



Motocykl – co Vás čeká na STK a při kontrole na silnici (homologace, atesty)

Motocyklová sezóna se teprve po zimních měsících probouzí, mnoho příznivců jedné stopy však využilo zimy k tomu, že své jednostopé miláčky vylepšilo, doplnilo o příslušenství, nebo se pustili přímo do přestavby některé části svého stroje.

Jaké je však pro majitele překvapení při povinné kontrole motocyklu ve Stanici technické kontroly, nebo při kontrole technického stavu hlídkou Policie ČR, když jsou na něm shledány závady, které vedou buď k povinnosti prohlídku opakovat, nebo dokonce znemožní provoz motorky. Abyste se vyhnuli této situaci, Autoklub České republiky spolu s kolegy z oblasti motocyklového dění připravuje dlouhodobý seriál článků, který po jednotlivých celcích vysvětlí a podrobně popíše problematiku technologických požadavků či homologačních předpisů pro jednotlivé celky motocyklu, jeho doplňky a příslušenství. Cílem je na jednom místě motorkářům podat ucelené informace a zároveň tím přispět



k bezpečnosti jak motorkářů samotných, tak i ostatních účastníků silničního provozu.

Je na místě připomenout, že problémy z důvodů neschválených úprav a změn na motorce můžete mít dnes nejen ve stanicích STK, ale po novele předpisů **i při kontrole Policií ČR v běžném provozu na silnici.**

V případě nehody pak neschválené úpravy na motorce, jiné rozměry kol či pneumatik, jiná světla, držáky, zrcátka atd. mohou vést ke snížení pojistného plnění nebo jeho úplnému odmítnutí a také mohou vyústit v jiné rozhodnutí o vině pachatele dopravní nehody!

V ČR lze provozovat na pozemních komunikacích pouze takový motocykl, který splňuje legislativní požadavky zákona č. 56/2001 Sb. Pro někoho je motocykl tak, jak jej vyrobila továrna, již hotovým celkem, pro jiného polotovár, který chce upravit a vylepšit podle svých přání. Veškeré změny, úpravy a přestavby motocyklu musí splňovat legislativní požadavky. Tyto regule nejsou vždy samoučelné, jak si později vysvětlíme. Jsou to opatření, předcházející zraněním a škodám na životě a zdraví jak samotného jezdce, tak u okolí a to v normálních i krizových situacích. Dalším *vodítkem, zda motocykl plní legislativní požadavky, jsou zejména Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/24/ES/1997, Nařízení Evropského parlamentu a Rady 168/2013 a Předpis EHK OSN č. 29.*

Úvodem děkuji za inspiraci a spolupráci Tomášovi Kocandovi z Touratech CZ.



Kola a pneumatiky motocyklu

Rozměry kol motocyklu a rozměry pneumatik jsou pevně dány údaji v technickém průkazu vozidla. Možnosti alternativních rozměrů jsou stejně tak explicitně uvedeny, jestliže je výrobce připouští. Typ a rozměr kol je nedílnou součástí homologace daného motocyklu pro provoz na silnicích (ať už při homologaci globální či evropské). *Poznamenávám jen na okraj, že je-li vozidlo homologováno a přihlášeno k provozu v kterékoliv členské zemi EU, pak může být provozováno v kterékoliv jiné zemi EU.*

Kola motocyklu

V případě, že chcete na svůj motocykl dát **kola jiných rozměrů**, nebo **kola od jiného výrobce**, musíte



splnit určité podmínky. Neoriginální kola musí mít na sobě homologační značku (obecně písmeno E spolu s číslem, označujícím zemi, kde byla evropská homologace provedena). Chcete-li jiný rozměr kol (jiný průměr, jinou šíři ráfku), musíte mít toto zapsané jako povolenou změnu v technickém průkazu. Pak vám nezbyvá, než se obrátit na dovozce/výrobce motocyklu a vyžádat si od něj vyjádření, kdy následně na příslušném úřadě dopravně správních agend požádáte o zápis těchto změn do TP. Neplatí výmluva při kontrole, že zrovna v Kanadě jezdí provedení Vašeho motocyklu s jinými koly. Zde platí pouze to, co je uvedeno v TP. Kola motocyklu musí být bez závad, prasklin nebo třeba s chybějícími dráty. Ozdobné čepičky ventilů

pneumatiky, různé lebky, svítící body atd. bez homologace nemají v kole co dělat. Bez ohledu na to, že mohou navíc způsobit nevyváženost kola.

