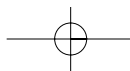


XVIII. évf. 8. sz.

2008.

Augusztus



TARTALOM

Taxi4 hírek	4.
Határidők az adózásban	6.
Renault Clio Grandtour 1.5dCi	9.
Miért pont az alapdíj?	9.
Peugeot Partner Tepee	10.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	10.
Pár perc alatt kézben a bizonyíték	12.
Kukába rejtett kamera	12.
Peugeot 207SW Outdoor	16.
Véget értek a labdarúgó-bajnokságok	16.
Büntetőország	18.
Tudod vagy tippelsz?	22.
10 éve történt	25.
Változások a Gombos Kft.-nél	26.
Az új SEAT Ibiza	28.
Morfondáriák	31.
Renault Kangoo	32.
Autós-motoros attack Párizsban	33.
Küldj egy receptet!	33.
Találtunk egy verset	34.
Az új Passat CC	37.
Mogyoród 2008	38.
Drosztháború 2008	40.
A vezetői asszisztensek új generációja	43.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Ősztől 220 forintos benzín az egyik áruházláncnál

€85 a jövő üzemanyaga?

Felröppent a hír, miszerint ősztől az egyik magyarországi multinacionális kereskedelmi áruházlánc 220 forintos áron kínálja majd üzemanyagát a hozzájuk látogatóknak. A hír szerint bioetanol-kutakat alakítanak ki, ezzel is igyekeznek vevőköriüket bővíteni. A hír adó- és jövedékterméki háttéréről érdeklődtünk a vám- és pénzügyőrségnél.

Az E-jelzésű betű- és számkombinációkat korábban élelmiszeradalékok esetében figyeltük leginkább, most úgy tűnik, az E85 nem valami káros szer jelölésére szolgál, hanem egy sajátos üzemanyag-kombinációé, amit a köznyelv csak bioetanolként emleget. Az elmúlt hetekben szárnyra kapott az a hír, miszerint az egyik magyarországi multinacionális áruházlánc – amely nem mellesleg ma is működtet üzemanyagkutakat – ősztől megkezdi a bioetanol árusítását, 220 forintos áron. A jelenlegi üzemanyagárak mellett azért ez a hír több mint figyelemre érdemes. Szerkesztőségünkben azon tanakodtunk, mindez hogyan lehetséges, amikor a normál üzemanyagokat olyan adók terhelik, amelyek mellett ez az ár a normál logika és a matematika alapján elképzelhetetlen. Úgy döntöttünk – nem kis rizikót felvállalva –, megkérdezzük a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságát (VPOP), mindez hogyan lehetséges. Első körben azt hittük, hogy a bioetanol, mint belső égésű motorok üzemanyaga, a jövedéki termékekkel foglalkozó jogszabály megszületésekor még nem létezett – vagy csak mi nem tudtunk róla –, így abból azért maradhatott ki. Kicsit tartottunk attól, ha ezért olcsóbb, mint a többi üzemanyag, akkor nehogy mi hívjuk fel a figyelmet e mulasztásra. Ennek ellenére mégis rákérdeztünk és Sipos Jenő ezredestől, a VPOP szóvivőjétől meg is kaptuk a választ, amelynek első és legfontosabb elemeként közölte: a bioetanol sem maradt ki a jövedéki terméki besorolásból. Szóval bármi is lesz a jövőben e hajtóanyag sorsa, az nem miattunk történik.

A szóvivő érdeklődésünkre elmondta: – A bioetanol, mint bármely más bioüzemanyag, a jövedéki szabályozás alá tartozik, figyelemmel arra, hogy bármely termék, amelyet belső égésű motorok üzemanyagaként kínálnak, értékesítenek vagy használnak fel, az jövedéki terméknek minősül – tudtuk meg az ezredestől, aki rögvest egy fogalom tisztázásával folytatta: – A bioetanol elnevezést – bár a köztudatban már elterjedt – nem árt pontosan de-

finiálni. A hatályos jogszabályok alapján a bioetanol üzemanyagon magas oktánszámú – például 99 térfogatszázalékos – alkoholtartalmú bioüzemanyagot kell érteni. Mindennek azért van jelentősége, mert ennek az üzemanyagnak, a magas alkoholtartalmához kapcsolódik jövedéki adótartalma, amely literenként 2360 forint. Ennek ismeretében pedig kizárt lenne, hogy ezt bárki is literenként 220-ért forgalmazza – ismerjük meg a pontos fogalmat és tartalmát.

Csak hogy akkor továbbra is fennáll a kérdés: mit is lehet majd ezen a kedvező áron tankolni ősztől?

A magyarázatot erre is megkaptuk a szóvivőtől: – Létezik az E85-ös üzemanyag, amely a hatályos jövedéki szabályozás szerint 70-85 százalékban bioetanol és 15-30 százalékban motorbenzint tartalmaz. Az E85-ös üzemanyag bioetanol-tartalma viszont adókedvezményben részesül, így ezen üzemanyag esetén a fizetendő jövedéki adó összegét kizárólag a motorbenzint tartalmára kell megállapítani. A közérthetőség kedvéért vegyünk egy példát: 1 liter motorbenzinnel a jövedékiadó-tartalma literenként 103,50 forint, míg 1 liter E85-ös üzemanyag esetében, ha abban – a példa kedvéért – 20 százalék motorbenzintartalmat feltételezünk, mindössze 21 forint. Így fordulhat elő, hogy a benzinkutakon akár 220 forintos fogyasztói árral találkozhatnak a gépjármű üzemeltetői – tette szemléletesé választ Sipos Jenő.

Jó magyar szokás szerint azért a kisör-

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendleteknek megfelelő):

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

dög bennünk sem tétlenkedett, és rákérdeztünk, mi a garancia arra, ha ez az üzemanyag majdan népszerűvé válik és kevesebb lesz az állam adóbevétele a hagyományos hajtóanyagokból, akkor nem változtatják meg a bioetanol adókedvezményét? A tájékoztatásért felelős kommunikációs vezető garanciát persze nem vállalt a kormány elkövetkezendő döntéseiért, azt azért megjegyezte: - A literenkénti 220 forintos E85-ös üzemanyag kereskedelemben történő megjelenése az Európai Unió energiapolitikájának és ezzel összefüggésben a magyar kormány célkitűzéseinek köszönhető, az alternatív motorhajtóanyagok fokozódó térnyerése érdekében, melyet az EU illetékes bizottságával egyeztetve alakítottak ki a döntéshozók, és így kerültek beépítésre a nemzeti jövedéki szabályozásunkba. Vagyis az E85-ös üzemanyagra vonatkozó anyagi és eljárási rendelkezések előzetes egyeztetés és jóváhagyás után alakultak így módon - derül ki a válaszból.

Az Európai Unióval történt egyeztetés valóban garanciát jelenthet a jövedékiadótartam kedvezményének huzamosabb idejű megőrzésére, és ha azt is figyelembe vesszük, hogy az E85-ös üzemanyag elterjedése és a fogyasztói szokások átalakulása is időbe telik, úgy remélhető, hogy minimum 2-3 évig ehhez nem fognak a döntéshozók „hozzányúlni”.

S ha mindez így lesz, akkor már csak két homályos pont zavarja nem létező tisztánlátásunkat: 1./ Az E85-ös üzemanyag motorbenzintartalma hogyan alakul majd a kereskedelmi áruházi esetében? 2./ Mennyibe kerül az átalakítás, amely ahhoz szükséges, hogy az E85-ös üzemanyagot megfelelő hatékonysággal és a motor károsodása nélkül tudjuk majd használni? Ez azonban már egy másik anyag témája lehet, amelyre érdemes lesz kitérni, hiszen éppen a taxisok esetében nem mellékes, hogy mennyiből lehet tartósan, kellő hatékonysággal fenntartani és üzemeltetni a gépjárművet.

Kovács Zoltán Tamás

Három denevér ül egy faágon.
Az első véres, a második véresebb,
a harmadik a legvéresebb.

Megszóal a véres:

- Látjátok azt az embert? Én annak szívtam ki a véréit.

Megszóal a véresebb:

- Látjátok azt a tehéncsordát? Én annak szívtam ki a véréit.

Megszóal a legvéresebb:

- Látjátok azt a fát ott? Hát én nem láttam

* * *

Sorozáson, doktor az újoncnak:

- Hajljon le, bokafogás!

Újnc hajol, orvos kukkant, közben megkérdezi:

- Dohányzik?

- Miért? Tán kormos?!

A Taxi4 ötödik éves működésének fontos állomásához érkezett. Ez év júliusának második hetében a cég megtartotta első gépkocsiszemlét. Pontosabban az első olyan szemlét, melyen minden munkatárs számára kötelező volt a részvétel. A részletekről Lengyel Sándort, a Taxi4 taxi üzletág vezetőjét kérdeztük.

• **Tudomásom szerint a Taxi4 a régebbi alkalmazotti rendszerben tartott már gépkocsiszemlét. Mégis, mitől volt ez a mostani más?**

• Azt, hogy a mostani miben különbözött a ré-



Reif Zoli autóról autóra járt

gebbitől, pontosan nem tudom megmondani, hiszen akkoriban nem itt dolgoztam. Az ideai szemlével kapcsolatban viszont érdemes megjegyezni, hogy a vezetőség - az új Etikai Bizottság tagjainak segítségével - világosan meghatározott elvárásokat fogalmazott meg. Elsődleges



Az erkélyről a főnök - Pásztor Gábor - integet

szempontként a minőségi taxiszolgáltatás folytatásához szükséges gépjárműpark szemrevételezését, az esetlegesen feltárt hiányosságok mielőbbi javítását határoztuk meg, de ugyanilyen fontossággal bírt a szolgáltatást végző munkatársak megjelenésének, ápoltságának ellenőrzése. Ezért is kértük kollégáinkat, hogy min-

Az első gépjárműszemle

TAXI4

denki olyan öltözetben jelenjen meg, amilyenben általában a szolgáltatást is végzi. A második - nem kevésbé fontos - feladatunk a Taxi4 tulajdonát képező egységes URH-rendszer rendeltetésszerű használatának ellenőrzése volt. Ez pontosan a rádiók teljesítményének ellenőrzését, a készülékekbe esetleg beépített „teljesítményfokozók” eltávolítását, majd a rádiók plombálásait jelentette. A mostani szemle volt az utolsó lehető-

ség kollégáink számára, hogy súlyos szankció alkalmazásának mellőzésével az előírásoknak megfelelő állapotba



hosszúak a Taxi4 tulajdonát képező és használatra átadott rádiókészülékeket. A rádiók ellenőrzésében Dávid Zoltán volt segítségünkre, aki mindhárom napon - központunkba kitelepülve - végtelen türellemmel végezte a szükséges beállításokat, aminek köszönhetően már a szemlét követő napokban igen sok pozitív visszajelzés érkezett a kollégáktól. Fentiek mellett fokozottan ügyeltünk a tevékenység folytatásához szükséges valamennyi okmány, igazolás meglétére,



HÍREK



Nem biztos, hogy minden utas örül az ilyen szobrocskáknak

alkalmazottak esetében a munkaszerződések, foglalkoztatók cégpapírjainak érvényességére. A főváros területén idén nyárra tervezett hatósági ellenőrzések a taxivállalkozásokra is kiterjednek, így az adminisztráció precíz vizsgálata inkább segítség volt kollégáink részére, mintsem felesleges nyűg. Szerencsésebb, ha mi bukkanunk lejárt jogosítványra, vagy más egyéb okmánnyal kapcsolatos hiányosságra, mint a hatósági ellenőrök.

• **Akkor a mostani szemlével kapcsolatban megállapítható, hogy – hasonlóan a nagy létszámú, neves taxi cégekéhez – mindenre kiterjedt az ellenőrzés. Viszont meglepően sok – más cégnél kiemelt vagy exkluzív kategóriájú – gépkocsit láttam a szemlén. Ti is bevezettétek a kategóriabesorolást?**

• Nem, az idei évre nem tervezzük kategóriák kialakítását. Mint láttad magad is, a 230-as létszámhoz viszonyítva igen jó arányt képviselnek a nagyméretű, korszerű gépjárművek. Ezért is kedvező a

cég általános megítélése a megrendelők között. A szemle igazi apropóját az őszi csúcsra való felkészülés adta, hiszen – folytatva az eddigi sikeres utat – a cégvezetés nagyszabású őszi reklámkampány bonyolítását tervezi. Ahhoz viszont, hogy a sokak által kedvelt reklámspotok hatására egyre növekvő megrendelői kört bővíteni tudjuk, fontos, hogy mind a régebbi, mind az új megrendelők érezzék, tapasztalják, hogy a Taxi4 egy folyamatosan fejlődő vállalkozás, mely méltó arra, hogy a taxizásra szánt pénzüket lehetőleg kollégáinknál költsek el. A mai bő taxipiaci kínálat miatt némelyek „hűsítő árakkal” próbálják menteni a menthetőt, miközben a taxistársadalom jelentős része a jövőt illetően pesszimistább, mint bármikor az elmúlt 20 évben. Úgy gondolom, sokkal jobb üzenete van annak, ha a szolgáltatás teljesítésében részt vevő valamennyi munkatárs egy cél érdekében kezd el keményen dolgozni, és a szolgáltatás színvonalas végzésével vívja ki a megrendelők elismerését, mintsem 10 forintos kilométerdíj-csökkentési akciókkal. Én a kezdetektől – mióta szervezéssel, irányítással foglalkozom – ebben hiszek, amiben az eltelt időszak csak megerősített. Ezért is tervezzük

egy minden eddiginél nagyobb őszi kampányt, mellyel jó néhány – közte kizárólag a Taxi4-nél működő – újdonságra kívánjuk majd ráirányítani az utazóközönség figyelmét. Ilyen például a menetdíj-kalkulátor, melyet bárki megnézhet és használhat



Az autópark szokatlanul jó minőségű

weboldalunkon. (www.taxi4.hu) Ezt az újítást a bizalomerosítés jegyében kívánjuk működtetni. Ezáltal az utasok akár előre, akár utólag, ellenőrzésként megnézhetik az átlagos nappali forgalmi viszonyok figyelembevételével „A” és „B” pont közötti távolság alapján kalkulált fuvardíjat. Sokat várunk ettől az újítástól, ezért is hirdetünk ismét taxisfelvételt sorainkba, hiszen a várható rendelésszám-növekedés mit sem ér, ha nem leszünk képesek kiszolgálni megrendelőinket. Ezen kívül szeptember, október hónapokban már az összes Taxi4 cégjelzéssel szolgáltató gépkocsiban lehetőség nyílik a bankkártyás fizetésre. A cégvezetés egyként hisz a fejlesztések sikerességében, és az optimizmusra pontosan a gépkocsiszemle adta meg a kellő alapot. A háromnapos szemlén látottak, tapasztaltak alapján őszintén elmondható, a Taxi4 – ahogy eddig is – úgy továbbra is jó úton jár, és minden lehetőségünk megvan arra, hogy rövid időn belül komolyan számoljon velünk a konkurencia.

• **Köszönöm a tájékoztatást.**

BK



URH ellenőrzés, plombálás – Dávid Zoli



Lengyel Sanyi munka közben



A Gombos Kft. képviselői szinte minden cég szemlájén ott vannak

Határidők az adózásban

Minden ígéret ellenére az adózás nem egyszerűsödik, hanem egyre bonyolultabbá válik. A havi bevallások kötelezettségének bevezetésével a vállalkozóknak újabb határidőket kell figyelembe venniük, továbbá a nyugdíj melletti vállalkozók befizetési kötelezettségeinek időpontjai is változtak az idén. Megkísérreljük ezért összefoglalni, melyek is azok a határidők, amelyekhez a taxis vállalkozóknak igazodniuk kell. A taxis szakmában legjellemzőbb vállalkozási forma az alanyi áfa mentes egyéni vállalkozás. Tájékoztatásunk ezért csak erre a körre terjed ki.

A tárgyhónapot követő hó 12.-ig:

- Főfoglalkozású egyéni vállalkozók járulékbefizetése.
- Főfoglalkozású vállalkozók járulékaiknak befizetése (egészségügyi járulék, nyugdíjjárulék, vállalkozói járulék, egészségügyi hozzájárulás) Magánnyugdíjpénztári tagoknak magánnyugdíjpénztári tagdíj befizetése.
- Mellékfoglalkozású (másodos) vállalkozók járulékbefizetése, ha volt vállalkozói jövedelemkivét az adott hónapban. Fontos, hogy az első ilyen havi bevallás után már az év minden hónapjára kell bevallást adni, akkor is, ha nem volt kivét, tehát a bevallás „nullás”.
- Mellékfoglalkozású (másodos) vállalkozók járulékbefizetése, ha volt vállalkozói jövedelemkivét (egészségügyi járulék, nyugdíjjárulék). Magánnyugdíjpénztári tagoknak a vállalkozói jövedelem után magánnyugdíjpénztári tagdíj befizetése.

A tárgynegyedévet követő hó 12.-ig:

- Főfoglalkozású vállalkozók adóelőleg-befizetése.
- Főfoglalkozású vállalkozók különadó-előleg-befizetése.
- Másodos vállalkozók adóelőleg-befizetése
- Másodos vállalkozók különadó-előleg-befizetése.

Süllyedő hajón kérdezi a kapitány:
– Emberek, van önök között valaki, aki hisz Istenben és az ima erejében?

– Az egyik utas jelentkezik: – Igen, én buzgó istenhívő vagyok.

– Akkor jó, mert egy hellyel kevesebb van a mentőcsónakban.

* * *

Két hullá sétál a temetőben, az egyik sírkövet cipel a hátán.

Megkérdezi a másik: – Minek cipelled azt a sírkövet?

– Manapság az ember nem sétálhat az iratai nélkül...

- Nyugdíj melletti vállalkozók adóelőleg-befizetése.
- Nyugdíj melletti vállalkozók különadó-előleg-befizetése.
- Nyugdíj melletti vállalkozók nyugdíjjárulék-befizetése.
- Nyugdíj melletti vállalkozók egészségügyi szolgáltatási járulékaiknak befizetése.

A tárgyévet követő év február 15.-ig:

- Vállalkozók (főállású, másodos) személyi jövedelemadó-bevallása.
- Nyugdíj melletti vállalkozók személyi jövedelemadó- és járulékbefizetése.

A tárgyévet követő év március 15.-ig:

- Tárgyévi helyi iparüzési adóelőleg befizetése (minden vállalkozónak, ha előző évben iparüzési adó fizetési kötelezettsége volt).

A tárgyévet követő év április 30.-ig:

- Főállású vállalkozók NYENYI (Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartás) bevallása.
- Másodos vállalkozók NYENYI (Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartás) bevallása.
- Nyugdíj melletti vállalkozók NYENYI (Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartás) bevallása.

A tárgyévet követő év május 31.-ig:

- Főállású vállalkozók helyi iparüzési adó bevallása.
- Másodos vállalkozók helyi iparüzési adó bevallása.

- Nyugdíj melletti vállalkozók helyi iparüzési adó bevallása.

A tárgyévet követő év szeptember 15.-ig:

- Tárgyévi helyi iparüzési adóelőleg befizetése (minden vállalkozónak, ha előző évben iparüzési adó fizetési kötelezettsége volt).

Generális szabályok:

- Személyi jövedelemadó-előleget először abban a negyedévben kell fizetni, amikor a 10.000 forintot eléri. A további negyedévekben viszont már összeghatártól függetlenül fizetendő.

- Főfoglalkozású egyéni vállalkozóknak járulékaikat – legalább a minimálbér figyelembevételével – mindaddig fizetniük kell, míg vállalkozói igazolvánnyal rendelkeznek, függetlenül attól, hogy az adott időszakban keletkezett-e jövedelem. A táppénzes állomány ideje alatt járulékot fizetni nem kell.

