



Műszaki vizsga – technológiaváltás?

Az Európai Unió Bizottsága 2010. július 5. keltezéssel megjelent 2010/48/EU számú irányelve a gépjárművek és pótkocsijuk időszakos műszaki vizsgálatáról szóló 2009/40/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról rendelkezik. Kimondja, hogy a gépjármű-technológia jelen állapota megköveteli, hogy a modern – közlekedésbiztonság célú – elektronikai rendszerek is a vizsgálati tételek közé kerüljenek. Ezért a 2010/48/EU irányelv értelmében az időszakos műszaki vizsgálat alkalmával az elektronikusan irányított közlekedésbiztonsági rendszereket is vizsgálni kell. Az irányelv az előkészítésre akkor határidőt is adott: 2011. december 31-ét.

A közlekedésbiztonsági rendszerek vizsgálata az a célja, hogy a jármű eredeti biztonság szintje ne csökkenjen,

- a rendszer meghibásodása,
- elemeinek elhasználódása,
- egyes részeinek kiszérése, vagy pótlásának elmulasztása,
- szakszerűtlen beavatkozás miatt.

A bizottság 2010/48/EU irányelvében foglaltakat, annak bevezetéséhez szükséges technikai, eljárási feltételeket az NKH-nak is át kell tekintenie, és a honosítási eljárást meg kell kezdenie. A vizsgabiztosok továbbképzésében erről már előadás hangzik el.

A német hatóságok mind a technológiai kidolgozásban, mind a bevezetésben előttünk járnak. A közlekedésbiztonsági rendszerek, rendszeremlék tételes vizsgálatát (azonosítás, meglétének ellenőrzése, szemrevételezések) már eddig is el kellett végezni.

Próbaút a műszaki vizsgán

A német műszaki vizsgáztatásban, a HU-ban, 2012. május 1-je (lapzártakor ez a bevezetés tervezett dátuma, melyet a korábban tervezett április 1-ről halasztották) várhatóan fordulópontot jelent. Ekkor lép hatályba a HU-technológiáról is intézkedő StVZO („műszaki KRESZ”) módosítása. Számos helyi specialitás mellett olyan újdonságok is megjelennek az előírásban, melyek EU-irányelvben rögzítettek, így nekünk is érdekesek lehetnek.

A 2012. május 1. utáni első forgalomba helyezésű gépjárművek vizsgájánál – tömegével 2015-től, de az évenként vizsgázóknál már jövőre – a vizsgabiztosnak próbamenetet kell az autóval tennie.

Az autó központi diagnosztikai aljzatába (OBD) a próbaút előtt egy ún. HU-adaptert



csatlakoztatunk. Az autóval 8 km/h sebességnél gyorsabban kell haladni, a kormányt jobbra, majd balra elfordítani, és egyszer intenzíven fékezni.

Ezalatt a HU-adapter – célszenker – az adott típusba szerelt közlekedésbiztonsági alrendszereket – kiemelten figyelve az asziszisztensekre – ellenőrzi. A HU-adapter arra is alkalmas, hogy működtessünk egyes szerkezetet, aktiváljunk egyes funkciókat. Például az ún. aktív világítás egyes fényprofiljait (városi, távolsági, országúti stb.) és vetítési irányait (kanyarfény).

A német módosítások közé tartozik az egyéves hibaazonosító informatikai rendszer bevezetése. Ennek protokollja az autót vizsgára állító számára is ad gyakorlati információt, a kifogásolt tételek megnevezése, leírása az autójavítónak szinte munkalapként szolgál.

Hungarikum német módra?

A HU-val kapcsolatos híradásokban olvassuk, hogy a németek a görgős fékerőmérő padí fékvizsgálati technológiát is módosítani akarják „reformcsomagjukban”. A 2010. július 28-a után forgalomba helyezett autók vizsgáján a fékeket tengelyenként beállított fékfolyadék-nyomáspontban (például 38 bar) kell értékelni. Ehhez is a HU-adapter, a 21-es verzió szükséges. A kijelző egy wifi kapcsolatú PDA is lehet. Részleteket még nem ismerünk, de lehet, hogy a mi, hungarikumnak számító fékvizsgálatunkhoz valami hasonlót vezetnek be? Az igazsághoz hozzátartozik, hogy a „karakterisztika” szerinti mérést a németek korábban is jónak tartották, csak a vizsgafolyamatban nem tartották végrehajthatónak, ezért maradt a legegyszerűbb lefékezétségmérés és a vizsgabiztos támogató szakértelme. (Nszl)