



5. Jak ne/projít s motorkou STK – výfuky

Výfuky motorek. Věčné téma zejména pro majitele sportovních motocyklů i těch, kdo se věnují přestavbám. Ale zasahuje to všechny. Naháče, endura. Mnozí majitelé motorek chtějí mít jiný zvuk svého stroje, chtějí vyladit výkonové parametry, ušetřit hmotnost (původní těžký výfuk chtějí nahradit novým lehčím) atd., atd.

Výfuky motorek jsou vděčné téma pro „nepříznivce“ motorek. „Dělají jen randál, jezď jak blázní, mělo by se jim to zakázat“, to se dočtete v mnohé diskusi na zpravodajských webech pod články o motorkářích nebo na auto – fórech. Obdobně se ovšem ozývají i maminky na dětském hřišti nebo v parku, když se marně pokoušejí uspat dítě v kočárku, které zjevně, snad okouzleno řevem laděného Leo Vince při roztočené dvojce sportovní Yamahy, jedoucí kolem po zadním, nechce spát a svůj obdiv k motorkám dává najevo neutuchajícím řevem.

Ale teď vážně. Světla, gumy a výfuky – něco jako svatá trojice, na kterou se kontrola v STK či na silnici může zaměřit jako první. Světla a kola/pneu už máme za sebou. Výfuky – základní problém u nich z pohledu STK je:

- a) výměna za nehomologovaný díl výfukové soustavy,
- b) neschválená úprava výfuku = nadměrný hluk.

Výfuky u motocyklů řeší tyto normy:

- ✚ Směrnice 97/24/ES (nám dobře známá již z předchozích dílů),
- ✚ Vyhláška č. 32/1972 Sb. (FMD – Federálního ministerstva dopravy), účinnost od 1. 7. 1972,
- ✚ Vyhláška č. 90/1975 Sb. (FMD), účinnost od 1. 1. 1976,
- ✚ Vyhláška č. 41/1984 Sb. (FMD), účinnost od 1. 1. 1985
- ✚ Vyhláška č. 105/1995 (MDS – Ministerstvo dopravy a spojů), účinnost od 1. 7. 1995,
- ✚ Vyhláška č. 341/2002 Sb. (MDS), účinnost od 1. 7. 2002,
- ✚ Vyhláška č. 302/2001 Sb.,
- ✚ Instrukce Ministerstva dopravy pro STK čj. 4/2012, Podrobný popis závad (již jsme ji uváděli v části „výčnělky“),
- ✚ Předpisy Evropské hospodářské komise OSN č. 9, 41, 63, 92.

V zásadě předpisy řeší 2 okruhy problémů – znečištění výfukovými plyny (emise motoru) a hluk.

Co je od výfukového systému vyžadováno:

Pro posuzování a kontrolu je důležité datum 1. 7. 2001. Ale k tomu se ještě dostaneme. Obecně platí, že motorka musí mít původní výfukový systém, který byl namontován při schvalování typu vozidla. Obecně platí, že když zaměníme nějakou část výfukového systému, musí být tento díl homologovaný a homologovaný musí být taktéž, jestliže se jedná o ucelený technologický celek. Na motocyklu nesmí být neschválené komponenty (netýká se motocyklů uvedených do provozu před 1. 7. 2001). Na motorce nesmí být úprava výfukového systému, která mění stanovené parametry pro konkrétní schválený typ (je tím míněno hluk a emise).

Výše jsou shrnuty předpisy, upravující problematiku výfuků a jejich soustav a obecné základní požadavky. Pro přehlednost a stručnost nyní popíšeme, co který motocykl dle data uvedení do provozu musí mít uvedeno na výfuku (tlumič, svody, úchyty) a co musíme splnit, abychom úspěšně prošli kontrolou, jestliže chceme nahradit nějaký původní originální díl jinou částí.

Motorka, uvedená do provozu před 1. 7. 2001 nemusí mít výfukový systém opatřený homologační značkou.

Motorka, která nebyla uvedena do provozu podle tzv. „globální homologace“ nemusí mít výfukový systém, který je označený homologační značkou. *Globální homologace – osvědčení, že vozidlo plní všechny požadavky předpisů EHK a směrnic a nařízení ES, je to způsob schválení velkosériově vyráběných vozidel, tedy i motocyklů.*

Individuálně schválené motocykly nemusí mít výfukový systém označený homologační značkou. V těchto případech byl motocykl, resp. jeho výfukový systém schválen po zkouškách ve zkušebním ústavu.

A pro přehlednost se nyní držíme publikace CSPSD „Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole Policií ČR a neschválené změny motocyklů“, které celkem přehledně a jasně uvádějí, včetně fotografií, jaké motocykly (dle registrace) musí mít v jakém rozsahu homologační značky na výfukové soustavě.



Nejprve původní díly výfukové soustavy (tzv. originální stav, žádná výměna za neoriginální díl).

Motorky registrované do 1. 7. 2001 nebo jinak dle výše uvedených výjimek – bez homologačních značek.

