



Tanulságos történetek szakértői szemmel VIII.

VETERÁN JÁRMŰVEK „FELÉLESZTÉSE”

Alapigazság, hogy a közlekedési szakmának folyamatosan fejlődnie kell, hogy pl. az autószerelő szakma létjogosultsága megőrizze a társadalmi prioritást. Viszont ez nem járhat azzal, hogy ha tisztában vagyunk a legmodernebb aktív biztonsági rendszerekkel felszerelt járművek elektronikájával is, akkor ne tudjuk „kiszolgálni” azt az akár több mint 30 éves járművével a szervizbe betérő járműtulajdonost, aki a „Szaki”-ba helyezi a bizalmát, hogy a „kincsével” kapcsolatban segítséget kapjon. És jön a kérdés: „Mester Úr, tudna-e segíteni az OT rendszám megszerzésében?”



MOLNÁR LÁSZLÓ
közlekedési szakértő

A következő szakértői megkeresés tanulságait levonva javasolt, hogy az oldtimer aspiráns járműveknél is az első az azonosítók, azaz az alvázszám, motorszám és az adattábla meglétének, épségének és eredetiségének a vizsgálata legyen. Okulásként szolgáljon a fényképeken is látható 1975-ös Renault 5-ös története. Az idős tulajdonos pár döntése alapján a fenntartási költségek mérlegelésével a végleg forgalomból kivonás mellett döntöttek, mely a hazai jogszabályok értelmében egy autóbontóban kiadott bontási igazolással megvalósítható. Ez azonban azzal jár, hogy az alvázszámot ki kell vágni a karosszériából! A háttértörténetet folytatva a már említett házaspár fia, nehezményezve a szülei döntését, a leadás után egy éven belül

úgy döntött nosztalgikus okokból, hogy visszavásárolja – szerencséje volt, hogy még megvolt! –, majd felújítja és OT rendszámmal ismét forgalomba helyeztetni. Azonban csak utólag kérdezett engem a tervezői dokumentáció szükségessége okán, és szembesült a jogi útvesztőkkel. Ha egyszer kivágtak egy karosszériából egy alvázszámot, akkor nincsen visszaút, és az előzetesen

és a Magyar Autóklub jelöli ki. A muzeális minősítő vizsgálat szervezése és a vizsgálat lefolytatásához szükséges műszaki, technológiai és adminisztratív feltételek biztosítása a Magyar Autóklub feladata.

A muzeális minősítő vizsgálat alapján a vizsgálatra állított jármű abban az esetben minősíthető muzeális jellegűnek, amennyiben:



„hulladéknak nyilvánított státuszából” nem lehet ismét járművé nyilvánítani, sőt az eredetiség is olyan mértékű csorbát szenved, mely a veterán/ muzeális jelleg követelményeknek nem felel meg!

MIKOR MUZEÁLIS?

A Muzeális Minősítő Bizottság egy-egy tagját a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló kormányrendeletben meghatározott járási (fővárosi kerületi) hivatal, a Közlekedési Múzeum, a Történelmi Járművek Nemzetközi Szövetsége (a továbbiakban: F.I.V.A.) nemzeti képviselő szervezete

- a) gyártási éve alapján valamely muzeális jármű kategóriába sorolható,
- b) műszaki kivitele megegyezik a gyártásakor meghatározott jellemzőknek,
- c) műszaki és esztétikai állapota alapján alkalmas a típusának muzeális szempontú bemutatására.

A muzeális jellegű jármű összeépítési és egyedi forgalomba helyezése engedélyezési eljárása, továbbá forgalomba helyezés előtti és időszakos vizsgálata során a jármű gyártási időpontja alapján meghatározott műszaki követelményeket kell alkalmazni. Nem szabad figyelmen kívül hagyni továbbá, hogy jármű összeépítéséhez új, felújított, javított, illetőleg

bontás során kinyert és javítás nélkül beépíthetőnek minősített alkatrészek használhatók. Ezekre az alkatrészekre – a gyári új alkatrészek kivételével – a pótalkatrészekre vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

alapján a jármű muzeális jellegét a tulajdonos kérelmére, az általa biztosított műszaki dokumentáció figyelembevételével, muzeális minősítő vizsgálat keretében a Muzeális Minősítő Bizottság állapítja meg. A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM szerint „muzeális



Ehhez ha hozzáadjuk, hogy a hazai jogszabályalkotó hatósági összeépítési engedélyezési eljárást ír elő e járműkörüre is, akkor már láthatjuk, hogy az ehhez szükséges műszaki dokumentáció elkészítése bizony nemcsak egy magas fokú járműmérnöki/szakértői munka, hanem egyfajta „művészi” jellemzőknek is meg kell jelennie ahhoz, hogy visszaadja az engedélyezők számára a széles körű és korhű látásmódot.