- Főfoglalkozású vállalkozók havi járulékbefizetésre kötelezettek, függetlenül attól, hogy az adott időszakban keletkezett-e jövedelem.

- Nyugdíj melletti vállalkozók egészségügyi szolgáltatási járulékfizetési kötelezettsége mindaddig fennáll, amíg vállalkozói igazolvánnyal rendelkeznek, függetlenül attól, hogy keletkezett-e jövedelem, vagy volt-e bevétel.

- Iparüzési adó bevallást akkor is be kell adni, ha fizetési kötelezettség – akár már évek óta – nem jelentkezik.

Vélemények

Miért nem vagyok társasági taxis?

- Mert azt a dézsmát, amit tagdíj címén beszednek, inkább saját magamra fordítom.
- Mert nehogy már meg-szabják, milyen tarifával járjak.
- Mert nem akarok hitelezni senkinek, még egy napot sem. Nekem ne fizessenek taxicsekkel, nekem fizessenek készpénzzel.
- Mert nekem ne ossza be senki, mikor kell dolgoznom.
- Mert nem vagyok hajlandó feszült figyelemmel, ujjamat a mikrofon nyomógombján tartva várni a fuvarra. Engem ez stresszel.
- Mert nem akarok akár a

közlekedési szabályokat is megszegve öt perc alatt a címre érni, nehogy leltisá-nak.

- Mert nem vagyok kíváncsi arra, hogy saját kollégáim ítélkezzenek felettem, akkor sem, ha a hangzatos „etikai bizottság” nevet viselik.
- Meg egyébként is utálom a kötöttségeket...

Miért vagyok társasági taxis?

- Mert elviselhető tagdíj fejében sokkal több fuvarom van, mintha utcáról dolgoznék.
- Mert a kiszámítható tarifa miatt minimális az utassal való konfliktus veszélye.
- Mert ma már néhány napon belül hozzájutok a

pénzemhez akkor is, ha csekkel fizetnek.

- Mert aránylag szabadon osztom be az időmet – ezért aztán némi kötelező beosztást is hajlandó vagyok elviselni.

- Mert biztos lehetek benne, hogy mindennap ele-gendő mennyiségű fuvarhoz jutok, ha figyelem a rá-diót.

- Mert ismerem már annyira a várost, hogy tudom mire lehet jelentkezni a megadott időn belül.

- Mert elfogadom, hogy az átlagosnál szigorúbb szabályok mentén kell dolgoznom, ha ezt kívánja a társaság presztízse, ugyanis ezáltal az én szolgáltatásom is elismert lesz.

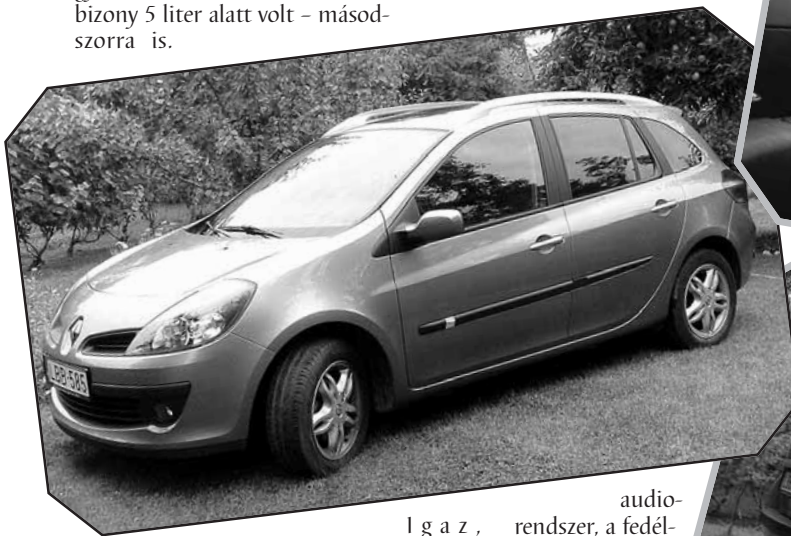
- Meg egyébként is: „kell egy csapat...”

RENAULT CLIO GRANDTOUR 1.5dCi

Ez az autó nekem csak kellemes meglepetést okozott. Először a belső kényelmével, komfortjával fogott meg. A vezetőülés kényelmes, minden irányban állítható, hasonlóan a kormányoszlophoz. A Renault-tól már megszokott módon a kormányról vezérelhető az audió-rendszer és a sebesség-tartó/határoló automatika. Egyébként a Grandtour megfelelő helyet biztosít akár öt személy részére is, ami ebben a kategóriában nem minden konkurens autóról mondható el. Ráadásul a tankolásnál a fogyasztását kétszer is átszámoltam, mert az bizony 5 liter alatt volt – másodszorra is.

lentősen növelhető. Az üzemanyagtankba 55 liter gázolaj fér, ami az 5 liter körüli fogyasztással egyhuzamban közel 1000 km megtételét teszi lehetővé. A 106 LE-s 1.5 literes dízelmotor 5 személlyel is könnyedén mozgatja az autót. A magasabb felszereltségi szinthez tartozó fény- és esőérzékelő berendezés, az automatikus klímaberendezés, a kormányról vezérelhető

190 km/h, ám ezt a jó fogyasztás érdekében nem érdemes meg sem közelíteni. Az 1.5 literes dízelmotor 100 km/h-ra egyébként 11,4 mp alatt gyorsítja az autót, ami azért lássuk be, szép teljesítmény. *kk*



I g a z ,
többnyire országúton, a tempomat segítségét igénybe véve autóztam, de azért ez végül is tényleg kellemes meglepetés volt.

De nézzük sorjában a fontosabb adatokat: a Clio Grandtour 4203 mm hosszú, 1719 mm széles és 1513 mm magas. A csomag-tartó mérete 439 liter, ami a hátsó ülések 2/3-1/3 arányban történő döntésével je-

audio-rendszer, a fedélzeti computer, a tolatást segítő szenzorok nagyon jól jönnek a mindennapi használatban. A biztonságot az ABS, az első és oldalsó (függöny) légszékák garantálják.

A Clio Grandtour maximális sebessége

Miért pont az alapdíj?

Hosszú vajúdas után szeptemberben már talán valóban a fővárosi közgyűlése elé kerül a maximumált tarifák emelésének ügye. Előző számainkban részletesen foglalkoztunk az infláció és a tarifa viszonyával, valamint a taxis szakmai szervezetek ajánlásával. Ez az ajánlás néhány – nagyrészt társaságon kívüli – kolléga véleménye szerint kissé alacsonyra sikeredett (az eredeti megfogalmazásuk ennél jóval erősebb volt...). Anélkül, hogy részletes elemzésbe mennénk bele, nézzük, mit jelenthetne, ha csak az alapdíjat emelnénk 300-ról 500 forintra.

Mivel becslések szerint a fővárosi taxisok 90%-a társasághoz tartozik, ezért az ő szempontjukból vizsgáltuk a kérdést. A csapatok között fuvarminőségben, hosszúságban nagy különbség tapasztalható, de egyben minden társasági taxis megegyezik: bizonyos számú rendelést mindennap felvesz a központon keresztül. Vegyük ezt a számot az egyszerűség kedvéért tíznek. Va-jon az alapdíj 200 forintos emelése napi 10 fuvar esetén milyen bevételnövekedést jelent?

Naponta 10x200 forint, azaz kétezer. Feltételezzük havi 22

munkanapot, még annak tudatában is, hogy az átlag taxis – megélhetése egyre nehezebb biztosítása érdekében – általában ennél többet dolgozik. 22x200=44 000. Tehát ha változatlan tarifa mellett mindössze az alapdíj emelkedik 300-ról 500 forintra, napi tíz fuvar és huszonkét munkanap mellett havi 44 000 forint többletbevétele keletkezik a vállalkozónak, anélkül, hogy emiatt a költségei akár egy fillért is emelkednének (a taxaméter egyszeri átállításának díját nem számítva).

Az alapdíj emelésének további előnyei is vannak. Egyrészt a viteldíj fuvaronként emelkedik 200 forintra, amelyet még a leg-

érzékenyebb utas, vagy szerződéses partner is tud tolerálni. Másrészt pedig a fajlagos tarifa, melynek részleteire most nem térünk ki, mivel sokszor volt már róla szó, a rövidebb fuvaroknál emelkedik nagyobb mértékben. Minél rövidebb a fuvar, arányában annál többet kell fizetni kilométerenként, és minél hosszabb, annál jobban eloszlik az alapdíj.

A számításokat mindenki végezze el saját maga, a naponta átlagosan elvégzett fuvarok és ledolgozott munkanapok száma szerint. Figyelemreméltó számok fognak kijönni – ismétlem, a költségek emelkedése nélkül...

Az ideális taxi általában egy szép nagy limuzin. Nemcsak nálunk, hanem Európa-szerte. Kombiból már jóval kevesebb kerül a taxis vásárlókhoz, mint a „hagyományos” kivitelű autókhoz, annak ellenére, hogy arra is van igény. Az is kétségtelen, hogy az utasok többsége a limuzinhoz szokott, egy részük pedig kifejezetten ezt igényli. Ezzel a trenddel Európában jelentősebb mértékben csak a londoni taxik mennek szembe. Az a



speciálisan e célra készült autó inkább hasonlít egyterűhöz, vagy – ha ablakok és hátsó ülések nélkül készülné – kisarúszállítóhoz, mint limuzinhoz. Ennek ellenére, aki utazott benne tudja, nagyon kényelmes. Van láb- és fej-tér, valamint elegendő hely a csomagoknak is, minden korosztálynak egyszerűbb a be- és kiszállás, mint a hagyományos személyautókba. Ráadásul megjelenése – méretei ellenére – eleganciát áraszt. Nem véletlenül ragaszkodnak hozzá a szigetországbeliek, bár már változni látszik ez a tradíció is. A miértre nyilván sokfajta választ lehetne összegyűjteni mind az utasok, mind a taxisok részéről.

Hatalmas belső tér kényelmes ülésekkel

Peugeot Partner

Magyarországon is megindult egyfajta lassú változás e téren. Egyre nagyobb számban vásárolnak a kollégák olyan taxit, melyben négy utasnál több fér el, illetve nagyobb hely jut a csomagoknak. Sokan – főleg vidéken – olyan vállalkozóknak is dolgoznak, akik nagyobb belső teret igényelnek a pénzükért. Vagyis az ilyen – többszemélyes vagy nagyobb – autókkal jobban lehet keresni. Látják ezt a járműforgalmazók is, így az utóbbi években – mintegy kínálatbővítésként – megjelentek a több célra hasznosítható autók is a taxisoknak szóló kínálatban. Ezek nagy része elsősorban kisarúszállítóknak született,

ám a gyártó személyautót is készített belőlük. A kezdetben igencsak bumfordi külsejű egyterűek nem sokkal a fantáziáját mozgatták meg. Értethető volt az elutasítás, mert a felesleges

belső magasságot nem lehetett ésszerűen kihasználni, az utasok ugyanakkor viszolyogtak a szokatlan külsejű és méretű járműtől. Am



Az Outdoor-változat

ahogy az évek teltek, egyre több kifejezetten ötletes megoldással próbálkoztak az autógyárok, melyek közül sok már a taxisoknak is szimpatikus lehet.

Ilyen jól felhasználható autót kínál a Peugeot is. Az új Partner Tepee külseje már nem „kisteherautós”. A 4,38 m hosszú, 1,81 m széles és 1,80 m magas autóban kifejezetten kényelmesen lehet ülni, az alapkivitelben 2/3-1/3 arányban lehet a hátsó üléseket dönteni. Am ezek szükség esetén teljesen előre buktathatók, illetve kivehetőek. Igény esetén rendelhető három különálló ülés is a hátsó sorba. A csomagtartó mérete a kalaptartó alatt 505 liter, ami a hátsó ülések eltávolításával 3000 (!) literre bővíthető.



Kérések és köszönetek a

VI. Bajcsy-Zsilinszky út

- Egyszerűen letakarták a „Taxiállomás” jelzőtáblát a közeli építkezésen dolgozók. Kérjük az ideiglenes állapot megszüntetését.
- Intézkedtünk az engedély nélküli táblaletakartás megszüntetéséről, valamint a taxiállomás megközelítését akadályozó korlátok elbontásáról.



Bajcsy-Zsilinszky út. Egyszerűen letakarták a taxiállomást jelző táblát



I. Berényi utca. Legalizálni kellene az illegális drosztot

I. Berényi utca

- „Partizánakció” a taxiállomás útburkolati jel felfestése a Hegyalja út egyik szállodája mellett. Jó lenne legalizálni, az hivatalosan is kijelölni a taxiállomást.
- A jelzett helyszínen nem támogatjuk a taxiállomás kialakítását.

II. Törökveszi út

- A kiegészítő jelzőtábla szerint csak három taxi állhat be, pedig itt sokkal több autó szeretne várakozni. Kérjük a kiegészítő tábla módosítá-



II. Törökveszi út. Három taxi helyett akár hat autó is várakozna

Tepee

Opcióként rendelhető a Zenith tető, mely igen jól kihasználhatóvá teszi a Tepee-t, miközben a négy nagy ablak világos belső teret biztosít. A felső rekeszek úrtartalma 80 liter. Ugyanitt szellőzőket és illatszórót is elhelyeztek a hátsó utasok részére – ez az okos megoldás közel 170 literrel növeli meg a Partner Tepee tárolókapacitását.

A hatféle motor (kétféle benzines és négyféle HDi dízel) mind-egyike szerényen fogyaszt és kevés szén-dioxidot bocsát ki. A dízelek közül kettő részecskeszűrő berendezéssel rendelkezik (DPFS):

- 1.6 literes 16 v 66 kW – 90 LE,
- 1.6 literes 16v 80 kW – 110 LE,
- 1.6 literes HDi 55 kW – 75 LE,
- 1.6 literes HDi 66 kW – 90 LE,
- 1.6 literes HDi DPFS 66 kW – 90 LE,
- 1.6 literes HDi DPFS 80 kW – 110 LE.

Rendelhető hátra három különálló ülés is

Az utazást a modelltől függetlenül standard vagy extra szerelvények, mint a manuális vagy automatikus kétkörös klíma, a teljes mértékben környezetkímélő kiegészítő fűtés, a fűthető első ülés stb. teszik kényelmesebbé. Nem hiányoznak a vezetést megkönnyítő szerelvények sem. Például az ESP, a guminyomás-figyelő, a tolatássegítő, az automatikus ablaktörlő.



Az ülések előredöntésével óriási belső tér nyerhető



A Zenith tető szellőzést, négy ablakot és sok tárolóhelyet rejt magában

Nem kevésbé gazdagon látták el az autót szórakoztató berendezésekkel: van benne MP3-kompatibilis CD-rádió és Bluetooth-kihangosító is.

Sokan szeretnek elmenekülni a városból, és az Outdoor modell éppen erre ad stilszerű lehetőséget. Különleges kerekeivel és futóművel szívesen tér le a kitaposott útról. Egyedi karosszériaelemi kalandkereső jelleget adnak neki, megemelt karosszériája könnyen át lép a földút akadályai fölött. A Partner Tepee Outdoor elvisz a természet nehezebb hoz-

záférhető vidékeire, vagy oda, ahol szabadterei sportjainkat üzni szeretnénk.

Taxihasználat esetén fontos, hogy a toloajtókkal nem okozhatnak az utasok meglepetést a forgalom többi résztvevőjének. Viszont kár, hogy ezeket nem lehet elektromos mozgással vezérelni. Több kolléga kérdezte: lehet-e a Partner Tepee-hez még egy (harmadik) ülésort rendelni? Nos a válasz: nem. Ugyanakkor a Peugeot Expert Tepee ilyen követelményeknek is megfelel. Erről a típusról pedig már volt szó e lap hasábjain.

Havi aforizma

A célok háromnegyede sosem valósul meg, a megvalósult célok többsége pedig nem hoz komoly eredményt, mert állan-

dóan csak készülünk az életre, ahelyett hogy élénk. Vagyis a jelent feláldozzuk a jövő oltárán.

Arnold Bennett

taxiállomásokkal kapcsolatban

sát, hogy akár hat taxi is megállhasson.

- Közlekedésbiztonsági okok miatt nem támogatjuk a járdára merőleges megállást.



XIV. Hermina út. Felesleges ez a taxiállomás

XIV. Hermina út

- Ez a droszt is felesleges. Csak a statisztikát javítja. Nyugodtan meg lehet szüntetni. Továbbra is kellene egy taxiállomás, de kint, a Thököly úton.
- A közeli építkezés befejezése után átkerül a taxiállomás a Thököly útra.

XIII. Pap Károly utca

- Kértük a taxiállomás áthelyezését a Róbert Károly körútról a Pap Károly utcába. Megtették. Köszönet.
- Köszönjük a köszönetet. Ezért vagyunk...



XIII. Pap Károly utca

Továbbra is várom a kollégák kéréseit a taxiállomásokkal kapcsolatban, én minden esetben továbbítom az illetékesnek.

Juhász Péter

lampafeelos@freemail.hu, www.iwiw.hu

Új generációs traffipaxot vet be a rendőrség

Pár perc alatt kézben a bizonyíték

Új rendszerű sebességmérő feldolgozórendszert mutatott be a rendőrség július végén az M1-es autópályán. A zárt, rádiófrekvenciás adatátvitelnek köszönhetően a gyorsajtót pár kilométerrel távolabb már a felvételekkel a birtokukban intik le a rendőrök. Az objektív felelősség bevezetése óta honfitársainknak nincs kibúvó, ám ezzel a technológiával talán kevesebb külföldi száguldó ússza meg a felelősségre vonást.



A sugármérő

Május elseje óta a közlekedési ellenőrzésre szakosodott hatóságok nem igazán érdeklí, ki is vezette ténylegesen a járművet a szabálysértés elkövetésekor, a tulajdonos automatikusan fizet vagy elárulja, ki volt a vétkes. Egy kiskaput bezárt a jogalkotó, ugyanakkor a külföldi szabálysértőkkel szemben ez még ma sem megoldás. Ugyan létezik az Európai Unión belül egy megállapodás, miszerint a tagállamok 70–100 eurós bírság fölött kérhetik a behajtást a külföldi állampolgárral szemben, ám a gyakorlatban ez nem vált be. Ennek több oka is van. Egyik, hogy nemegyszer többbe kerül a leves, mint a hús. Vagyis az eljáró hatóság számára az adatfeldolgozás, kiértékelés, netán an-

nak érvényszerzése több időt és energiát igényel, mint maga a bírság összege – ami egyébként náluk marad, nem pedig a szabálysértést elszennvedő tagállam büdzsáját gazdagítja –, így sok esetben a kisebb összegű bírságokkal nem is foglalkoznak. Ennek tudatában a hazánkba érkező vagy éppen átszáguldó külföldiek a jogkövetést Magyarországon nem tartják elsődleges szempontnak. A rendőrség is érezve ennek az ellentmondásos helyzetnek a kínosságát, július 24-én az M1-es autópályán olyan rendszert mutatott be a hazai szakújságírók mellett a külföldi attaséknak, amely már ké-

pes a gyorsajtók elleni hatékony fellépésre akkor is, ha az külföldi.

A rendszer lényege: az új sebességmérő



Lefoglalt csempészaru

készülék rögzíti a felállítási földrajzi koordinátáit, a sebességtülpés tényét és a szabálysértő gépjármű adatait. Ezeket az információkat kódolt rádiófrekvencián keresztül juttatja be az értékelő és adatfel-

dolgozó központba, illetve képes arra is, hogy a távolabb felállított, a gyorsajtók kiemelését végzők részére megküldje ezen adatokat, fényképfelvételeket, a bizonyítékokat. No,

ez okozott igen sok külföldinek meglepetést július 24-én. Legtöbbjük igen intenzíven taposta autója gázdálját, gondolva, egy órán belül elhagyja az országot, és senki nincs aki őt megállítsa. Most volt.