V kategorii cestovních endur a endur obecně je velmi časté použití kvalitnějších ráfků, než jsou ty, dodávané výrobcem. Zejména v posledních letech i renomovaní výrobci své komponenty nasazují hlavně dle ekonomického hlediska a používají ráfky z ne zcela špičkových slitin, dráty s nižší pevností apod. Bohužel, drtivá většina výrobců prémiových ráfků, středů a drátů dodává své výrobky bez potřebné evropské homologace a pokud je dodávají do prvovýroby, tak je homologuje obvykle výrobce motocyklu, nikoliv OEM subdodavatel, což se dá snadno ověřit. Takže i když jsou ráfky renomovaného výrobce zřejmě kvalitnější než výrobek sériově dodaný, bez homologace je jeho použití na silnici nelegální. Popis, uvedený ve směrnici „kola a jejich komponenty“ celkem nedává

prostor ani pro výměnu drátů, niplů nebo středů. Zajímavá situace je v případě, kdy majitel motocyklu má stroj dodaný z výroby s paprskovými litými koly a chce si ho (z praktických důvodů) předělat na drátová. V TP jsou zapsaná paprsková a je to problém. Od některých zastoupení je možné získat potvrzení o možnosti alternativního provozu s jiným typem kol stejného rozměru (pokud je výrobce nabízí pro daný motocykl např. jako příplatkovou výbavu, tak to bývá bez překážek), ale je opět potřeba nechat zapsat změnu do TP. U některých dovozců (značek) to je ale nepřekonatelný problém a potřebné potvrzení prostě nevystaví. A v případě legalizace této změny je opět potřeba použít kolo s potřebnou homologací – nikoliv skládané z komponentů určených pro použití mimo silnice.

Pneumatiky

Pneumatiky na motocyklu musí být jen v rozměrech, uvedených v technickém průkazu motocyklu. Musí splňovat předepsanou únosnost, rychlostní kategorii (danou uvedenou maximální rychlostí vozidla) a pro provoz na pozemních komunikacích musí být homologované.



Pneumatika musí mít značku kategorie rychlosti vozidla. Prostor, ve kterém se pohybuje kolo a pneumatika, musí být volný a dovolovat pohyb vzhledem k rozsahu, který umožňuje zavěšení náprav a to i při největším povoleném rozměru kola a pneumatiky. Pozor, závadou, která vylučuje užití motocyklu v provozu mimo nouzového dojetí, je vždy skutečnost, jestliže hloubka dezénu pneumatiky u hlavních dezénových drážek je menší než 1,6 mm u motocyklů a 1,0 mm u mopedů. Stejně tak je automaticky závadou, je-li v plášti trhlina nebo jiné poškození, obnažující kostru pneumatiky, nebo je trhlinou pneu narušena.

Tady bývá velmi častým prohřeškem použití pneumatik určených pro soutěže (FIM) v běžném silničním provozu – i kdyby se jednalo o dojetí z enduro trati domů. Správný postup je stejný jako v případě soutěžních motocyklů – mají se naložit do auta nebo na vlek a domů odvézt jinak než po ose.

Je potřeba si uvědomit, že situace dnes (2016) je jiná než byla v minulosti – Policie má prostředky, jak přímo na silnici provádět mnohé kontroly, které dříve prováděly pouze STK a v případě závažného porušení budete nejen řešit pokutu ale také to, jak odvezete domů motorku, se kterou již nemůžete pokračovat v jízdě po silnici, protože jste právě přišli o „malý TP a můžete být stovky kilometrů od domova. A další věc, kterou si v rámci tohoto seriálu musí motorkáři uvědomit (prakticky bez ohledu na to, které kapitoly se to týká) – pokud dojde k dopravní nehodě, pojišťovny mají nyní v rukou naprosto jednoznačný „návod“, jak zpochybnit jinak zcela jasnou vinu nebo nevinu. Stačí, když pojišťovna poukáže na fakt, že motorkář měl na zadním kole obutou širokou pneumatiku neschváleného rozměru a že tato pneumatika způsobila prodloužení brzdné dráhy, smyk nebo jakkoliv jinak ovlivnila jízdní vlastnosti motocyklu nebo situaci při nehodě a může se stát, že dojde i k takzvané totální regresi, to znamená, že majitel motocyklu bude považovaný za nepojištěného a zaplatí například i léčebné výlohy protistrany.

Robert Vacek, Autoklub České republiky