A RENDELETEK

A muzeális járművek összeépítésénél az 1991. évi LXXXII. törvényben foglaltakat kell alapul venni, melynek

jellegű jármű”: a muzeális jellegre vonatkozóan külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelelő jármű. Ezzel párhuzamosítani kell a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 18. § 14. pontjában foglalt meghatározást: muzeális jellegű az a gépjármű, amelyet legalább 30 éve gyártottak, használata kizárólag a jellegével összefüggő célból történik, továbbá az eredeti műszaki jellemzőit nem változtatták meg, vagy annak megfelelően helyreállították. A jármű muzeális jellegének megállapítására és igazolására az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben foglaltak az irányadók.

A MOTORKULI TÖRTÉNETE

Sokszor az emberi tényezőt – a következő esettanulmányt figyelembe véve a jármű tulajdonosát – sem szabad figyelmen kívül hagyni. A történet tárgya egy FV1998, Motorkuli.

Előzetesen a tulajdonos megkeresésével élt az akkor illetékes Közlekedési Nyilvántartó Osztály felé, mely tájékoztatta, hogy a jármű tulajdonosa által elmondottak alapján nincs információ arról, hogy a jármű Magyarországon rendelkezett-e hatósági jelzéssel, így a KeKKH általi tájékoztatást figyelembe véve az első forgalomba helyezési időpontja, illetve, hogy hazánkban hatósági jelzéssel rendelkezett-e a jármű, nem állapítható meg. A vásárolt Motorkuli szekrényen lévő adattábla alapján a gyártási év 1967, így a vizsgált időszakban, azaz 2016-ban 49 éve gyártották (>30 év). Ez alapján viszont lehetőségként maradt az ún. összeépítési engedélyezés.

Az összeépítési engedély iránti kérelemhez csatolni kell az 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet jármű összeépítéséhez szükséges műszaki dokumentációk részében meghatározott, a közúti közlekedésről szóló tör-





vény szerint szakértői tevékenység folytatására járműtervezés műszaki szakterületen jogosult szakértő által ellenjegyzett műszaki dokumentációt. A gyártási műszaki paraméterek azonosíthatóságához természetesen elengedhetetlen a korhűség igazolásához szükséges háttérkutatók.

A motorkerékpár-utánfutóról szóló írás először az Autó-Motor 1966/22-es számában jelent meg, idézzük: „Szegedi Fémmfeldolgozó és Finommechanikai Vállalat így késedelem nélkül hozzálátott a sorozatgyártás előkészítéséhez. A tapasztalatok alapján azonban módosították a főbb méreteket: kisebb lett az önsúly, a hossz 1000, a szélesség 440 mm-re csökkent. A motorcsatlakozó, a kereszttartó, az alváz és a lengővilla (gumipárnás rugózással) 25x1,5 mm-

es hidegen vont szabványos acélcsőből, elektromos hegesztéssel készül, amelyen a 0,5 mm-es lágyacél-lemezből, ponthegeesztéssel és korcolással előállított 128x500x500 mm méretű szekrény kap helyet. Az utánfutó önsúlya 29 kg, legnagyobb terhelése 30 kg. Gumimérete 12x3”. A tető „hengeres” zárral csukható.”

A fényképekkel együtt a közlekedési hatósági összeépítési engedély kiadásra került. Joggal lehetett várni, hogy az eljárás sikeres lesz. Azonban a jármű tulajdonosa később – még a muzeális minősítő vizsgálat előtt – fehérre festette, mivel a tulajdonában lévő Pannónia P20-as is fehérre volt fújva.

A Motorkuli, a színidegen kialakítás miatt, nem ment át a muzeális minősítő vizsgálaton. ■

Öreg autó – Régi Cég – Modern technika!

Lengéscsillapítók

gyártása, felújítása minden autótípushoz, kortól függetlenül.



1033 Budapest Szőlőkert u. 11.
Tel: 06-30/883-009-65