Ugyanis az M1-es autópálya 158-as kilométerénél lévő Lajta parkolóba 10 és 16 óra között forgalomkiterelést végeztek a hatóságok. Jelen volt a Rendőrség mellett a Vám- és Pénzügyőr-
Folytatás a 15. oldalon

Sebességmérési trükkök

KUKÁBA REJTETT KAMERA

Elmúltak azok az idők, amikor a rend marcona órei bokrokba, egyéb tiltott helyekre bujdosva csaptak le a gyorsajtó áldozataikra. Mára kifinomult technikákat alkalmaznak a világ minden országában, s a leghatékonyabb módszerekről tapasztalataikat is megosztják a különböző nemzetek egyenruhásai.

Éveken keresztül a rendőrség szemére vetették különböző jogvédő szervezetek, miszerint szabálytalan helyen várakozva próbálták lencsevégre kapni a gyorsajtókat. A hosszas és kitaró bírálat, úgy tűnt hatott, és a közlekedési rendőrök szabályosan, nemegyszer kitáblázva várják a gyorsajtókat. Már akiket látni lehet. Az álcázásnak időközben rendkívül kifinomult technikáit sajátították el, amelyekre egyszerűen lehetetlen felkészülni. Azt már a hazai autópályákon és gyorsforgalmi utakon haladók is árgus szemekkel figyelik, hogy a pálya fölötti felüljárókon nem áll-e lesben a műszer, ám a feljárókra felvezető lépcsőket nincs idő végigpásztázni. Márpedig több helyen odaállítják le a lézeres sebességmérőt, amit – mivel a lépcső megfelelő háttérrel biztosít – észre sem lehet venni. Ugyancsak kellemtelen pillanatot tud okozni az enyhe vagy éppen kevésbé kisívű kanyarulatokban, az úttesttől akár száz méterrel beljebb a mezőn álló műszer. Töké-

tesen mér, csak egyetlen gépjárművezető sem vándás, így nem a mezőket kémleli. S aki azt hinné, hogy ezek csupán magyar specialitások, azok tévednek. A külföldiek sem restebbek. Az egyik német autós szaklap nem is oly rég arról tájékoztatta olvasóit, hogy hagyományos kukába rejtették a sebességmérőt a német rendőrök, és szemétszállítás napján kitétték az út szélére. Első alkalommal senki nem gondolta volna, hogy a kukákra kell ügyelni, mert a veszély onnan leselkedik. Néhány alkalommal meglepték az autósokat a rendőrök, később minden szemetes gyanússá vált, így szállítási napokon az adott körzetekben mindenki a kilométeróra koncentrált, ha csak tárolóedényt látott.

A skandinávok ezt is túlszárnyalták, ők egy-két, a rendőri jelleget nem tartalmazó gépjárművík bal hátsó ajtajába szerelték fel a távolságbázis mérésén alapuló műszerüket, majd leparkoltak az út szélén a többi kocs közé. A gyanútlan sofőrök pedig mit sem sejtve elhaladtak a műszer mellett. A kamerák pedig távolabb, akár telefon- vagy villanyoszlopra helyezve rögzítették a szabálysértést. Előfordult már képrögzítés sötétített üvegű furgonból éppúgy, mint az egyre gyakoribb térfelügyelő kamerákról. A macska-egér küzdelemben mindkét fél igyekszik túljárni a másik eszén, hol több, hol kevesebb sikerrel.

DEMOKRÁCIA

A nyuszika sétál a mezőn, és amint felnéz az égre látja, hogy a sas hátrafelé repül.

- Mit csinálsz, sas, miért repülsz hátrafelé? - kérdezi.

- Ó, hát nem tudod, nyuszika? Ez a demokrácia. Azt csinálsz, amit akarsz! - mondja a sas.

- Tényleg? Ezt én is kipróbálhatom? - lelkesedik nyuszika.

- Persze, próbáld csak ki - válaszolja a sas.

A nyuszika nagy örömmel elkezd hátrafelé tolatni, élvezi a demokráciát. Ahogy ott tolat a mezőn, meglátja a medve a farral közeledő nyuszikát. Más se kell neki, lendíti a lábát és hatalmas rúgással a levegőbe repíti a nyuszt.

Mikor hosszas repülés után földet ér, a nyuszika könnyekkel küszködve rohan a sashoz és sirva meséli neki, mi történt.

- Jaj, ne haragudj, nyuszika - válaszol a sas -, elfelejtettem mondani, hogy a demokrácia csak idefent érvényes! Ha odalent azt csinálsz, amit szeretnél, könnyen seggbe rúghatnak érte...

* * *

Új beteg érkezik a kórterembe. Kellemetlenül érinti, mikor már első nap a bal oldali ágyszomszédja elpatkol. Mikor még ugyanaznap a jobb oldali szomszédját is letakarja a nővérke, felháborodottan fakad ki:

- Igazán fenntarthatnának egy külön kórtermet haldoklóknak.

- Röhögni fog. Ez az!

Folytatás a 12. oldalról

ség, a Bevándorlási és Állampolgársági Hivatal, a Katasztrófavédelem, a Nemzeti Közlekedési Hatóság valamint az Állami Autópálya Kezelő Zrt. matricaellenőrző csoportja is. Így aki aznap arra járt, azt alaposan szemügyre vették a hatóságok.

fényképfelvétellel és a tulajdonos, üzemeltető adatainak ismeretében inti le a szabálytalankodó autóst. Miután az egyenruhás kezében vagy éppen a laptopján ott a felvétel a pontos koordinátákkal feltüntetve a helyszínről, időpontról, a jármű adatairól és a sebességtúllépés tényéről,

igazgató kérdésünkre azt sem titkolta: – Ez első sorban a külföldiekkel szembeni hatékonyabb és határozottabb fellépést szolgálja, hiszen honfitársainkkal szemben már ez ideig is el tudtuk járni. Ezzel a külföldieket is rá lehet bírni, hogy a közlekedési szabályainkat betartsák, és ne bízzanak abban, hogy következmény nélkül véthetnek a magyar előírások ellen – fejezte be a tábornok.

Az akció első két órájában összesen 70 sebességtúllépés történt. Ezek elkövetőivel szemben a helyszínen eljártak a megfelelő hatóságok. Akadt néhány külföldi, aki előbb értetlenkedett és megpróbálta a magyar rendőröket meggyőzni ártatlanságáról,



nem csupán a nyugati irányba igyekvőkkel szemben, hanem bárhol az országban. Az M1-es autópályán már eddig is több sebességellenőrző dobozt helyeztek ki a rend-

őrök, amelyekben időről időre cserélték a kamerákat, ám eddig a helyszínen kellett rögzített adatokat letölteniük. Az új adatátviteli rendszernek köszönhetően mindez már személyes jelenlét nélkül, távolból is megoldható, illetve szükség esetén a mobil mérőeszközök adatai folyamatosan küldhetők

az adatfeldolgozó központba, ahonnan az intézkedést végzőkhöz továbbítanak minden bizonyítóerejű dokumentumot, információt.

Külföldi szabálysértő esetében az intézkedő járőrnek arra is lehetősége van, hogy mindaddig a vétkest visszatartsa, amíg az a bírságot nem rendezi. Így nem fordulhat elő, hogy a megkapott befizetési csekket pár méterrel távolabb papírrepülőként összehajtva eressze szélnek az országot elhagyó.

Az Országos Rendőr-főkapitányság és az Állami Autópálya Kezelő Zrt. a közbeszerzési Értesítőben pályázatot hirdetett további fix traffipaxok beszerzésére. Ennek eredményessége esetén további öt



A zavartalan ügyintézés érdekében a parkolóba kitelepült a megyei rendőr-főkapitányság szabálysértési részlege, és egy posta is, hogy a megbírságot külföldieknek még a csekkbefizetéssel se legyen gondjuk, bármely hatóság is talált náluk hiányosságot.

minden rendelkezésre áll az intézkedés befejezéséhez – derült ki a rendszer új-szerűsége.

A rendészeti fő-



ám amikor elégették a fotóját, amelyen saját magát, az autóját és a sebességét is jól láthatta, elismerte, valóban kicsit sietőse vette a hazatérését.

Az akció bizonyította, a rendszer bevetésre kész, és a jövőben bármikor alkalmazható,



Mint azt Samu István rendőr vezérőrnagy, az Országos Rendőr-főkapitányság rendészeti főigazgatója magazinunknak elmondta: – A rendszer újdonsága abban rejlik, hogy a sebességellenőrzést végző műszer rögzíti a gyorshajítás tényét. Ezen adatok folyamatosan eljutnak az adatfeldolgozó központba, onnan pár percen belül megkapja a távolabb intézkedő rendőrijárőr a szükséges információkat, így a





helyre telepítenek a mérőberendezések tárolására alkalmas dobozt, de csak két mérőegységet társítanak hozzájuk. Ahogy az M1-esen eddig is, úgy a jövőben a rendőrök időről időre áthelyezik a sebességmérőket, így az autósok nem tudhatják, melyik dobozban van műszer és melyik üres. Az öt doboz – tekintettel arra, hogy a mérési irányuk változtatható – tíz sebességmérési lehetőséget feltételez. A jövő tervei között elsődlegesen az M5-M7 autópályákon kívánnak további mérési pontokat kialakítani az üzemeltetők, valamint az M0-ást óhajtják ezen összekötő részen szorosabb felügyeletük alá vonni, mivel a statisztika alapján naponta 43 ezer járművet áteresztő rendszeren a balesetek 25 százalékát gyorsajtás idézi elő.

Mindezek alapján érdemes lesz minden autósnak a sebességkorlátozásokat betartani, s talán az új szabályoknak és technológiáknak köszönhetően a közlekedési morálunk is javulhat. E területen azért vannak még hiányosságaink.

Kovács Zoltán Tamás

A fotókat Vezda L./Zsaru készítette

Megemelt hasmagassággal

PEUGEOT 207 SW

A Peugeot 207-ből igazán sokféle verzió kapható. Taxiként természetesen elsősorban az SW (kombi) karosszéria az ideális, ám nemrég egy alföldi kisvárosban láttam az előd 206-os limuzint is szabadjelzővel felszerelve. A fővárosi nagy taxicégeknel a 206/207 nem kerülhet szóba, ám az ország többi részén nagyon sok kollega részesíti előnyben a kisebb, könnyebben elérhető, olcsóbb üzemeltetésű autókat. Nekik ideális lehet a Peugeot 207 SW, hiszen a 2/3 – 1/3 arányban dönthető üléseknek köszönhetően hatalmas helyet lehet nyerni, ha valamit szállítani kell. A csomagtartó már alaphelyzetben 405 literes(!), ám ez az előbb említett ülésdöntéssel 1433 literre növelhető,

vagyis akár egy raklap is beférne, persze ha engednénk. Úgyes megoldás, hogy akár a csomagterajtó kinyitása nélkül is elhelyezhetünk apróbb tárgyakat a hátsó traktusban, mert a hátsón ablak külön is nyitható. Az SW Urban, Trendy, Trendy Outdoor és Premium felszereltségben kapható. Igényektől és persze pénztárcától függően.

A motorválaszték is igen széles: a benzinesből az 1.4 literes 75 LE-s, az 1.4 literes 90 LE-s VTi és az 1.6 literes 120

LE-s változatot kínálja a Peugeot. Aki a dízelaggregátot kedveli inkább, annak az 1.6 literes 90 LE-s, illetve az 1.6 literes 110 LE-s FAP HDi motor áll a rendelkezésére.

A 110 LE-s HDi motor vegyes fogyasztása a próba alatt 6,9 liter volt. Amennyiben az ember egy kicsit jobban vigyáz a jobb lábára, akkor a fedélzeti számítógép 5 liter alatt mutatja az SW pillanatnyi étvágyát.

A 207 SW Trendy

Outdoor



változat kicsit megemelt felfüggesztéssel és „terepesebb” külsővel kerül forgalomba. Jellegzetesebbé teszi külsejét a 16"-os könnyűfém keréktárcsák, a fekete tetősínek és az oldalvédő elemek is. A manuális klímaberendezés a kesztyűtartót is hűti.

Véget értek a labdarúgó-bajnokságok

Véget értek a labdarúgó-bajnokságok ott is, ahol taxis csapatok is játszanak a nagypályás küzdelmekben. Csínáljunk egy körsétát a taxisoknál. Értékeljük az előző évet és tekintsünk előre a következő szezonra.

6x6 Taxi

A csapat a Kiemelt bajnokságban, az Öregfiúk bajnokságában játszik, – többek között – a Ferencváros, az Újpest, az MTK társaságában. Nem lett túl „fényes” a menet. 9. hely, 22 mérkőzésből 8 győzelem, 4 döntetlen, 10 vereség.

28 pont. Hazai pályán vereséget szenvedtek az első három helyzettől, és ez döntőnek bizonyult. Viszont 7-3-as győzelmet értek el az örök rivális Ferencváros ellen! Valamint fél tucat gólt rúgtak a Gázműveknek!

SZIRÁKI LÁSZLÓ (intéző): Nem jól sikerült a bajnoki év, kevesen voltunk! Sérüléshullám tizedelte a csapatot! Egyetlen örömhír: megnyertük a Szent István-kupát, ahol valamennyi Öregfiúk csapat indult! A következő szezonban, az első ötben kell szerepelni. Új játékosokat igazolunk. Úgymond, nyugdíjba vonult néhány játékosunk, jönnek a fiatalok.

FŐTAXI

A Középosztály Keleti csoportjában szerepelnek a Fótaxi Öregfiúk labdarúgói. Végig veresnyben voltak a bajnoki címért. Végül 3. hely, 22 mérkőzésből 42 (!) pont. 13 győzelem, 3 döntetlen, 6 vereség. 49-40-es gólkülönbség. Sajnos hazai pályán vereség az első két helyezettől. Ezzel együtt csodálatos teljesítmény!

HORVÁTH MIKLÓS (intéző): Kiemelkedő sikernek értékeljük a dobogós helyet! A FŐTAXI még sohasem szerepelt ilyen jó helyen megalakulása óta! Köszönettel tartozunk a Fótaxi ve-

OUTDOOR



ESP is. Ez utóbbihoz többek között rendelhető kanyarfényszóró és keréknyomás-ellenőrző rendszer is. A ködfényszóró szériafelszereltségként segíti a vezetést. A sebességfüggő szervokormány, az elektromos ablakemelő, az elektromosan állítható és fűthető külső tükrök szintén növelik a 207-es Outdoor népszerűségét.



A 207 SW Outdoor szériafelszereltségként nyújtja az ABS-t elektronikus fékerelosztóval, vészfékrásegítéssel és automata vészvillogóval. Opcióként rendelhető az

zetésének, hogy segítették a csapat munkáját. A következő szezonban ismét magcélozzuk a Kiemelt bajnokságot!

PEPITA TAXI

Az Öregfiúk labdarúgó-bajnokságában a Területi osztály Déli csoportjában szerepelnek. Ez az év nem lett túl sikeres, de itt a játék a lényeg, nem az eredmény: A történeti hűség kedvéért a végeredmény. 11. hely, 20 mérkőzésből 13 pont, 4 győzelem, 1 döntetlen, 15 vereség. 26-46-os gólkülönbség. Viszont szép volt a búcsú! 4-3-as győzelem az utolsó mérkőzésen!

BOZSIK LÁSZLÓ (A Pepita Taxi elnöke, a csapat edzője): Csúfosra sikerült ez az év, ez tagadhatatlan! Mélyrepülés! Mélypont... De hát itt a többség taxizik, munka után jöttek ját-

szani. Amatőrök. A játék a lényeg! A következő bajnokságban új játékosok jönnek, nem lehet még egy utolsó hely! Örömteli hír: ösztől indulunk, az Old Boy's bajnokságban is!

FŐTAXI OLD BOY'S

A „fiúk” Az Old Boy's bajnokság II. osztályában játszanak, az Északi csoportban. 9. hely, 18 mérkőzésből 17 pont. 5 győzelem, 2 döntetlen, 11 vereség. 19-43-as gólkülönbség.

CSERNA LÁSZLÓ (Főtaxi URH 192, mezőnyjátékos): Sajnos sérüléshullám én sem tudtam folyamatosan rendelkezésre állni. Ősszel jól szerepeltünk, de a tavasz tragikus volt. Őszre új fiúkat igazolunk, bízom a jobb szereplésben.

Brodar, a vikingek vezére lelkesítő szöveget intéz embereihez:

- Vikingek! Nemsokára kikötünk, és lerohanjuk ezt a kis falut itt a parton!
- Éljen Brodar! - kiáltják lelkesen az emberei.
- Aztán a férfiakat lemészároljuk!
- Éljen Brodar! - üvöltik a vikingek.
- Aztán megerősözköljük az asszonyaikat!
- Éljen a bölcs Brodar! - kiáltják a vikingek.
- És vikingek! Aztán nehogy megint összekeverjétek!

* * *

Kedves Péter!

Örömmel értesítelek, hogy szerelmünk gyümölcse, a kis Péter, megszületett. Sajnos anyatejem nem lévén szoptató-dajkát kellett alkalmaznom. Ő kubai származású, így a tejétől gyermekünk bőre szinte teljesen fekete lett. Erről ugyebár én abszolúte nem tehetek...

A te szerető Anita

Drága Édesanyám!

Az imént vettem kézhez Anita levelét, melyben értesít, hogy kisfiunk született. Mivel nincs elég anyateje dajka segítségére szorul, aki színesbőrű, és a tejétől kisunokád bőre is csaknem fekete lett, amiről persze az én drágám egyáltalán nem tehet. Remélem, te is együtt örülsz velünk.

Ölel fiad, Péter

Édes fiam!

A te születésedkor én pontosan ugyanúgy jártam, mint most a te Anita. Elapadt a tejem, ezért téged tehéntejjel kellett tápláljalak. Valószínűleg ettől lettél te ekkora marha... Amiről persze én egyáltalán nem tehetek.

Csókol Anyád

Köszönjük a villáminterjúkat. További információk az előző bajnokságról a www.blsz.hu honlapon. Ott megtalálható az összes mérkőzés, valamennyi eredménytel. A bajnokság kezdete előtt találkozunk!

Juhász Péter

Alkalmi pár a hotelszobában meghittten szeretkezik, amikor a csaj megszólal:

- Van egy kis gond. AIDS-es vagyok.
- Én is - mondja a srác.
- De én csak vicceltem.
- Hát többet nem fogsz!

BÜNTETŐORSZÁG

Napról napra erősödik bennem az az érzés, hogy tulajdonképpen nem egy normális országban élek, hanem egy büntetőtáborban. Büntető-országban. Egy olyan országban, amelynek hétköznapjait teljesen áthatja saját polgárainak vegzálása, ahol a hatalom az isten és a pénz az ő szolgája. Nem tudok olyan helyre lépni, ahol ne ütköznék újabb és újabb „lenyúlásokba”.

Büntetnek a fizető parkolóban, ha nem veszek parkolójegyet. Ez mondjuk, hogy rendben van. (persze nem egészen, de az egy másik értekezés témája lehet) De egyáltalán nincs rendben, hogy büntetnek, ha két perccel később, ha elmentem jegyet venni, és mint nemrég kiderült, büntetnek ak-

miatt. Helyes, az utakon legyen rend. A nulla tolerancia és az objektív felelősség elve minden tisztességesen közlekedő érdekeit védi, támogatandó, jó ötlet. Vagyis az lenne, ha tényleg azt jelentené, ami a célja. Mármost, hogy rászorítsa a közlekedőket – akár büntetésekkel, jogosítvány-megvonással, büntetőpontokkal a helyes viselkedésre. Nem ezt teszi. Látványosan egyetlen cél érdekében született, ez pedig a pénzbehajtás. Nem érdekes, ki vezette az autót, a tulajdonos, az üzembentartó fizessen. Ha fizet, nem firtatja senki, hogy tulajdonképpen ki is az, aki a szabálysértést ténylegesen elkövette. Kit érdekel itt a büntetés igazi lényege, a nevelő célzat, vagy a visszatar-

tem, ahol jelenleg burkolat-felújítási munkák folynak. Annak rendje és módja szerint kitáblázták útépítés, útszűkület és 30-as sebességkorlátozó táblákkal az egész területet. Ott is, ahol éppen aszfaltoztak, emiatt a váltakozó irányú forgalmat jelzőlámpával vagy táblával irányították, és ott is, ahol hosszú kilométereken keresztül nyílegyenesen futott az elkészült, vadonatúj, széles aszfaltcsík...

Nem vettem matricát az autópályán, büntetést fizetek. Rendben van, így szól a rendelet. (egészen persze ez sincs rendben, mert véleményem szerint akár balesetmegelőzési, akár környezetvédelmi célból inkább szorgalmazni kellene az autópályán való haladást, nem pénzt kérni érte, de ez megint csak nem jelen cikk témája...) maradjunk tehát abban, hogy fizetünk. Ám, ha véletlenül elírtuk a rendszámot, „adminisztrációs költséget” fizetnek, hogy a hibát helyrehozzuk. Nem tévedtünk egyetlen betűt sem. Ha tévedtünk: büntetés. Mármost itt lenn. „Odafönn” milliárdos károkat is lehet okozni mindenféle szankció nélkül...

Büntetéssel fenyegetnek, ha szlovák rendszám van az autómon (nincsen, csak a példa kedvéért mondom...). Pedig Szlovákiában olcsóbb az autó, olcsóbb az üzembe helyezés, kevesebb az adó, alacsonyabbak a biztosítási díjak, és az esetleges javításokért is kevesebbet kell fizetni. A mai ember ezeknek tudatában racionális döntést hoz, és ott vásárol autót magának, ahol ezt kevesebb befektetéssel teheti meg. Hogy úgy mondjam, a józan esze lép működésbe. Nem úgy a hatalom képviselőinél, akik is ahelyett, hogy elgondolkoznának, hogy miért megy a magyar ember a

Lapzártakor érkezett: egyik napilapunk információja szerint ma már akár afrikai rendszámmal is futhatnak magyar gépkocsik. A nyugat-afrikai Bissau Guinea korrupt hivatalnokaitól az ottani hatóságok által készített eredeti rendszámokat, illetve az azokhoz tartozó valódi okmányokat is be lehet szerezni jó pénzért. Így aztán az Afrikában hivatalosan bejegyzett járművekkel nem kell adókat fizetni a kocsik után, nem kell tartani a sebességméréstől, ingyen lehet parkolni és az igazoltató rendőr sem tud mit tenni, hiszen az okmányok és a rendszám eredeti. Ebben az államban nincsen diplomáciai képviselete Magyarországnak, így lehetetlen ellenőrizni az okmányokban szereplő adatok hitelességét. Végezetül szeretnénk hangsúlyozni, hogy ez az eljárás teljesen szabálytalan és törvénytelen!

kor is, ha teljesen szabályos voltam, sőt még az is előfordulhat, hogy nem is jártam azon a környéken. Manipulálják azt a számítógépes rendszert, amelynek manipulálhatatlanságát a bíróság minden kétséget kizáró bizonyítéknak tekinti. Arról már nem is beszélve, hogy a beszedett díjak és büntetések elenyésző része kerül a tulajdonos önkormányzatokhoz, a bevétel és a haszon túlnyomó többsége a szerződött vállalkozókat gazdagítja, akik közül – biztosan véletlenül – politikus-rokonokat is találhatunk. Számomra egyenesen rejtély, hogy ez az állapot hogy maradhat fenn éveken keresztül...

Büntetnek, ha a buszon, villamoson, metróon nem veszek jegyet. Nagyon helyes, aki utazik, fizessen. De az már egyáltalán nem helyes, hogy ezt az ellenőrzést sokszor olyan kritikán aluli módszerekkel, tanulatlan, modortalan ápolatlan és büdös ellenőrökkel végeztetik, akiket legszívesebben nagy ívben elkerülnék már csak a látványa és a szaga miatt is.

Büntetnek a közlekedési szabálysértések elkövetése

tó erő. Befizette, kész. A pénz bejött, a többi nem érdekes...

Büntetnek, ha gyorsan hajtok. Helyes, nem kell száguldozni, mert az balesetveszélyes. Ám a véletlenül, indokolatlanul kint felejtett 30-as sebességkorlátozó táblánál már negyvennel sem mehetek anélkül, hogy ne kockáztassak minimum harmincezer forintos büntetést. Csak egy példa: a közelmúltban a 6-os úton közleked-

A pap, az orvos és a mérnök mindig együtt golfozik. Most is a sorukra várnak, immár jó hosszán. Közben sörözgetnek a klubházban megkérdezik a bárfiút, miért kell aznap annyit várni.

– Tudják, a közelmúltban volt egy nagy tűz a szomszédban. A tűzoltók óráig küzdöttek, de sikerült megóvni legalább a mi klubházunkat a lángoktól. Sajnos közülük néhányan elvesztették a szemük világát egy robbanás miatt. A vezetőség – hálából – megengedi nekik, hogy hetente egy-

szer ingyen játszanak. Mivel nem látnak, kicsit lassan megy nekik...

A pap: – Ó, milyen szomorú. Minden héten fogok értük imádkozni!

Az orvos: – Hát ez rettenetes! Van egy szemorvos barátom, majd megkérdezem, tud-e segíteni.

A mérnök: – Hát, ez tényleg szomorú, de miért nem éjjel játszanak?

Csávó kilép a nyilvános WC-ből, odalép hozzá egy nő.

**– Elnézést, koedukált?
– Nem, csak pisiltem.**

A gázszámlás becsönget az egyik lakásba. Egy 10 év körüli kisserác nyit ajtót, az egyik kezében egy üveg sör, a másikban egy füves cigi. A gázszámlás elborzadva kérdezi:

– Szia, itthon vannak a szüleid?

– Szerinted?

Hatalmas buli után így szól a férj a feleségnek:

– Nagyon berúgtam az éjjel, így nem emlékszem, hogy veled szeretkeztem a kamrában?

– Hány órákor?

nemrég még erősen lesajnált Szlovákiába autót venni, a legegyszerűbb megoldást választják: büntetnek. Ahelyett, hogy olyan körülményeket teremtenének, amiktől a polgár inkább itthon költené a pénzt és fizetné az adót...

A napokban kézbesítik a vállalkozóknak az iparüzési adó folyószámlákat és a fizetendő adóelőlegekről szóló fizetési meghagyást. Jómagam olyan határozatot kaptam, amelyben közlik, hogy határidőre fizessek meg nulla forint adót, ellenesetben bírság és büntetés jár. Ezt a nulla forintos fizetési meghagyást egy tértivevényes ajánlott levélben küldi el az „ésszerűsített adminisztrációval” rendelkező hatóság, tehát neki a legszerűsebb számítások szerint is háromnegyszáz forintjába kerül az, hogy beszédjen tőlem nulla forintot. Aztán szorozzuk meg ezt a számot a kiküldött levelek számával (jómagam egy egyesület képviselőjeként kaptam ezt a határozatot, és az egyesületek túlnyomó többsége – vállalkozási tevékenység híján – nem fizet iparüzési adót, tehát szintén nulla forintról kap határozatot). Becslésem szerint sokmillióssal az a költség, amit a hatóság elherdál, és nem azt büntetik, aki ezt a pazarlást engedélyezte, hanem engem, ha nem fizetem be a nulla forint adómat...

Értesítő – és mily ismerős: büntetéssel fenyegető – levelet kapott sok vállalkozó, mely szerint nem teljesítette NYENYI be-

vallását. Ma már a nyugdíjasok is kapnak ilyen értesítőt, mert ők is fizetnek vállalkozási tevékenységük után nyugdíjjárulékot (ami már önmagában is egy agyrém...). A nyugdíjas vállalkozó e bevallása eredményeként vállalkozói jövedelme fél százalékát kaphatja meg nyugdíjemelésként, ha kéri. (A mi szakmánkban dolgozó nyugdíjas kollégák átlagos jövedelme alapján ez a nyugdíjemelés a havi száz forintot sem közelíti meg...) Ezzel az egész NYENYI dologgal két baj is van.

Egyrészt olyan adatok alapján készül a bevallás, ami a vállalkozó adó-, ill. járulék-bevallásában szerepel, tehát a hatóság rendelkezésére áll. Csak kellene egy ügyes kis program, vagy meg kellene nyomni néhány billentyűt, de hát azzal a dolog van; egyszerűbb a vállalkozói rétegre egy újabb bevallás terhét rárakni. A nyugdíjasok esetén meg még felháborítóbb a dolog, ugyanis ha a nyugdíj melletti vállalkozó úgy dönt, hogy nem kívánja igénybe venni ezt a megalázóan alacsony nyugdíjemelést, tehát nem kéri (tényleg: miért is kell ezt külön kérni...?), akkor az ő NYENYI-bevallása nemcsak hogy felesleges, de teljesen értelmetlen is, ugyanis semmi olyan plusz információt nem szolgáltat a társadalombiztosítási hatóság részére, amit az bármire fel tudna használni.

Térjünk át szűkebb szakmánk, a taxizás területére. Itt is van ám büntetés gazdagon. Például beállok a taxidrosztra, és

gyorsan beszaladok egy vendéglátóhelyre vagy irodaházba, mert rájött a szükség. Mire visszatérek, mindössze 5-6 perc múlva, már ott fityeg a szélvédőmön a büntető határozat. Pedig ezért a taxiállomásért nem kevés éves díjat fizetek. Ami már önmagában is egy büntetés...

Elkövettem valami vitatott dolgot taxitársaságomnál: büntetés. Vagy vállalom a letiltást, vagy megváltom pénzbüntetéssel. Igen, kell a rend, kell a szigor, de néha már túlzottnak érzem...

Kések az adóbevállással, vagy hibásan küldöm be: büntetés. Itt azonban az objektivitás kedvéért tegyünk egy kis kitérőt. Úgy vettem észre ugyanis, hogy éppen az egyik legutáltabb hatóság, az adóhivatal sokkal korrektebben kezeli ezt a kérdést, mint más hatóságok. Először figyelmeztető levelet vagy e-mailt küld, véve hogy a vállalkozó figyelmeletlenségéből elmulasztotta kötelezettségét, később esetleg még egy – immár hivatalosabb – felszólítást a bevallás pótlására való felhívással, és csak ennek eredménytelensége után szabja ki a pénzbüntetést. Legalábbis az általam tapasztalt utóbbi esetekben. Bízunk benne, hogy ez az eljárás, amelynél elsősorban a jóhiszemű tévedést és nem a csalási szándékot feltételezik az emberekről, és ahol nem azonnal a büntetéssel való fenyegetés az első, lassan-lassan elterjed ebben az országban...

oli

SAP-ART AKCIÓ:

HA VAN JELZÁLOGHITELED

(lakáshitel, szabad felhasználású hitel), nagybanki partnerünk segítségével kiváltjuk, és az összeget felemeljük az ingatlan hitelbiztosítéki értékének 100%-áig.
Teljesen bankköltségmentes.

THM: 5,39%, nincs kamatperiódus!

Feltétel: a jelenlegi jelzáloghiteled pontos fizetése, de nem kell jövedelemigazolás vagy '0'-s papír!

SZÁMOLJ! HAVI TÍEZREKET TAKARÍTHATSZ MEG VELE!
(vagy a mostani törlesztőddel jelentős összeghez juthatsz! Fejleszd akár ebből vállalkozásodat.)



Bíró László

SAP-ART VÁLLALKOZÁSFEJLESZTÉS
1133 Budapest, XIII. Esztergomi út 12.
70/3838767; 1/7888295
70/3162071; sap-art@chello.hu



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergo.hu

**13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ**

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

18%

SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

25%

(06-1) **330-0010**
(06-30)



AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén - már nettó **8.000 Ft+áfatól** (a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitorított kerék, törött futómű stb...)

szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,75 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműserült vagy kitorított kerékű gépjárművét!

Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. Sajnos pár kolléga miatt cégünk megszüntette a 30 napos opciós szállítást, így a helyszínen készpénzben kell kifizetni a mentés díját, amelyet majd a kárrendezés során a Biztosító számlánk alapján kifizet a károsultnak.

24 órás telefonos ügyeletünk:

2900 - 626, 2970 - 252

70 - 370 - 6890, 70 - 370 - 6880

szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserieinktől!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: **www.taxisokvilaga.hu**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával utasokat szállít. Van-e valamilyen elterés a személyszállításra vonatkozó KRESZ-szabályok tekintetében, ha egy ilyen tábla mellett halad el?

- Igen.
- Csak a gyermekbiztonsági rendszer használatára vonatkozóan.
- Nincs.



2. Taxijával olyan úton közlekedik, ahol a kétirányú forgalom részére kétszer egy forgalmi sáv áll rendelkezésre. A táblával jelzett helyen megelőzheti-e az Ön előtt haladó járművet?

- Legfeljebb a kétkerekű motorkerékpárt, a segédmotoros kerékpárt, illetve a kerékpárt.
- Csak akkor, ha az úttesten záróvonal van felfestve, és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható.
- Nem.



3. Ráhajthat-e taxijával az ilyen táblával jelzett útszakaszra, ha azon forgalmi torlódás miatt előreláthatólag meg kell állítania?

- Igen.
- Csak akkor, ha mind a két irányban meg tud győződni arról, hogy nem közeledik vasúti jármű.
- Nem.



4. Mekkora a taxi megengedett legnagyobb sebessége a táblával megjelölt úton?

- 90 km/h.
- 110 km/h.
- 130 km/h.



5. Mit jelez a tábla?

- A megállási tilalom távolságát.
- Azt, hogy 70 méteren belül tilos előzni.
- A legkisebb követési távolságot.

6. Várakozhat-e taxijával utasa érkezésére a táblakombináció hatálya alatt?



- Legfeljebb öt perccel.
- Igen, ha a taxijánál marad, és áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haldéktalanul lehetővé teszi.
- Nem.



7. Miről tájékoztatja a taxi vezetőjét a tábla?

- Az útra csak ebből az irányból lehet behajtani, mert a másik vége lépcsősorba torkollik.
- Az út olyan lépcsőzetes oldalkiképzésű partszakasz mellett vezet, ahol jelentős a gyalogosforgalom.
- A gyalogosoknak tilos az úttesten haladni, mert a közelben gyalogos alul vagy felüljáró van.

8. Mikor minősül kezdő vezetői engedélynek a jogosítvány?

- A legelső bármilyen kategóriára érvényesített vezetői engedély megszerzésétől számított egy évig.
- Az első nemzetközi kategória megszerzésétől számított két évig.
- A gyakorlati oktatás idején, a sikeres hatósági vizsgáig.

9. Kockázatot vállal-e a taxis, ha gépkocsijával részt vesz a közúti közlekedésben?

- A járművezetés veszélyes tevékenység, melyben semmiféle kockázatvállalásnak nincs helye.
- A járművezetésben igen nagy szerepet játszik a véletlen, így a kockázat mértéke nem befolyásolható és nem is számítható ki.
- Igen, de a járművezetés során a felelősségtudata és a vezetési tudása segítségével reális szinten tarthatja az ezt a kockázatvállalását.

10. Az alábbiak közül válassza ki azt a helyet, ahol még a megállás megengedett, de a várakozás már nem!

- Olyan helyen ahol a taxi az út menti ingatlanra való behajtást akadályozhatja.
- Hídon.
- Kijelölt gyalogos átkelőhely előtt öt méteren belül.

11. Ha egy manőver végrehajtásának eldöntésére kevés idő áll rendelkezésünkre, akkor...

- reakcióinkban nagyobb szerephez jut a gondolkodás,
- reakcióinkban nagyobb szerephez jut a közlekedési fantázia,
- reakcióinkban nagyobb szerephez jutnak az automatizmusok.

12. Merre irányítja a tekintetét, ha éjszaka vizes országoton szembejövő gépjárművel találkozik?

- Az úttest jobb szélé felé, hogy elkerülje az elvakítást.
- A szembejövő gépjármű felé, hogy elkerülje az összeütközést.
- Az úttest felezővonalára, hogy ne menjen át a bal oldalra.

13. Helyes-e, ha a taxi technikai be rendezéseinek a kezelése a gépkocsivezetőnél automatizálódik?

- Igen, az a jó, ha az összes vezetési tevékenység teljesen automatizálódik.
- Legfeljebb bizonyos tevékenységek – például az iránytartás, a sebességváltás, hogy a vezető elegendő időt tudjon fordítani más fontos közlekedési információk feldolgozására.
- Nem.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsit vezeti. Elsőbbsége van-e a szemből érkező balra bekanyarodni szándékozó, személygépkocsival szemben?



- Igen, ha egyenesen halad tovább.
- Nincs, mert a szemből érkező gépkocsi csak háromszög, Ön pedig nyolcszög alakú jelzőtábla felől érkezik, így a partnerének nem kell megállnia.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279

E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu

Ügyfélszolgálat (nyári nyitva tartás 07.01.-08.31.):

hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10.00–16.30, péntek 10.00–13.30-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-tól
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Hőpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házszámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	3.950.-
Magyarország atlasz	2.550.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a koci oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a koci oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

A *-gal jelölt tételek a BTI tagdíjfizető tagjainak kedvezményesek vagy díjmentesek.
Az árak 2008. január 1-jétől visszavonásig érvényesek és az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2008 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	294.00	298.00	180.00
Február	289.00	295.00	186.00
Március	292.00	296.00	189.00
Április	302.00	310.00	187.00
Május	298.00	315.00	187.00
Június	302.00	317.00	187.00
Július	312.00	333.00	188.00
Augusztus	317.00	337.00	187.00

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárat.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni. forrás: www.apeh.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2006.10.25. – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26. – 2007.09.24.	7,75%
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8,00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27-től	8,50%

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanksi alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanksi alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **AUGUSZTUS** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 69 000 Ft	Járulékalap 11%-a 7590 Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 115 Ft	Járulékalap 25,5%-a 17 595 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5520 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2760 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költséghelyi elszámolhatóság	A járulékalap 5%-a 3450 Ft	A járulékalap 24%-a 16 560 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2760 Ft

A fenti összegek kétszeresét kell fizetni akkor, ha a minimálbér dupláját „veszi ki” a vállalkozó.
(Az egészségügyi hozzájárulás, mint tételes összeg, nem duplázódik).

Ez az Ön
hirdetésének helye

VÖRÖS AUTÓRUGÓ®
Autórugó javítás, készítés
Lengéscsapók
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Talsony sor 5.
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
3 Diamonds Kft.
www.autorugojavitas.hu

NORDEX TRADE Kft.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhoz
- Szabályozás-ferrodolozás
- Autóalkatrész forgalmazás

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre

20%

Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre

15%

Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
Nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS

Földes Gábor

1075 Budapest, Király u. II.

Ny: H-P: 8-17-ig

Telefon: **341-1261**

Mercedes Alkatrész

Gyári új, minőségi utángyártott és bontott alkatrészek.

RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ

Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.

Telefon: **280-51-67**

www.mercibolt.hu

Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxi, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu

Tel.: 06-209-960-250


**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSEK**
www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.490 Ft**, az egyéves **4.980 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

Ez az Ön
hirdetésének helye

TAXISOK VILÁGA ELŐFIZETÉSI DÍJ

A féléves előfizetői díj **2490 Ft**, az egyéves **4980 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Járulékalap 5%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4350 Ft/hó (Tételes összeg: ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig kötelesek fizetni.

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 augusztusában

10 éve történt

Új szelek a taxis szakmában

Ezzel a címmel jelent meg a Taxisok Világa 1998 augusztusi számának vezércikke. A főváros tarifarendelethez kapcsolódóan ébredt gondolatok közül néhány túlzott illúzióknak bizonyult: „Ha feltételezzük, hogy a tarifák szabályozása megfelelő ellenőrzéssel is fog párosulni, akkor egyértelművé válik, hogy a kevésbé forgalmas drosztokhoz kötődő, és onnan napi egy-két fuvar végző taxisok kora lejárt.” A taxiengedély kiadásának kamarához történő telepítésével kapcsolatban a következő óhaj fogalmazódott meg: „Fontos tény, hogy míg a taxiengedélyek eddigi kezelője, a közlekedésfelügyelet mint egy felettiünk álló szerv, hatósági módon utasításokkal, belső rendeletek útján kezelte szakmánk személyi és tárgyi feltételeit, addig a kamara gazdasági önkormányzat lévén sokkal közvetlenebb, szinte partneri kapcsolatokat tud kialakítani a taxisokkal.” Na ez sem jött be. Mégpedig azért, mert mire a kamara felállította a taxiengedélyek kezelésének rendszerét, mire kialakította az infrastruktúrát, mire elkezdett ez az egész dolog ténylegesen működni, addigra rendeleti úton megszüntették a kötelező kamarai tagságot, és a taxiengedélyek kezelését visszahelyezték a felügyelethez...

A jövőt illetően igen szigorú követelmények merültek fel a cikkben. Ezt az idézetet talán még napjainkban is érdemes lenne megfogadni: „A vállalkozásoknak ma a korábbiaknál sokkal keményebb kihívásokkal kell szembenézni. Állandóan fejleszteni kell, vállalni a kísérletezés és változtatás kockázatát. Olyan világban élünk, ahol egyre inkább csalódás és kudarc vár azokra, akik sorsuk irányítását egy atyáskodó szervezettől, vagy államtól várják. A profi mindenekelőtt vállalja, hogy sorásól ő dönt – ő, és senki más. A profi tudja, hogy a helybenmaradáshoz ma már egyre gyorsabban kell futni. Ha pedig az élre tör, még ennél is gyorsabban. És muszáj az élre törnie: ennek hiányában megreked a középzsérűség szintjén, annak minden anyagi és erkölcsi következményével együtt...”

Búcsú

E szakmában eltöltött néhány évtized után – más irányú üzleti tevékenységem miatt – ezúton elbúcsúzom minden kedves kollégától, olvasótól. Jó szívvel emlékezem vissza a City Taxinál és a Taxisok Világánál eltöltött évtizedekre.

Mindenkinek eredményes munkát kívánok:

Kukulyák János

Két gyerekkori barátnő találkozik.

– Mi van veled ?

– Jaj, sietnem kell, nemsokára kész a Mercedesem, el kell mennem a szücszhöz, rendeltem egy nercbundát, utána le kell szaladni a nyaralóba... És veled mi van?

– Semmi különös. Én is kurva lettem.

* * *

Két székegy az erdőben:

– Idesapám, igaz, hogy ebben az erdőben nem lehet eltévedni? Idesapám? IDE SAPÁM!

– Képzeld, három év együtt járás után Béla végre beszélt a házasságról.

– Tényleg, és mit mondott?

– Hogy a feleségét Beának hívják és van három gyerekük.

* * *

Az öregasszony elkíséri orvoshoz az öregembert, mert az rosszul hall. A vizsgálat végén azt mondja az orvos:

– Uram, szükség lesz széklet- és vizeletmintára.

Az öreg odafordul az asszonyhoz:

– Mit mond?

– Azt, hogy add oda a gatyádat!

Legutóbbi számunkban az Opel (Chevrolet) Gombos hirdetésére mindenki felkapta a fejét, mert egy teljesen új irányvonal körvonalazódott ki, mely jelentős változásokat irányzott elő. Tekintettel arra, hogy az autókereskedésekben nem szoktak speciálisan „taxis” értékesítőket alkalmazni, megkerestük Vértési Györgyöt, a Chevrolet Gombos új értékesítési vezetőjét, hogy az okokról tájékoztassa olvasóinkat.

- **Mi generálta ezt a változást?**
- Az elmúlt időszakban jelentős erőfeszítéseket tettünk annak érdekében, hogy a taxis



társadalom számára is egyértelművé tegyük, hogy a Chevrolet Gombos szolgáltatás-központú cég, mely foglalkozik ügyfeleivel. Első jelentősebb lépésként külön taxis értékesítő kollégát alkalmazunk, Török Vilmos személyében. A lépés reményeink szerint több lesz, mint gesztus. Ő eleve komoly taxis múlttal rendelkezik, amit mi a jövőben szeretnénk kihasználni ügyfeleink érdekében. Ugy gondoltuk, hogy a személyfuvarozók megfelelő kiszolgálásához néhány speciális igényt ismerünk, kezelniük kell. Például, hogy gyorsan és soron kívül kell szerelni a taxit, legyen szó szerviz vagy karosszériamunkáról. Értékesítő kollégánk saját bőrén tapasztalta, hogy ha egy taxinak hosszabb ideig nincs autója, az-

Önrész és avultatás nélküli kárrendezés

Változások a

zal kilátástalan anyagi helyzetbe kerülhet. Tudnunk kell, hogy a gyorsaság mellett még milyen szolgáltatásokra van szükségük. Ennek feltérképezésére, megoldására pedig Török Vilmos a legmegfelelőbb személy. Ő számos olyan dologgal tisztában van, amiről egy átlagos értékesítő nem tud. Így természetesen a cégnek megéri ez a befektetés, melynek haszna a nálunk vásárló taxisoknál is megjelenik.

• **Ezek szerint nem csak új autókat értékesít, hanem foglalkozik a régi taxis ügyfelekkel is?**

• Így van, pontosan. Az ő feladata nem csak az, hogy új autókat adjon el taxisoknak, hanem az esetlegesen felmerülő speciális problémákat is a leggyorsabban és

gozni és jól kell szolgáltatni. Ha az ügyfél itt javított, mert megbízik bennünk, és az árainkat is versenyképesnek találja, akkor valószínűleg mi fogunk ajánlatot adni neki a következő új autójára is. Tehát nem kell külön költségeket fordítani a szórólapozásra, hirdetésekre, vagy arra, hogy más egyéb drága marketing-eszközökkel próbáljuk az új vevőket idecsalogtatni. Szeretném elvinni a céget abba az irányba, hogy legyen egy stabil, ám egyre növekvő ügyfélbázisunk, akik elégedettek minden szolgáltatásunkkal, akik a jövőben nálunk veszik és javíttatják autójukat. Inkább legyen kisebb árrésünk a szervizelésen és a karosszériamunkákon, ám ebből legyen egyre több.

• **Ahogy azt mondják, jobb a sűrű fillér, mint a ritka forint...**

• Így van, ez előbb-utóbb ki fogja forni magát. Ha a taxisok elégedettek a programmal, akkor a taxis társadalmon belül el fog terjedni a híre, és maguktól jönnek majd az emberek.

• **Taxisok esetében a soronkívüliséget meg tudják oldani?**

legmegfelelőbben kell kezelnie.

• **Ahogy az a jelenlegi hirdetésből kiderül, indul egy új szerviz-program is a Gombos Kft.-nél. Mit takar ez?**

• Akciónk lényege, hogy aki hozzánk jön javíttatni, az 15% munkadíj-, és 15% anyagkedvezményt kap. E mellett, ha bármilyen tartozékot szeretne az autóhoz vásárolni, ebből is kap 15% kedvezményt. Ebben nincs trükk, mi nem a megemelt árakat csökkentettük vissza. Felvetődhet persze a kérdés, hogy ez miért éri meg nekünk? A magyarázat egyszerű: minden egyes autóra van egyfajta „marketingbűdzsénk” amit autonként elkölthetünk, például reklámra. Én szeretném, ha ezt az összeget ügyfeleinknek odaadnánk ilyen kedvezmények formájában. Ez ugyanis a legjobb, leghatékonyabb reklám. A taxisoknak és a magánembereknek egyaránt. Ehhez jól kell dol-

• Természetesen nem csak anyagiakkal próbáljuk csalogtatni az ügyfeleket, hanem például azzal is, hogy a taxisoknak soronkívüliséget biztosítunk, mert tisztában vagyunk azzal, hogy nekik minden perc és minden óra számít. Ezért hoztuk létre cseretaxi-szolgáltatásunkat is.

• **Akinek már volt rossz tapasztalata bármelyik szervizben, azt igen nehéz újra ugyanoda visszacsbítani.**



Az új vendéget megvágja a borbély. Némi mellébeszéléssel próbálja a figyelmét elterelni:

- Khmmm... bocsánat, uram, járt már nálunk?
- Nem, a bal fületem a háborúban vesztettem el.

- **Mi van az intenzív osztály ajtajára írva?**
- **Kérjük, feltétlenül a hosszú sipszó előtt hagyjon üzenetet!**

Gombos Kft.-nél



**Vértési György értékesítési vezető,
Chevrolet Gombos**

viz-, hanem karosszériaprogramot is indítunk! Erre mindenféleképpen külön is felhívnam a taxisok figyelmét. Rendelkezünk ugyanis önálló kárfelvételi joggal, így minden biztosítóval szerződésünk van. Még a problémásnak tartott biztosító egyesületekkel is. Mi elég nagy és régi cég vagyunk ahhoz, hogy egy-egy kárrendezés ne húzódjon a végtelenségig. Szervizünk és karosszériaműhelyünk márkafüggetlen javító-bázisként üzemel a továbbiakban, ezért a kárfelvétel és a javítás is ehhez az új szolgáltatáshoz alkalmazkodik.

- **Tehát minden márkát fogadnak?**
- Igen. A környezetvédelmi igazolólapot, a műszaki vizsgát minden au-

tóra meg tudjuk oldani, mert hatóságilag bejegyzett műszaki vizsgaállomásunk van, a III. kerületi Országút 6-8. szám alatt. Ez egy hatalmas telep Békásmegyertől jobb oldalon, Szentendre felé. Ebben a 8 állásos műhelyben elsősorban a karosszériajavításokat, és fényezésést végezzük. Fontos, hogy az akció időtartama alatt a taxisoknak karosszériajavítás esetén nem számítunk fel avulást vagy önrészt! Akinek már tört össze az autója, tudja, hogy ez milyen komoly ajánlat. Ezzel kapcsolatban a további részletekről kollégáim tudnak felvilágosítást adni. A szervizelési feladatok egyébként továbbra is a Chevrolet Gombos Batthyányi utcai telephelyén végezzük.

- **Az előbb említette a cseretaxi-szolgáltatást is...**

• Ezzel szintén próbálunk segíteni taxis ügyfeleinket. A szolgáltatás ugyan nem ingyenes, de ameddig a saját taxit javítják, addig ez is komoly segítség lehet. A bérleti díj 5500 Ft/nap.

- **Ez is márkafüggetlen szolgáltatás, vagy csak a saját vevőknek adnak taxit kölcsön?**

• Nem, bárki igénybe veheti, de elsősorban az, aki valamelyik szolgáltatásunkat igénybe veszi. Az autókban van taxióra és URH-csatlakoztatási lehetőség. A szabadjelzőt és a mágneses matricákat mindenki saját maga hozhatja, cégtől függően. A részletekről ez esetben is Török Vilmos vagy én tudunk felvilágosítást adni.

- **Köszönöm a tájékoztatást.**

- kó -



Tudtad?

- Az elefánt az egyetlen állat, amelyik nem tud ugrani. (Talán jobb is ez így...)

- A macskák zivelete foszforeszkál a sötétben. (Kik fizetnek az ilyen információk megszerzéséért?)

- A strucc szemgolyója nagyobb, mint az agya. (Ismerek embereket, akiknél ugyanez a helyzet.)

- A jegesmedvék balkezesek. (Na és?)

- A tengeri csillagoknak nincsen agya. (Ilyen embereket is ismerek...)

- Csak az emberek és a delfinek olyan élőlények, akik a fajfenntartás mellett a szórakozás miatt is élnek szexuális életet.

(Hé, és a disznó?!)

- Ja, és még valami: Ez az élet túl rövid ahhoz, hogy rosszkedvűek legyünk!

Már a hazai utakon is Az új SEAT Ibiza

A modern, alapjaiban újszerű formavilágú autó impozáns sportosságát az új „Arrow Design” koncepció határozza meg. Az egyensúlyt és esztétikai folytonosságot biztosító, egyszerűbb, ám határozottabban geometrikus vonalakat használó új Ibiza eleje a szemformájú fényszórók és a hűtőrács újszerű elhelyezésének köszönhetően jóval agresszívebbnek hat. Mindkét elem alacsonyabbra került, az új modellre karakteresen jellemző nyílhegy-formát alkotva. Az új Ibiza formai koncepcióját illetően Luc Donckerwolke, a SEAT vezető formatervezője hangsúlyozta, hogy „a karosszéria felületeiben fokozott feszültség érvényesül, visszafogott színbeli tónusváltásokat eredményező, élesen homorú formákkal”. Kiemeli, hogy az új karosszériát „a felületi árnyalatok sokfélesége és határozottabban érvényesülő feliratok jellemzik”. Az új Ibiza formavilágában egy rendkívül fontos új elem is megfigyelhető, amely különösképpen kihangsúlyozza sportos karakterét: a határozottan kiformált övonal, amely a hátsó kerékjárt felett emelkedve még erőteljesebb megjelenést kölcsönöz az autó hátuljának. A robusztus vállak vizuálisan is jól elkülö-

nülnek a hangsúlyosan domborodó hátsó sárvédőktől. A SEAT aktuális modell-



lettáját jellemző egyedi „Dinamikus vonal” („Dynamic Line”) különös jelentőséggel bír az új Ibiza külsején. A többi modellel összevetve ugyanis ebben az esetben e vonal a csomagterajtótól, a karosszéria oldalain és a hátsó lámpatestekből indul, tökéletes vizuális folytonosságot képez a csomagtartó vonalával, illetve sajátos kontrasztot alkot az autó elejétől indított, majd az ajtókon át a hátsó kerékjárt középebe irányuló másik vonallal. A sportos megjelenést és az Ibizát körülölgő egyértelműen fiatalos imázst erősítik mindemellett az ablakok peremvonala alá helyezett külső tükrök, valamint a lökhárító alatti hatékony légbeömlő nyílások is.

A belső tér formavilágának alapfilozófiája azon koncepción alapul, hogy a jármű külsejéhez illő sportos atmoszférát teremtve minden műszer közvetlenül a vezető felé irányuljon. Az egyes felületek alakja mindemellett a különleges hangulat megteremtéséhez kellő mennyiségű fényt enged az utastérbe, tökéletes harmóniát teremtve a funkcionalitás és a design között.



Az át gondolt, letisztult belső méretek bőséges térkínálatban és magas fokú praktikumban nyilvánulnak meg. Az első sajátosság, amely egyből felkelti a figyelmet, a kifejezetten sportos üléspozíció, amely a korábbi modellsorozathoz képest 22 milliméterrel mélyebbre került. Most a vezető és az utas oldalán egyaránt 986 milliméteres (20 milliméterrel több)

távolság adódik a mennyezetig, míg a fejtől az ajtó és a mennyezet síkjának metszészonaláig 60 milliméter (16 milliméterrel több) mérhető. Mivel az autó teljes hossza 99 milliméterrel növekedett, a csomagtartó 292 literes (25 literrel nagyobb, mint a korábbi Ibizaé). Egyes modellváltozatokon a csomagter oldalcarpitja kisebb tárgyak elhelyezésére kiválóan alkalmas rögzítőháló, valamint az izzókészlet számára kialakított, rögzítoszalagos rekesz is kínál. A zárszerkezet körül szintén egy rekesz található, ezúttal az elakadásjelző háromszög számára, a négy további opcionális rögzítőgyűrűhöz pedig egy nagyobb leszorító háló csatlakoztatható.

Az új tervezésű, sportos műszerfal kifejezetten a vezetőre összpontosító központi egységgel készül, a jó láthatóság és leolvashatóság érdekében két

nagyméretű körműszerrel. A műszerfal egyes felületei puha tapintásúak. Ezek a szélvédőtől távolabb húzódnak, és szélesebb színválasztékkal rendelhetők, köztük finom árnyalatbeli eltérésekkel. A beltérben a korábbi modellhez képest jóval több fényezett elem is található, akár metálszínekben is. Az új kör alakú légbefúvó nyílások az utasok kényelme szolgálatában ideális légáramlást hoznak létre.

A sportos autózást kedvelőknek széles motorpalettával kíván megfelelő választást biztosítani a SEAT-gyár.

Mit, mikor, hol intézhetünk?

Sokan kezdik a taxis vállalkozást, sokan befejezik. És ugyanúgy sokan kocsit cserélnek. Nekik mind-mind menni kell a különböző hivatalokba. És persze ezek az íróasztalok a város különböző pontjain találhatóak, különböző felfogadási idővel. Célszerű ezt a tömör táblázatot kiollózni és eltenni a taxistárcába.

Tóth Tibor

	H	K	Sz	Cs	P
Vám- és Pénzügy VI. Munkácsy 19.	08.00–15.00	08.00–15.00	08.00–15.00	08.00–15.00	08.00–12.00
Föv. Adóügy. V. Bárczy u. 3.	08.00–18.00	08.00–16.30	08.00–18.00	08.00–16.30	08.00–14.00
A P E H XIV. Gvadányi	13.00–18.00	08.15–13.00	08.15–17.00	08.15–13.00	08.15–13.00
Taxiáll. Kht. I. Krisztina 99.	09.00–15.00	09.00–13.00	09.00–15.00	09.00–13.00	09.00–12.00
Okmányiroda XIII. Visegrádi	10.00–18.00	08.00–16.00	08.00–16.00	08.00–16.00	08.00–13.00
Közl. Hatóság III. Mozaik u.	08.00–15.00	-	08.00–15.00	-	08.00–12.00

MORFONDÁRIÁK

Nincs ezen mit csodálkozni, de augusztusban bizony itt a nyár! Jönnek a turisták, aztán nem tudnak elmenni. Miért, miért? Mert nem tudnak a nemzetközi jegypénztárnál (annál a kettőnél, ami a Keleti Pu-on van) jegyet váltani. Münchenbe azért nemigen akarnak taxival hazautazni. Várnak és véleményt nyilvánítanak. Telefirkálják a falakat nem éppen a leghízelgőbb mondatokkal. A MÁV szövívője meg a nyár közepén ígéri, hogy hoznak még padokat, mégse a földön kelljen ücsörögni a turistáknak. Ja, és garantálja, hogy golyóstoll az lesz bőven, mert nálunk még kézzel kell kiállítani a jegyeket. Erre való az a mondás, hogy kérem szépen, ez egy ilyen ország. Mire számíthatnak a taxisok ezek után? Nem elég, hogy a törvényeink nem a legjobbak. Ami van, azt a köztisztviselők tartják be a legkevésbé. Meg zsebre dolgozik itt már lassan mindenki. A parkolóőrök például. Listájuk van. Jó mi? Meg leadják a lóvét. A hamis rokkantigazolványokkal sem tudnak mit kezdeni. A rendőrök meg a szolgálati igazolványukat teszik a szélvédő mögé. Micsoda jó kis virsfaft. Habár egy vidéki srác jó ötlettel állt elő. Mindig megveszi rendszeren a parkolójegyet. Ki is teszi a szélvédő mögé, ahogy kell. És most jön a csel. Odatesz még vagy kilenc-tíz érvénytelen jegyet is. Jó, mi? Erre már lehet szerintem azt mondani, hogy ez egy ártatlan polgári elégedetlenség. Ilyen társadalmi környezetben nem túlzás arra várni, hogy évente rendezzék a taxitarifákat. Most, hogy van egy komoly taxis szövetség. Sokáig nem lehet tudomást nem venni róluk. Igenis a legkevésbé az lenne, ha korrektil bevonnák őket a döntéshozatalba. Sőt rájuk kellene bízni ezt az egész taxis kérdést. Kifejlődtek már annyira, hogy simán megbirkóznának ezekkel a problémákkal. Nem tűnik fel senkinek, hogy mindennek – de szó szerint mindennek – évente, sőt ma már sokszor év közben is emelkedik az ára (még a kínai piacra is). A taxis meg hét-nyolc éves tarifával dolgozik. Sőt, a drosztra visszajárók között vannak, akik még mélyen ezek alatti áron is vállalnak fuvarokat. Nem ártana egy kicsit sűrűbben ellenőrizni a zéró tolerancia jegyében a taxisokat is. Miért mondom ezt? Azért, mert tudtommal vannak még jó páran, akik ilyen-olyan trükkökkel taxiznak. Sőt hallottam olyat is, hogy az illetőnek még a körzeti orvosa sem volt hajlandó meghosszabbítani a jogsiját. Mire azt mondta, hogy ez őt különösebben nem érdekli. Azóta is taxizik. Olyan süket az illető, hogy a tizediken felébrednek a lakók, amikor bement, mit bement, beleordítja a fülebe az utas az úti célját. Azt elfelejtettem hozzátenni, hogy egy eléggé forgalmas helyen tevékenykedik. Délután kettő körül szokott kiállni. Akkor úgy ötödik, hatodik a sorban. Este nyolckor jó esetben már trefen van, majd tíz után lők is egyet. Majd visszaáll másodiknak. Igaz, hogy ez egy peremkerület központja, de elnézem a város bármely pontját, csak hasonló helyzetekkel találkozom. Éjjel-nappal. Úgy hívom őket, hogy mozgáskorlátozott taxik. Na, velük biztosan nem fog foglalkozni a Gazdasági Versenyhivatal. Különböző képzeljétek el, milyen élményben volt részem. Keszthelyre vittem iskolásokat kirándulni busszal. A Balaton Múzeumtól nem messze találtam is egy jó kis parkolóhelyet. Mit láttam szemem? Egy dobókockás taxit. Mondják hatszor hatosnak is. Sőt még olyat is hallottam, hogy telehatos. Biztosan a Tele5-től ment át az illető. Na de nem ez a lényeg. Szép tiszta autó volt, de... Ahogy ballagtam felé, látom ám, hogy hiányzik a hívószáma a kollégának. Gondoltam most cserélt kocsit. Igen ám, de közelebb érvén mást is észrevettem. Mégpedig azt, hogy a szabadjelzőn a telefonszám se stimmel. Csak hat db 6-os volt rajta. Aztán a kölcsönös bemutatkozás után kiderült, hogy egy nagykanizsai taxissal hozott össze a véletlen. Elmesélte a kolléga, hogy már régóta tetszett neki ez a "bóbita", és feljött Budára. Megkereste Surányi Attilát. Elmondta elképzeléseit, és sikerült Attilával megegyeznie. Úgy, hogy Nagykanizsán járva ne lepődjön meg senki, ha dobókockás bóbitájú taxit lát. Nem

is egyet. Na most meg a buszról jut eszembe. Azokban is lejártak az elsősegély-csomagok. Az jutott eszembe, hogy kellene csinálni egy vállalkozást. Egy jó kis sterilizátorral naponta pár száz eü. csomagot „felújítanék”. Tényleg. Mi lesz, vagy legyen a sok régi csomaggal? Ugyan má! Hát szennyezzük a környezetet. Nem igaz? Erdő, patak, bokrok alja. Mindenhol lesz belőle. Tudsz jobbat? Azért azt egy kicsit röhejesnek tartom, hogy evvel a problémával a rendőrség ilyen vehemensen foglalkozik. Ezen múlik a közlekedés biztonsága? Szerintem a közelmúlt gyalogos-kerékpáros-motoros tragédiái nem ezt jelzik. Gyorshajtók, pirosan áthajtók, zebránál előzők! Ezeket már megszoktuk. Eléggé? És ez elég nagy baj. Mert nem a „KRESZT” kell megváltoztatni, hanem a meglévőt kellene szigorúan és folyamatosan BETARTATNI! Na ugye! Vannak itt sokkal komolyabb megszüntetendő jelenségek. A sok így-úgy megszerzett jogosítványról nem is beszélve. Ráadásul nemrég kiderült, hogy a vizenjáróknál is hasonló a helyzet. Hogy mik vannak? Azért túlzottan ne csodálkozzunk. Amikor a főpolgármester úr lejárt jogsival vezet. Nem is lejárt jogsival. Jogi nélkül. Villamost, metró, szép csuklós Volvo buszt. Na meg a behajtani tilos táblánál is mit tett? Azzal védekezett, hogy rutinból vezetett. Ezek szerint nem először, tehát tudatosan. Vagy biztosan azt hitte, hogy a kis horvátországi falujában jár, ahol miatta és csakis az ő biztonsága érdekében, szintén ki van téve egy behajtani tilos tábla. A másik vége meg le van zárva. Zsákutcából meg tolatva a legegyszerűbb kijönni. Erre már egy külső kerület polgármestere is rákapott. Szerintem azok követték el a hibát, akik a járműveket átengedték nekik. Óh, hogy is van a jogszabály? Nem emlékszem, hogy az idevonatkozó részben szerepelne az a szó, hogy kivétel. Igen. Nincs kivétel, és mégis van. Például álomban sem merem volna gondolni, hogy a polgáriak meg a liberálisok tárgyalni fognak. Igaz, együtt jártak iskolába. A koleszban is együtt éltek. Nahát! Most már azon sem csodálkoznék, ha a totókupában olyan meccs szerepelne, hogy „Bakancsos parlagfúirtók – Lotmalanitó vasguborálók” Tuti háromesélyes. Na de félre a tréfával! Tényleg itt a jó idő, meg a rossz. Lesz tűzijáték. Meg még addig egy-két vihar is várható. A szokásos fakidőlésekkel. Mikor látják már be ezek a sötétzöldek, hogy ez nem egy veszélytelen állapot? Az a sok öreg korhadt fa a fővárosban. Meg a vidéki városokban is. Ráadásul elképesztő sanyarú körülmények között. Nemcsak a levegőt, de a talajt is elvették tőlük. Mi emberek még csak úgy, ahogy. De ha egy ilyen beteg fa ránk dől, azt nehéz túlélni. Mint ahogy az áram alatt lévő, kerten belüli védődróton sem életbiztosítás átmászni uborkalopás szándékával. Ahogy a példa mutatja. Na meg az a sok színes-fémlopás. A törvényhozók meg csak ígéretik a jogszabály-módosítást. Mit kell ezen módosítani? Szerintem a lopásnak nincs minősítése, csak tárgya. BE KELL TARTANI az idevonatkozó jelenleg érvényes jogszabályokat. Ha nincs meg a tolvaj, akkor az orgazdát kell fülön csipni. Nevetséges, ha valaki nem ad nyugtát annak bezáratják a kis boltját, meg még jól meg is büntetik. A vasút meg a Hévíz csak áll. Mi a tanulság? Örüljenek a taxisok, hogy csak ennyi bajuk van, és nem több. Szegény Koló! Hozza meg a mentő nem ért oda időben. Habár ez sem mai probléma. Pár éve a Magyar Rádióban – a Bródiában – hasonló módon nem tudták megmenteni szép emlékezetű Molnár Dániel sportriportert. Akkor is ígértek fűt-fát, ezt azt, meg ahogy szokták, tehát hazudoztak, ahogy kell. Nem véletlenül szoktam én mondogatni, hogy azt sem hiszem, amikor kérdeznak.

Tisztelettel:

Kapitány

Két rendőr barchobázik:	- Igen.
- Személy?	- Fához köthető?
- Igen.	- Igen.
- A biológiával kapcsolatba hozható?	- Rákérdezek: Döbrögi?

Ez az első ránézésre kissé bumfordinak látszó autó igen kényelmes és sokoldalú. A korábbi változathoz képest kerekített karosszériaelemek, a robusztusabb külső hamar megszokható, sőt nagyon hamar meg-

RENAULT

szerethető. Ráadásul igen jól variálható a felszereltsége – pénztárcától függően. Az automatikus klímaberendezés, az ESP elektronikus menetstabilizátor, az ASR kipörgésgátló rendszer és az EuroNCAP teszten elért 4 csillaggal „díjazott” biztonság tovább növeli az új



Egy ügyvéd két barátjával, egy rabbi-val és egy hindu szent emberrel autózott vidéken, mikor a kocsijuk hirtelen lerobbant. Úgy döntöttek hogy egy parasztházban szállást kérnek éjszakára.

A gazda így szólt:

– Egy kis probléma van. Csak két üres szobám van, így egyikőjüknek kint az istállóban kell aludnia.

– Nem számít – felelte a rabbi – a népem negyven évig vándorolt a sivatagban, én is egy szerény, igénytelen ember vagyok, egy éjszakát el tudok tölteni az istállóban. – Ezzel fogta magát

és kiment az istállóba, míg a másik kettő elfoglalta a szobáját. Nem sokkal később kopogás hallatszott. Az ajtót kinyitva, a gazda a rabbit látta a küszöbön.

– Mi a baj? – kérdezte tőle.

– Én nagyon hálás vagyok önnek a szállásért, de nem alhatok az istállóban. Egy disznó van ott, és a vallásom ezt tisztátalan állatnak tartja. A hindu barátja beleegyezik hogy helyet cserélj vele. De néhány perc múlva a jelenet megismétlődik. Kopogás hallatszik.

– Mi az megint? – tudakozódik a gazda.

A hindu magyarázza:

– Én is hálás vagyok a vendéglátásért és a segítségért, de egy tehén van az istállóban. Az én országomban ez szent állat, és én nem alhatok az általa megszentelt földön.

Így csak az ügyvéd maradt, aki

morogva és panaszkodva ugyan, de kiment az istállóba. De hamarosan újra kopogás hallatszott. Fáradtan és bosszankodva a gazda ajtót nyit.

Odakint a tehén és a disznó állt...

KANGOO

Kangoo népszerűségét. Az 1.5 literes dCi-motor 86 LE-s és megfelelően dinamikus mozgást biztosít az új Kangoonak. Az üzemanyagtartály 60 literes, a jármű maximális sebessége 158 km/h. A tolóajtók könnyen kezelhetők, kényelmessé téve a ki- és beszállást. A Kangoo menetkész tömege 1954 kg.

A Common Rail befecskendezésű 1.5 dCi-motor maximális nyomatéka 200 Nm/1900/ford/percnél. 100 km/h-ra 16 mp alatt gyorsul vele az új Kangoo, de nem is ez az erőssége.

Az autó belső kialakítása szinte személyre szabottan történhet. Különböző tárolókat, dobozokat lehet az utastérben elhelyeztetni, megkönnyítve ezzel akár egy többgyermekes család bepakolását is.

Az új Kangoo fogyasztása 6,4 liter/100 km, egyes használat esetén.



Konkurenciaharc a dugók fővárosában

Autós-motoros attak Párizsban

Többéves feszültség fajult nyílt küzdelemmé a francia fővárosban a taxisok és motoros fuvarozók között. Az elmérgesedő viszonyban nem kímélnék a felek senkit és semmit. Ha kell, kést rántanak, de a fémrúd a küllők között sem ritkaság.

Egyes információk szerint öt-hat éve létezik az a feszültség a francia személyi fuvarozók között, amely az elmúlt hetekben mérgesedett el igazán, és már a nyílt utcán is tapasztalható. Hírügynökségi jelentések szerint Párizsban kb. 200 motoros vállalja a sietős ügy-

feleiknek, hogy a dugókat elkerülve sokkal rövidebb időn belül juttatják a kért címre kuncsaftjukat, mint a négy keréken nem egyszerűen csak a dugókban araszoló taxisok. Persze mindennek meg is kéri az árát, általában 20-30 százalékkal magasabb tarifákkal dolgoznak autós társaiknál.

A gépjárművel fuvarozók megélhetése Párizsban sem egyszerű, így a motoros taxisokra igencsak haragszanak a hagyományos szállítók. A közelmúltban az indulatok oly mértékben szabadultak el, hogy az egyik piros lámpánál a két keréken ülő fiatalember beszólt a volánnál várakozó kollégájának, aki

felbőszülten kiszállt kocsijából és megkéselte a motorost. Másik alkalommal a motoros kerékküllői közé dugtak menet közben vasrudat, aminek következtében a motoros lerepült nyergéből és súlyos sérüléseket szenvedett.

A mindennaposá váló küzdelemben a szakszervezetek képviselői próbálnak közvetíteni és megoldást találni a feloldhatatlan ellentétre, még azelőtt, hogy további tragédiák történnének Párizs utcáin.

Éppen ezért nem árt figyelni a gallok földjén, mikor és ki mögé ül föl vagy éppen be a tisztelt utas. **Cash**

Küldj egy receptet!

Most egy kissé könnyedebb receptet osztanék meg veletek, ami így nyár végén is aktuális lehet. Nevezzük úgy, hogy **Halszeletek lecsóágyon**. Egyenlő arányban tisztítok meg hagymát, paprikát és paradicsomot, amit aztán kevés olajon vagy kacsaszíron elkezdek párolni, kezdve a hagymával. Később a paprikát és paradicsomot együtt teszem hozzá, sózom, borsozom kissé, s kevergetem, le ne égjen. Mielőtt kész lenne, teszek bele nagyobb kockára vágott padlizsánt, ízlés szerinti mennyiségben, s ezzel összepárolom. Néhány perc alatt a padlizsán megpuhul, és nagyon jó ízt ad a lecsónak. A halszeleteket is sózom, borsozom, ízlés szerint egyéb zöldfűszert is hintek rá. Kevés olívaolajon mindkét oldalán megpirítom, pár perc az egész. A halszeleteket a lecsóra helyezve tálalom, friss kenyeret adok hozzá. A hal lehet ponty, vagy akár lazac is, de talán legjobb harcsával. Desszertnek lehet egy kis hideg tejberizst kínálni, tejején sok-sok eperrel és tejszínhabbal.

Jó étvágyat kívánok hozzá!

Soós István City 22



Találtunk egy verset

Drávcuz István szerkesztésében

Az még aztán a gyönyörűsége a magyar költészetben – persze a verseken kívül –, hogy olyan sokféle egyéniség, karakter, jellem képviselte, művelte. Ahány költő, annyiféle vérmérséklet, hogy azután sorsuk, életük alakulásának különbözőségéről már ne is beszéljünk.

Voltak köztük hatalmas birtokkal bíró, gazdag főurak, mint az időnkint zsvány rablólovagnak is beillő, szorgosan nőt hajkurászó, ám ugyanolyan szorgalommal és buzgalommal hazát védő Balassi Bálint. Csóró örök vesztesek és mégis mindenben a szépséget keresők, meglátók, mint amilyen Csokonai Vitéz Mihály. Higgadt bölcssek, mint Vörösmarty apánk, vagy lángolóan szenvedélyesek és soha senkivel meg nem alkudók, mint a mi Sándorunk, a Petőfi. Aztán itt van nekünk ellentéte és mégis párja, a mindig józan és szemérmes Arany János, vagy a keserűségben és kiábrándulásban lekörözhetetlen másik János, a Vajda.

Hát az Ady Endre? Őt meg hová tegyük? Ez a kocsmás, mulató, önsorsrontó zseni úgyszólván egyedülálló. Mégis: ha jobban belegondolunk költészetébe, no meg az életébe, mintha benne sűrűsödne, összegződne neves elődeinek sorsa és munkája. Ezt a dinamitos költőt majd a higgadtabbak váltják: a tanáros pedantériájú és kívül-belül mindig elegáns Kosztolányi Dezső, vagy a professzorosan nagy tudású, klasszikus műveltségű Babits Mihály.

Sorolhatnánk még, de minek? Olyan ez a mi költészetünk, mintha művelői egymásnak felelgetnének: te ilyen vagy, én meg olyan. Te emígy írsz, én meg amígy.

Ha az az átokverte nyelvi elszigeteltségünk nem korlátozná, mi irodalmi nagyhatalom lennénk, úgy bizony! Jó, rendben: lóhátról is vitézgetett a magyar, kardot forgatva, de igazán maradandót tollat forgatva alkotott. (Tegyük ide tiszteletteljes megkülönböztetésként Balassit, no meg a költő Zrínyi Miklóst: ahogy leteszik a kardot, kapják a tollat, és viszont.)

Persze nemcsak a vers- vagy prózafordítás nehézsége akadályoztatta külsőszági elismertségünket. Mondok egy példát: németre ugyan még le is lehetne fordítani azt, hogy: „Nyári napnak alkonyulatánál / megállék a kanyargó Tiszánál. / Ott, ahol a kis Tur siet beléje / Mint a gyermek az anyja kebelére.”. De mi a bogát kezdjen ezzel a gyönyörűséggel a német? Hát honnét tudná ő, hogy nekünk magyaroknak, mit jelent a Tisza. Hogy az nem csak egy szimpla folyó, hogy mi odamehetünk, éppen ahhoz a ponthoz, ahun költőnk nézte a picinykét belefolyni a nagyba. Mehetünk a Sándor lába nyomába.

De azt se értené a szerencsefia német, hogy: „Falu végén kurta kocsmá, oda rúg ki a Szamosra”, mert másként gondolkodik, másként forog az agya. „Was ist das kurta kotsma?”, „Was ist das oda rúg ki?” – nyügösködne. A mi költőink meg nem nyügösködtek, szorgosan fordították – majd mindenik – a külföldi szaktársaikat. A

hozzaértők azt mondják, hogy a fordítás bizony sokszor művesebb volt az eredetinel.

Ez a muszájbólinak vélt kifárasztásos bevezetés csak arra jó ám, hogy kidomborodjék e havi talált versünk szerzőjének, **Tóth Árpádnak** költői és emberi rendkívülisége, mindeniktől különbözősége.

Aradon született 1886-ban, meghozzá áprilisban, vagyis abban a hónapban, melyet tavaszisága, frissessége, vidámsága révén olyannyira szeretett. „Április, óh, Április / Minden csinyre friss!” – írja, no de ettől bizony a még gyermek Árpád igencsak távol állt. A vékonyka, sérülékeny, betegeskedésre hajlamos csöndes emberke fölé tornyosul a vele mindig elégedetlenkedő, robusztus, erőteljes szobrász apa személye. No meg ifjúkorától a korai halálát is okozó tüdőbaj. E kettő éppen öleg ahhoz, hogy egy költői karaktert meghatározzon, de semmi nem gyúri le emberszeretétét, szépségszeretétét – ellenkezőleg. A maga dolgaival szemben mindig tanácstalan-tétova, nehezen igazodik el a materiális világban, még saját költői tehetségében is roppant bizonytalan, úgy kell erre másoknak őt ráébresztenie. Teljesen természetes emberi vágyai vannak, úgyszólván apróságok, de ahogy feltűnnek, nyomban le is mond róluk. A peckesek, pökhendien mindent jobban tudók, a simlis másokon ügyeskedők-élősködők erre azt mondanák: élhetetlen. Hát bizony, az ő nemes lelkiülete, tiszta érzülete, gyöngéd hangulatai nem is passzolnának ide mihozzánk. Ő aztán leginkább nem. Költőelődei a mai ócska vásári komédiát látván fontebb említett vérmérsékletük szerint reagálnának, Árpád ijedten rebbenne tova, akár egy fészkiéből fölvert madárka.

Beiratkozik a pesti bölcsészkarra, de a tanulmányait abbahagyja, Debrecenben újságíróskodik, majd házitanító, közben írja verseit, elsősorban a Nyugat c. folyóiratnak. Tüdőbaja egyre elhatalmasodik, szanatóriumi kezeléseket sora sem tud már rajta segíteni, 1928. november 7-én meghalt. Április gyermekét a legnagyobb hónap vitte el. Élt 42 évet.

Kevés verset írt, azok azonban költészetünk különleges gyöngyszemei. S mert rendkívüli tehetséggel megáldott műfordító is volt, sok – főleg francia – költővel ő ismertette meg maradandóan a magyar versszeretőket.

Nyár van, időnkint undok kánikula. Én nem vinnék ki egy Tóth Árpád-kötetet valamék hangos-zajos élményfürdőbe, vagy, ha wellness-hétféjére mennék (nem megyek) se lenne a hónom alatt, nem oda való. Való viszont a csendes, magunk-átadás, magunkba szállás óráira vagy akárcsak perceire. – Hé! Gyűjjék le már kend a felhőkbe! Honnét vegyünk ilyet? – kérdezhethék kendtek, teljes joggal. Ám ha mégis sikerül kihalásunk magunknak néhány percet, egy más világba csöppenünk, mint vélhetőleg e vers olvastán:

KÖRÚTI HAJNAL

Vak volt a hajnal, szennyes szürke. Még
Üveges szemmel aludtak a boltok,
S lomhán söpörtek a vad kövidék
Felvert porában az álmos vicék,
Mint lassú dsinnek, rosszkedvű koboldok.

Egyszerre két tűzfal között kigyúlt
A keleti ég váratlan zsarátja:
Minden üvegre száz napocska hullt,
S az aszfalt szennynén szerteszt gurult
A Végtelen Fény milliom karátja.

Bűvöltén állt az utca. Egy sovány
Akác részegen szítta be a drága
Napfényt, és zöld kontyában tétován
Rezdült meg csüggeteg és halovány
Tavaszi kincse: egy-két fűrt virága.

A Fénynek földi hang még nem felelt,
Csak a színek pacsirtái zengtek:
Egy kirakatban lila dalra kelt
Egy nyakkendő; de aztán tompa, telt
Hangon a harangok is felmerengtek.

Bús gyársziréna bűgött, majd kopott
Sinjén villamos jaidült ki a térre:
Nappal lett, indúlt a józan robot,
S már nem látták, a Nap még mint dobott
Arany csókot egy munkáslány kezére...

Semmi rendkívüli, benyomások, úgynevezett impressziók egymásutánja, hangulatképek egy valaha volt városról, amit egykor a budapestiek magukénak érezhettek. A ma is hajnalban vagy kora reggel kelő korosabbak tán még fölfedezhetnek e hangulatból morzsányit, de már lassan az is eltűnik, mint minden, ami szép volt, az „álmos vicékkel” együtt. (Csak és kizárólag a fiatalabbak kedvéért: a vice a házmaster helyettese volt, alházmaster.) Ugyanis akkoriban kötelező volt a házak előtti hajnali söprés, locsolás, bizony! Így aztán a korabeli jópofa túlzás szerint, ha valaki a járdán leejtette a kalapját, a járdát köllött megtörölnie és nem az esetleges zsiroskás kalapját. És akkor még egy szót sem ejtettünk a munkáslányokról...

No, tetszenek látni: azért szeretem én ezt a vékonyka, törekeny és szemüveges Árpádot, mert arra igyekszik rávenni minket őszinte emberszeretetből, hogy a „józan robotban”, a hétköznapi tán fel sem tűnő aprócska eseményekben is keressük meg a szépet. Amíg még egyáltalán megehetjük.

A legszebb budai sétányt, a várbelit éppen róla nevezték el. Illik hozzá – mondom magamnak, ahányszor ottan sétálok.

Túl a tömegeken

Az új Passat CC



Eddig több mint 15 millió példánnyal a Passat és a Passat Variant egyaránt az autózás történetének kiemelkedő sikermodelljei közé tartozik. A Volkswagen most e sorozat kínálatát egy „harmadik dimenzióval” bővíti tovább: bemutatkozott a Passat CC. Egészen egyéni karosszériája, hátul is sportos egyes ülésekkel kialakított utastere, dinamikus motorjai és hajtásrendszerei, valamint a felsőkategóriából érkező high-tech megoldásai a Passat szegmensében mindaddig egyedülálló modellt formájában alkotnak harmonikus egészet. A Passat CC elegáns limuzin és dinamikus kupé is egyben, amely újszerű, friss áramlatot képvisel a mainstream-modellek sokaságában.

E 4,8 méter hosszú Volkswagen-modell két közvetlen benzinbefecskendezésű (TSI és V6), illetve egy turbófeltöltésű dízelmotorral (TDI) jelenik meg Európában. A benzinesek teljesítménye 118 kW / 160 LE, illetve 220 kW / 300 LE, míg a turbódízel változaté 103 kW / 140 LE, és már a csupán 2009 őszétől hatályos Euro 5 szabvány előírásainak is megfelel. A Passat CC TDI ezen teljesítménylépcsőjében mindössze 5,8 liter gázolajat igényel 100 kilométerre, végsebessége pedig eléri a 213 kilométer/órát. Csupán 7,6 literes átlagfogyasztásával kategóriája legtakarékosabb benzinesei közé tartozik a 222 kilométer/óra csúcsebességű Passat CC TSI. A Passat CC V6 tempóját pedig csak 250 kilométer/óránál korlátozza az elektronika, átlagos üzemanyag-fogyasztása pedig 10,1 liter 100 kilométerenként. A V6-os csúcsmo- dell szériafelszereltségének része a 4Motion állandó összerék-hajtás legújabb generációja, a szintén új adaptív futómű-szabályozás és a különösen hatékony DSG kettős tengelykapcsolós sebességváltó.

Hajtástechnikájához hasonló innovatív



megoldásokat képviselnek a Passat CC vezetői segédrendszerei is. Első ízben jelenik meg Volkswagenben a „Lane Assist” sávtartó segédrendszer és az új adaptív futómű-szabályozás (Dynamic Chassis Control; DCC). A további high-tech megoldások között találjuk a „Park Assist” parkolásegítő és a fékút rövidítését segítő „Front Assist” funkcióval kiegészített automatikus követésitávolság-szabályzó rendszert (Adaptive Cruise Control; ACC).

A Passat CC mindezen túl innovatív részletmegoldások egész sorát kínálja. Új fejlesztés például az elektromos mozgatható panoráma billenőtető. Az átlátszó tetőfelület 750 milliméter hosszú és 1120 milliméter széles, ezzel a B-oszlopig bezárólag a teljes első tetőrészt lefedi. Az első szélvédő feletti tető-keresztartó ebben az esetben szintén fekete fényezést kap. Az elektromos

panoráma üvegtető 40 milliméternyit fel is billenthető.

Számos apró részlet igen jelentősnek bizonyul. Ilyen például az oldalablakok üvege vezetésének egyedi megoldása az ablakeret nélküli kupéajtókban, amelyek a menetszélben szinte minden turbulencia kialakulásának lehetőségét megelőzik. Igen hatékony az ülések légkondicionálási funkciója (aktív klíma-ülés), amely eddig csupán a Phaeton luxuslimuzin kiváltságaként szerepelt. A nyári hónapok során az aktív klíma-ülések jól érzékelhetően magasabb kényelmi színvonalat biztosítanak a hosszú utazások során. A Passat CC automatikus légkondicionáló (Climatronic) berendezésének teljes szabályozása is új, amely immár a rádiók és a navigációs rendszerek kijelzőjén jelenik meg. Ugyancsak új kialakítást kaptak a krómszegélyű műszerek, s a Phaetonhoz hasonlóan a számjegyek és jelzések nem kék háttérvilágítással működnek, hanem fényes fehérben sugároznak. Sportautót idéző megoldás: a gyújtás bekapcsolásakor a mutatók egyszer egészen ütőképesen kilendülnek.



Vörös Bika és Szárnyaló Sas közt évek óta dúl a háború, mikor egy nap Vörös Bika bemegy a feleségéhez, és így szól:

– Na! Vége a Szárnyaló Sas és közötttem dúló háborúnak.

– Elástátok a csatabárdot?

– Nem! Elástam Szárnyaló Sast.

Furcsa dolog a házasság. Az első évben a férfi beszél, és a nő hallgatja. A második évben a nő beszél, a férfi hallgatja. A harmadik évben mindketten beszélnek, és a szomszédok hallgatják őket.

Száguldó cirkusz taxival

Az előző négy évhez hasonlóan az idei XXIII. Formula 1 ING Magyar Nagydíj hivatalos taxi személyszállítója ismét a Buda-, a Tele5 és a Taxi4 volt. Köszönhetően az elmúlt évben újabb 5 évre meghosszabbított szerződésnek. A minden eddiginél izgalmasabb versenyt augusztus 1-2-3-án rendezték meg a Hungaroringen.

A hivatalos szállítói címmel rendelkező három taxicég elmúlt években nyújtott tisztességes és jól szervezett, előre meghirdetett fix áras szolgáltatásának köszönhetően, idén is emelkedett a taxit választó utasok száma. A tendencia szerint ez a szám egyébként évről évre növekszik. A versenyekre és versenyekről a hivatalos személyszállítókkal közlekedő vendégek pedig elégedettek voltak az idén is. Sőt, kiszolgálásuk javult, mert a cégek felelős vezetői még a tervezés időszakában úgy döntöttek, hogy a gyors és pontos kiszolgálás érdekében ebben az évben a City Taxit is segítségül hívják. A tapasztalatok szerint ugyanis a vasárnapi futam után szinte egyszerre kiözönlő vendégsereg szállítása nehézségekbe ütközhet. Mert hiába érkezik meg és várakozik felkészülten a

Mogyoród



A futam végén négy órán keresztül folyamatosan érkeztek a taxira váró utasok



A várakozó utasok számára előkészített folyosók itt még üresek

futam végén a három cég közel 1000 darab gépkocsi, bizony szinte fél óra alatt a sor-utolsó is vendégekkel robot a város felé. Közben az első egy-kétszáz autó még nem tudott visszaérkezni az újabb fuvarokért. Az együttműködésről elmondható, hogy az utazóközönség legnagyobb meglepedésére sikeres volt, hiszen az 50 citys kolléga – Sipeki Józsi vezetésével – katonás rendben és g yorsan



2008

érkezett meg a VIP úton, és mire az utolsó néhány City Taxiban is elhelyezkedtek az utasok, már érkeztek is vissza a hivatalos szállítói címmel rendelkező Tele5, Buda, és Taxi4-es „gyorslábú” gépkocsivezetők az újabb fuvarokért. Az mindenesetre számunkra is elképesztő volt, hogy a futam befejezését követően közel négy órán keresztül folyamatosan özönlöttek hozzánk az utasok. Ám köszönhetően a

sok éves tapasztalatnak és az előzetes logisztikai szervezésnek, ezt a hatalmas feladatot problémamentesen megoldottuk. Ezúton szeretnék köszönetet mondani a kitűnő rendőrségi együttműködésért. Arról sajnos a kivezényelt állomány sem tehetett, hogy időnként még a VIP út is bedugult.

Az eredményes együttműködésnek köszönhetően a City Taxi és a Formula 1 hivatalos szállítói megállapodtak abban, hogy az idei Sziget Fesztiválon a mínusz egyedik és nulladik napon az akkor várhatóan hasonló kihívásokkal küzdő citysek segítségére lesznek. Vagyis a három cég gépkocsijai – az előre egyeztetett részletek szerint – a csúcsgépek időszakában részt vesz majd a sziget-vendégek gyors és korrekt hazaszállításában.

Az idei év összegzéseként – köszönhetően a sikeres együttműködésnek – elmondható, hogy a



A képen látható limuzin az idén még nem hordta a taximatricákat. Talán majd jövőre...



Bármilyen hihetetlen, de Superman is taxival érkezett



Utasra várva

Formula 1-es szállítási feladatokat magas színvonalon sikerült teljesíteni. Ráadásul a minőség javulásának eredményeként – kollégáink egybehangzó állítása és saját nyilvántartásunk szerint – jóval több fuvarot teljesítettünk, mint az előző években.

Egyet viszont mindenki nagyon fájlalt: miért nincs minden hónapban Forma 1-es verseny Mogyoródon?

P. Alex

COMPUTER PLUS

Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

VÁROSLIGET

Drosztháború 2008

Először „csak” megálltak a „helyi” taxisok a taxiállomás előtt, ami már önmagában is szabálytalan a taxiállomás-rendelet, a taxis etika szerint

Meglepődve olvastam nemrégiben e lapban, hogy – Budapesten már nincs drosztháború. Ez egyszerűen nem igaz. Az idegenforgalmi helyeken ugyanis továbbra is dúl a következmények nélküli harc.

A legrégebbi fővárosi taxitársaság – hallgatva az idők szavára – folyamatosan bővíti „sorelő” rendszeres címkidadását. Ennek következtében nincs idegeskedés, helyezkedés, egy adott területen az kapja

a következő fuvart, aki első helyen van a „területileg illetékes” taxiállomáson.

A Főtaxi legújabb ilyen droszthája a Műjégpálya előtt található. Igen ám, de ezzel belepiszkáltak a „helyi” taxisok felségterületébe, amit azok „zokon vettek”. Legutóbb július 26-án, szombaton volt „háború”. Ekkor – szerencsére – a rendőrök hamar rendet tettek. De mi lesz, ha legkö-



Később felbátorodtak, és „keresztben” álltak az „idegen” taxik előtt, hogy ne tudják elhagyni a taxiállomást. Ez viszont már közlekedési szabálysértés! Ez rendőrségi ügy!

zelebb nem lesz a közelben rendőr? Megint vér fog folyni, mint évekkel ezelőtt a Népstádionnál?

Név és cím a Szerkesztőségben

A kikerülő rendőrök percek alatt rendet tettek. Könnyű volt, mert a renitensek egy másodperc alatt „felszívódtak”. De mi lesz, ha nincs közelben rendőr?

**Szia Juhász Péter!**

Az egyik nap a Fiumei úton, a TB előtti droszton álltam, majd beparkoltak mögém a „bilincsesek” és indultak „dolgozni”, vagyis a tilosban parkoló autókat büntetni. Én szóvá tettem, hogy pont azok büntetnek tilosban parkolókat, akik maguk is tilosban parkolnak. A taxiállomáson, melyet meg kellene védeniük az

ott várakozó járművektől. Autójukon egyébként se sárga, se kék villogó nem volt. Azt válaszolták, amíg nem jön taxi, addig ők beállhatnak a drosztonkra. Le is fotóztam őket, ime:

Üdv,
egy ex T5-ös.

**FOCIKUPA MEGHÍVÓ**

A Bács Megyei Taxisok Szakmai Szövetsége megrendezi a

IX. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓKUPÁT

Ideje: 2008. szeptember 6-7.
Helye: Kiskunhalas, Sóstói fürdő
Rendező: **Hírös Taxi Kecskemét**
Halas Taxi Kiskunhalas

Kedvezményes árú szállások a helyszínen
Este buli, közös vacsora.

Jelentkezni a helyszínen 6-án 9 óráig,
vagy a 20/99-28-018 telefonon
Lossó Géza szervezőnél

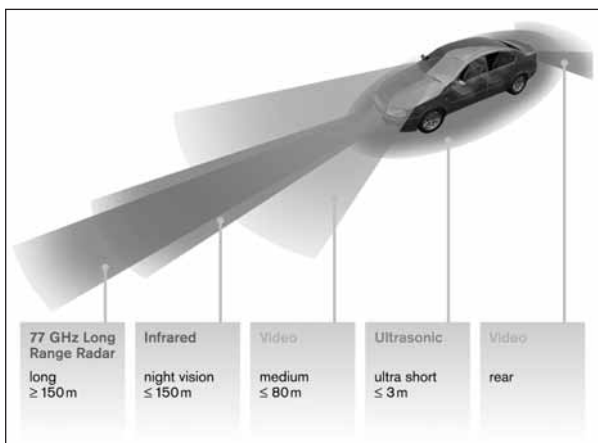
Minden taxist, taxitársaságot, utast, barátot és ellenfelet szívesen látunk egy sportszerű, baráti hétfvégén.
Jó szurkolást kívánnak a szervezők:

Lossó Géza és Keresztúri Ferenc



A vezetői asszisztensek új generációja

A vezetői asszisztensek éjszakai látást javító, a vezető éberségét fenntartó, a forgalmi sávot és a forgalmi táblákat felismerő új generációja jelentős mértékben növeli a gépkocsivezetés és a közúti közlekedés biztonságát. Működésük a forgalmi környezet kameraalapú rendszerekkel végzett gépi látásán alapul. Alkalmazásuk előnyös, mert használatuk a közutak meglévő infrastruktúrájára épül.



A környezetérzékeny gépkocsi érzékelőinek hatótávolsága. [Az 1. zónában: 77 GHz-es távolsági radarjelek (l = 150 m). A 2. zónában: éjjellátó, infravörös jelek (l = 150 m). A 3. zónában: közepes hatótávolságú videojelek (l = 80 m). A piros zónában: URH jelek (l = 3 m). A 4. zónában: hátra sugárzott videojelek (l = 4 m)]

Kameravezérléssel

A járművezető a vezetéshez szükséges információk 9/10 részét a forgalmi környezet képi benyomásából nyeri. Az idegrendszer korlátos feldolgozási kapacitása miatt azonban agyunk nem képes egyidejűleg, nagy részletességgel feldolgozni a teljes látómezőben megjelenő vizuális információ-

menyiségét. Figyelmünk ezért szelektál, és csak a beérkező információk meghatározott részére koncentrálja a neurális feldolgozás erőforrásait, és ezeken végzi a kiválasztott ingerek részletes és gyors feldolgozását. Az elektronika és az érzékeléstechnika fejlődésének köszönhetően, a gépkocsik fejlesztése új minőség küszöbéhez érkezett: a következő autogenerációkon már a forgalmi környezetről gyűjtött gépi eszközök segítik a vezető munkáját. Egyebek között

azzal, hogy felismerik a gyalogosok és az útjelző táblák információit, és jelzik azok veszélyes közelségét a vezetőnek. A járművezetés szempontjából az a kedvező, ha a vezető többletterhelés nélkül minél több vizuális információt tud felvenni. Erre különösen jól alkalmazhatók az olyan kameraalapú, gyalogos és tárgyfelismerő rendszerek, amelyek a gépkocsi útmegvilágító és egyéb forgalombiztonsági eszközeit vezérlik. Napjainkra a gépkocsi első világítás statikus-

ról dinamikusra való továbbfejlesztése valószínűsítetté vált. Az első dinamikus kanyarvilágítás 2003-ban jelent meg a piacon, és a tompított fény hatótávolságát és

ezzel a kanyarvilágítás mélységét közel megkétszerezte. A következő lépést a fényszórómodulra épített, sorozatgyártású, fejlett első világító rendszer jelentette, amelynek fényszórója a jármű előtti forgalmi teret út-, sebesség- és időjárás-

függően világította be. Így olyan valódi vezetői asszisztens-rendszer jött létre, amely törvényes szabályozáson alapul, és amely a mai fényszórótechnika csúcsát jelenti. A jövő világításasszisztensei azonban ennél is továbbmennek. A képi adatokkal vezérelt vezetői asszisztens-rendszer a fényszóró hatótávolságát (világos-sötét határvonalát) adaptív illeszkedéssel, az elől haladó és a szembejövő járművekhez igazítja.

Úgy, hogy a ma szokásos tompított világitással ellentétben a szemközti sávot nem 65, hanem szélső esetben néhány száz méterre világítja be, más forgalmi résztvevők elvakítása nélkül, mivel a fénykúp a szembejövő járművek vezetőinek látótávolsága előtt ér véget. Ha az utat pásztázó képfeldolgozó kamera a haladás irányában nem talál forgalmi résztvevőt, a rendszer az útmegvilágítást a távolsági fény határáig megnöveli. Ellenkező esetben, ha a kamera 800 méteres közelségben más forgalmi résztvevőt érzékel, a fényszóró-világítást ezredmásodpercen belül a tompítottá váltja.

A többfunkciójú kamera a jövő eszköze

A piacon kapható kameraalapú világítás-technikai vezetői asszisztensek a már ismert rendszerek (a sávfelismerő vagy az érzékelő nélkül működő Night Vision éjszakai látás) funkcióit is javítják. A fejlesztők olyan többfunkciójú kamerarendszereken dolgoznak, amelyek olyan funkciókat foglal egybe, mint a sáv- vagy a forgalmi jelzés



Sávváltó asszisztens



Követésitávolság-asszisztens

felismerés, és világos-sötét határ adaptív kezelése. Használati érték növekedést hoz a kamerarendszerek és más járműérzékelők jeleinek egyesítése is. Így valósítható meg az infravörös technikán alapuló lidar* érzékelős ACC és a Stop & Go (álló helyzetig lefékező, és a vezetői indulással működő) kamerás ACC rendszer-konceptiója is. Ellentétben a mai hasonló rendszerekkel, amelyeket három radarérzékelő működtet. Az ehhez kapcsolódó fokozott igények kielégítéséhez az egyoptikájú kívüli sztereokamerát alkalmaznak. A sztereo-kamera új lehetőségeket nyit a mélyebb információkon alapuló térbeli látás számára, és ezzel lényeges segítséget nyújt a tárgysztyalizáshoz. A korszerű infravörös technikán alapuló éjszakai asszisztens-rendszerek fokozott kínálatával ma több gyártó is jó ala-

pot nyújt az aktív éjjellátó rendszerek számára. Az emberi szem számára láthatatlan infravörös sugarak, megfelelő kamera használatával, jó távolsági fényelosztást alapoznak meg. Az éjjellátó rendszereken túl, a sáv- vagy a forgalmi jelzés felismerő rendszerektől kezdve a látást javító, vakításmentes világításon át a kiemelő jelzőfényig bezárólag, optimális támogatást adnak.

EU-cél: 2010-ig a közlekedési halálozás megfelelése

A vezetői asszisztens-rendszerek folyamatos fejlesztése együtt folyik az Európai Unió köz-



úti forgalombiztonságot javító, eSafety akció-programjával, amely közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát, 2010-ig célozza megfelelni. E célok teljesítésének jelentős eszközei a járműkörnyezeti adatgyűjtésen és elemzésen alapuló vezetői asszisztens rendszerei, amelyek az összes baleset 50%-ánál nagyobb hányadára van megelőző befolyással.

Az érzékelők egyesítése új lehetőséget kínál a jövő számára

A kameraalapú asszisztens kutatás-fejlesztésének célja az érzékelés és a beavatkozások egyesítése, a vásárlói haszon és a jövőbeli forgalombiztonság további növelése céljából. Az ACC-rendszer**, a frontkamera vagy a 24GHz-es, radar-érzékelő kombinálásával ha-

tékony ütközést megelőzően működésbe lépő Pre-Crash-System hozható létre. Olyan védelmi rendszerként, amely felismeri és nagy valószínűséggel működésbe hozza az aktív biztonsági rendszereket, és riadókészültségbe helyezni a passzív visszatartó rendszereket (az ülés helyzet-állítóművet, módosítani a légszék gyújtási időpontját, zárja a tolótetőt, stb.). Az ütközés csökkentése csakúgy, mint az automatikus vészfékezés, csökkenti az ütközés sebességét és a baleset súlyosságát.

Az éberség-asszisztens és a sávhagyásjelző rendszer előnye is bölcsen egybekapcsolódik. Az éberség-asszisztens a vezető fejhelyzetéről és szemhéjának lecsukódásáról gyűjt információkat a figyelemkoncentrációról való tájékoztatás céljából. Ha a rendszer nem szándékolt pályaelhagyást érzékel, vibrálással és akusztikusan jelzi azt. A vezetőnek azonban csak figyelemhiány esetén ad figyelmeztetést. Az út közép-vonalának átlépése, vagy kanyarodás esetén sem riaszt, ha a fej és a szem helyzete a jármű haladási helyzetének megfelelő. Ezek és a különféle asszisztens-rendszerek kombinációi a jövőben tovább növelik a vezetés

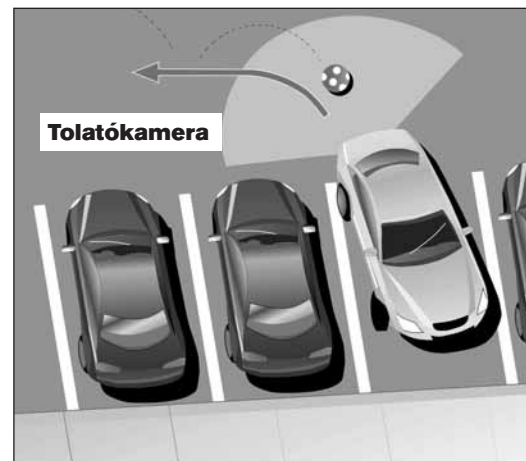
biztonságát és kényelmét, és hozzájárulnak a vezető terhelésének csökkentéséhez. A legnagyobb európai gyártónak tekintett Hella a következő vezetői asszisztens-rendszereket fejlesztésén dolgozik.

Hella-fejlesztések

Sávhagyás-jelző (a forgalmi sáv elhagyásakor ad figyelmeztetést). Úgy, hogy frontkamera segítségével folyamatosan figyeli a jármű nem szándékolt pályaelhagyását, és erre a vezetőt megfelelő optikai, akusztikai vagy vibrációs jelzéssel figyelmezteti, csökkentve a jármű oldalirányú ütközésének gyakoriságát.

Forgalmi jelzés felismerő.

A jármű frontkamera segítségével ismeri fel és



azonosítja az útburkolat és a forgalmi táblák jelzéseit, amikről figyelmeztetést ad a vezetőnek. A forgalmi jelzés felismerő kombinálható az ACC követési távolság-felügyelő rendszerrel. Használata növeli a vezetés kényelmét és biztonságát, és csökkenti a sebesség helytelen megválasztását.

Távolsági világítás-asszisztens. A Hella kameraalapú rendszere automatikusan bekapcsolja a távfényt, ha megbizonyosodik arról, hogy az egyetlen forgalmi résztvevőt sem vakít el. A használata ily módon, hozzájárul a távfény használatának növeléséhez.

Adaptív világos-sötét határvonal-szabályozó. Ez a rendszer a fényszórók világítási távolságát automatikusan, a vezető számára optimális távoli út-



Az elalvás-őr folyamatosan figyeli a vezető szemének zárva tartási frekvenciáját. Ha az meghaladja a másfél másodpercet, hangjelzéssel ébreszti a járművezetőt



megvilágításra állítja be. Ez mind az előre haladó, mind a szembe jövő jármű fényszórói hatótávolságának adaptív illeszkedését célozza.

Keresőfény. Az adaptív fényelosztó a keresőfényt veszélyhelyek és veszélyeztetett személyek megvilágítására használja. Használata nemcsak korábbi, és lényegesen jobb helyzetfelismerést tesz lehetővé, hanem a haladás tudatosabb megválasztását is megalapozza.

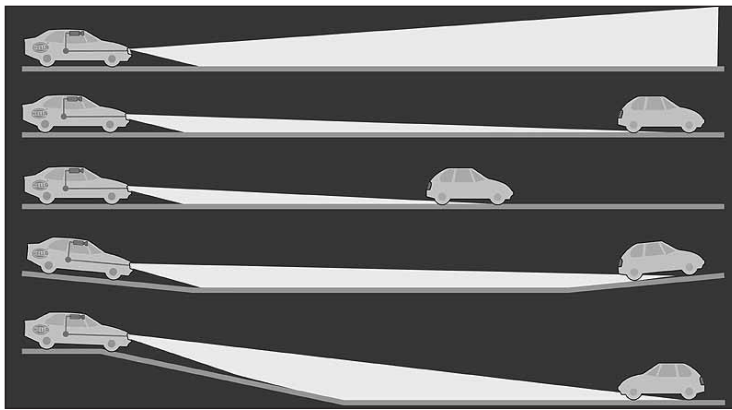
Hátralátó kamera. Ez a rendszer integrált képérzékelővel felszerelt kamera használatára épül. A kamera 130°-os nyitási szögében a jármű teljes hátsó tartománya belátható. A hátrameneti fokozat bekapcsolásakor a vezető előtt ergonomikus, a külső fénybehatásokhoz illeszkedő, színes képenyőjű kijelző jelenik meg, növelve a hátralátás biztonságát.

Éberség-asszisztens. Ez a kamera-alapú vezetői asszisztens a kormánykerék térségébe telepített kamerával figyeli a vezető szemhéjmozgását. A rendszer érzékeli a vezető szemhéjmozgásának lassulását. Ha a szem 1,5 másodpercnél hosszabb ideig zárva marad, sípoló hang, vagy egyéb figyelmeztető jelzés lép működésbe. Hasonló módon az arc biometria felismerésére is lehetővé válik.

A mérnökök a már piacon lévő rendszerek továbbfejlesztésével is foglalkoznak

ACC, Adaptív követési távolság szabályozó rendszer. Az adaptív követési távolság szabályozó (Adaptive Cruise Control) infravörös érzékelőtechnikán alapuló rendszer, amely a követett jármű relatív sebességét méri és követési távolságot és a követés sebességét szabályozza. Használata növeli az utazási kényelmet, csökkenti a távolságtartással járó stresszhatást, és a ráfutásos balesetek kockázatát.

Követési távolságőr. 24GHz-es, radar-érzékelő jelei alapján működő olcsóbb távolságmérő



A világítástechnikai asszisztens a fényszóró hatótávolságát úgy állítja be, hogy az, a legtávolabbra világítson, és ne vakítsa el a szembe jövőket

eszköz, amely a követett jármű relatív sebességét és a követési távolságot méri, és figyelmezteti a vezetőt, mielőtt a követési távolság kritikusá válik. Ezzel minimálisra csökkenti a követési folyamat baleseti kockázatát.

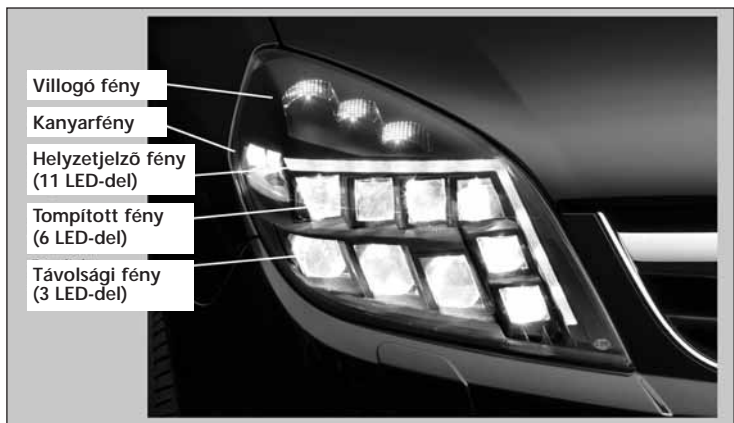
Sávvaltó asszisztens. A sávvaltó asszisztens 24GHz-es radar-érzékelő tartja működésben. Úgy, hogy bekapcsolt állapotban figyeli a követő és a szomszédos sávban, oldalt haladó járművek mozgását. A szomszédos sáv forgalmának állandó figyelésével támogatja a járművezetőt, és figyelmezteti az előzésbe kezdett vezetőt, ha a szomszédos sávban gyorsabb jármű közlekedését érzékeli.

Parkoló-asszisztens. Az elektronikus támogatású parkoló-asszisztens kényelmessé és biztonságosabbá teszi a beparkolást a szűk parkolóterületeken. Az asszisztens előre haladás közben folyamatosan méri a parkolásra alkalmas terület hosszúságát. Ha a hely elég nagy, elkezdődhet a parkolási folyamat. A vezetőnek csak a gáz- és a fékpedált kell kezelnie. A szükséges elkörmányzás automatikusan megy végbe.

Top View. A Top View-rendszer négy, egyenként 180°-os látószögű kamerából áll (a jármű elején és hátulján, illetőleg a külső visszapillantó tükrökön). A nagy látószögű kamerák a műszerfali kijelzőn, a jármű madártávlati képét adják, veszélytelenül téve a járművel való manőverezést. A parkolást segítő hátralátó kamera funk-

ciójának kibővítésével például olyan kamera-alapú vezetői asszisztens állítható elő, amely egy előre, egy hátra, és két oldalra látó kamera videojeleit a jármű felett lebegő madár által látható, madártávlati képpé egyesíti egy műszerfali monitoron. Olyan képé, amelyet figyelve biztonságosan parkolhatunk. Ha pedig a madártávlati megfigyelés képét folyamatosan archiválják, a baleseti helyzetekről is joghiteles felvételhez juthatunk.

Hasonló fejlesztések az eddigieknél is többet tehetnek a közlekedő és az áruszállító ember életének és értékeinek megőrzéséért. A változt rendszerek bevezetését a gyártók 2008–2010-re tervezik.



Maga a világító fényforrás is változik. A csupa-LED fényszóró prototípus tompított világítása hat, a távolsági világítás három optikai egységet foglal magába. Az ívmeneti világítás, a nappali/helyzetlámpa és a villogó világítás ugyancsak LED fényforrásokból áll

**Megjegyzés: A lidar (Light Detection and Ranging) felkutatás és távolságmérés fényhullámokkal kifejezésből alkotott betűszó. A lidar hasonló elven működik, mint a radar, csak a méréshez kibocsátott és fogadott elektromágneses sugárzás ibolyán túli, látható és infravörös sugárzási tartományba eső frekvenciájú.*

***Megjegyzés: Adaptive Cruise Control: adaptív haladássebesség-szabályozó*

Petrók János

A vadász az erdőben megbotlik egy kiálló gyökérben, és véletlenül tőkön lövi magát a sörétes puskájával. Visszik a kórházba, úgy-ahogy összerakózzák. Műtét után az orvos azt mondja:
- Itt egy barátom címe, délután keresse fel!

- Ő is orvos?
- Nem, furulyaművész, megmutatja magának, hogy hogyan rakja az ujjait, hogy ne vizelje szembe magát.

- Hogyan előzhetjük meg a rákot?
- Szivinfarktussal.

*** TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE ***
Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

MITAC Mio 180 PDA IGO Európa-térképpel, fóliázott, karcmentes kijelzővel, tartozékokkal 35 000 Ft-ért eladó.

Telefon: 06/70-383-8065



99-es Ford Mondeo 1.6-os benzines taxinak eladó (esetleg kiadó). Ötlyukas könnyűfém-tárcsa szerelve gumival, 3-as Ford Mondeóra eladó. Ára. 125 000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-271-2452
telefonszámon lehet.



Könyvet veszek minden mennyiségben. Házhoz megyek, illetve hagyatékot vásárolok.

Telefon: 06-30-742-4558. Főtaxi, Barna Imre



Eladó Citroën Xsara Picasso, 2000 HDi, full-extrás.

Tel.: 06/30-685-8331

∞∞
 JCVM/JC-F 310-es újszerű állapotban, digitális kijelzővel, 2 antennával (egy 20-as és egy 60-as) eladó. Ára: 45 000 Ft.

Érdeklődni: 06/30-380-4249
telefonon.



Opel Vectra diesel combi, légkondis taxigépkocsi kedvező feltételekkel taxinak kiadó.

Telefon: 06/20-941-4996

A taxisok nem üzleti célú hirdeteit továbbra is ingyen közöljük. Taxisok üzleti célú hirdetéseit apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Lakott terület vége”. A taxival való személyszállításra vonatkozó szabályok azonosak településen belül és kívül egyaránt.

2. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Bukkanó”. Az ilyen helyen az előzés csak akkor megengedett, ha az útesten záróvonal van felfestve, és a manőver annak érintése nélkül végrehajtható.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Vasúti átjáró kezdete”. A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.

4. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Autóút”. Az autóúton a személytaxi legfeljebb 110 km/h sebességgel közlekedhet.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Legkisebb követési távolság”.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla rakodóhelyet jelez. A kiegészítő táblán feltüntetett időszakon és távolságon belül is várakozhat, ha taxijánál a maradék áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.

7. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Gyalogos alul- vagy felüljáró”.

8. Helyes a „B” válasz. Az első nemzetközi kategória megszerzésétől számított két évig a vezetői engedély „kezdőnek” minősül. (Nemzetközi kategóriás

vezetői engedély, amely nemzetközi szerződés vagy viszonyosság alapján, külföldön is járművezetésre jogosít. Ilyen az „A1”, „A korlátozással”, „A”, „B”, „C1”, „C”, „D1”, „D” kategóriába, valamint „B+E”, „D1+E”, „D+E”, „C1+E”, „C+E” kombinált kategóriába tartozó járművek vezetéséhez szükséges magyar vezetői engedély.)

9. Helyes a „C” válasz. A kockázatvállalás a közlekedésben való részvételből nem zárható ki, mértéke azonban igen tág határok között szabályozható, s ebben nagy szerepe van a felelősségtudatnak és a tudásnak.

10. Helyes az „A” válasz. Az olyan helyen, ahol a taxi az út menti ingatlanra való behajtást akadályozhatja, ott még megállni szabad, de várakozni nem.

11. Helyes a „C” válasz. A gyors döntést kiváltó helyzetekben az automatikus reakciók szerepe erősödik.

12. Helyes az „A” válasz. Az út széle felé célszerű fordítani a tekintetünket, hogy elkerüljük az elvakítást.

13. Helyes a „B” válasz. Jó, ha a vezető a jármű technikai kezelésében olyan gyakorlatot szerez, amely lehetővé teszi, hogy figyelmét elsősorban a közlekedési környezetére irányítsa.

14. Helyes az „A” válasz. Az elsőbbséget a kanyarodási szabály szerint lehet eldönteni. Adott esetben a jelzőtáblák alakja a továbbhaladás sorrendjét nem befolyásolja.

Kocsis József



Alig egy évvel ezelőtt, 2007 júliusában került hozzánk, a Taxi 2000-hez Kocsis József. Erőtől duzzadó kollégát ismertünk meg benne. Hamar beilleszkedett a közösségbe, gyorsan került baráti viszonyba több kollégával is, bár amikor „pályán” volt, számára a munka volt az első. Ez érthető is, hiszen bérelt autón dolgozni nem kevés erőfeszítést és időráfordítást igényelt. Tavaly ősztől azonban azt vettük észre, hogy Józsi lassan megváltozott. Először egyre inkább halk szavú lett, azután a jó kedve, életöröme lassacskán eltűnt. Kiderült, hogy nagyon súlyos kór támadta meg. Számára is világos volt, hogy a betegség legyőzésére minimális az esélye, mégis szinte emberfeletti erővel küzdött ellene. Tudta, hogy erősnek kell lennie, hiszen idős édesanyját és egyetemista fiát kell eltartania. Azzal is tisztában volt, hogy ennek az egyébként is igen kemény feladatnak egyre kevésbé fog tudni megfelelni. A kórházi kezeléseik közötti időszakokban megpróbált minél többet dolgozni, de sajnos az idő előre haladtával ez egyre nehezebben ment. Már csak napi 1-2 fuvar tudott teljesíteni. Ő ennek ellenére bizakodó volt, bár lehet, hogy ezt csak felénk mutatta, hisz legbelül tudta, az csak illúzió, hogy egyszer újra a régi lesz. Szinte az utolsó pillanatokig küzdött, harcolt, de sajnos ez a hihetetlen akaraterő is kevés volt, július második napján végleg fel kellett adnia a küzdelmet. Viszonylag rövid időt töltött nálunk, de emberi tartása, az élet nehézségeihez való példamutató hozzáállása miatt – azt hiszem, mindannyiunk nevében mondhatom – nagyon sokáig emlékezni fogunk rá!