Motorky s globální homologací (podle 61/92/EHS nebo 24/2002/ES) registrované poprvé po 1. 7. 2001 musí mít označení výfukového systému podle 24/97/ES. Musí být na vozidle viditelné. Postačuje označení tlumiče výfuku. U motocyklů do 27. 3. 2006 se označení skládá z písmene „e“ a dále čísla státu, kde došlo ke schválení a dále číslem schválení konstrukčního celku/části. Pro motocykly, poprvé registrované po 28. 3. 2006 musí být původní tlumič označen značkou „e“ s číslem státu (kde bylo homologováno), názvem výrobce vozidla nebo výrobní značkou, identifikačním číslem dílu a číslem schválení typu konstrukční části, celkem tedy 5 údajů!

Záměny a úpravy

V případě, že vás posedl virus úprav a zaměníte původní díly výfukové soustavy, pak pro vás platí následující omezení.

- ✚ Motocykly poprvé registrované před 1. 7. 2001 nemusí mít neoriginální výfuky označené homologační značkou.
- ✚ Motocykly registrované po 1. 7. 2001 musí mít díly výfukové soustavy označeny homologační značkou, a to buď dle předpisu 92 EHK nebo směrnice 24/97 ES.
- ✚ Dle předpisu EHK č. 92 postačuje označení tlumiče výfuku: výrobní či obchodní značkou, písmenem „E“ v kroužku s číslem státu, kde došlo k homologaci a číslem schválení konstrukční části.
- ✚ Označení dle předpisu 24/97/ES - motocykly registrované v období od 1. 7. 2001 do 1. 7. 2009 musí mít neoriginální výfukový systém nebo jeho díl označen výrobní nebo obchodní značkou, názvem (obchodním) výrobce, „e“ v obdélníčku, za ním připojené číslo státu, kde došlo k homologaci a číslo schválení konstrukční části (může být více čísel pro více typů náhrad). Motocykly, poprvé registrované po 1. 7. 2009, musí mít neoriginální díly a systémy výfuku označeny výrobní či obchodní značkou, obchodním názvem, značkou „e“ v obdélníku spolu s číslem státu, kde došlo k homologaci, následuje číslo schválení konstrukční části a dále označení dílu, jakou funkci část plní ato – díl tvořící samostatně katalyzátor číslicí 5 v kroužku nebo číslicí 9 v kroužku, tvoří-li díl samostatně tlumič hluku, nebo oběma kroužky s čísly 5 a 9, jde-li se o díl, ve kterém jsou spojeny jak tlumič, tak katalyzátor.
- ✚ Motocykl, schválený dle globální homologace, musí mít od 14. 6. 1995 štítek trvale umístěný na viditelném místě s hladinou akustického hluku při uvedených otáčkách za minutu. (Štítek s údajem o hluku – příklad viz obr.)



Níže jsou uvedeny možné dotazy k problematice a odpovědi, které ale vzhledem k složitosti situace nemusí být dlouhodobě konstantní. Situace se průběžně vyvíjí.

- ✚ *Mám doplňkový výfuk. Na výfuku mám homologační značku. Když z koncovky vyndám tzv. „db-killer“ pochopitelně není homologovaný a je to na moje riziko. Když ho tam dám zpátky, musí být zanýtovaný nebo může být na šroubek? Může po mě chtít STK abych to měl zanýtované když na funkci to nemá vliv?*
 - *Norma nijak neřeší specificky, ale lze se domnívat, že výfuk již není originál, ale upravený (bez ohledu na to, že je plně 100 % funkční dle původních parametrů). Výrobce ho „nějak“ vyrobil a homologoval, takže jej nelze nijak upravovat. Tedy měl by odpovídat původnímu stavu. Je ale možné, že STK to přehlédne či nebude řešit.*
- ✚ *Svody musí mít homologaci?*
 - *Originální svody nemusí mít homologaci (moto homologováno globálně). Moto schválené do provozu obecně před 1. 7. 2001 nemusí mít homologovaný výfukový systém. Svody nejsou explicitně uvedeny jako povinně homologované, nesmí ale ovlivňovat výsledný hluk a emise motocyklu.*
- ✚ *Někteří výrobci dělají svody s katalyzátorem, který umožňuje demontáž pro případ použití na dálkových cestách mimo EU, kde se nedá koupit bezolovnatý benzín. Např. podle výrobce z Německa je katalyzátor schválený pro použití na veřejných komunikacích a v Německu ho akceptují STK. Ale homologaci „e“ nemá. Jak to bude u nás?*
 - *Shodná odpověď. Rozhodné je datum 1. 7. 2001. Moto uvedené do provozu po 1. 7. 2009 musí mít uvedenu homologační značku na dílu s katalyzátorem u nepůvodního dílu. V případě originálu je moto homologováno dle globální homologace a má značku na tlumiči výfukového systému („e“ atd.) a nesmí být do něho zasahováno.*
- ✚ *Může chtít STK odstranit dodatečně namontované deflektory proti spálení při pádu?*

- *Jde se o problematiku „výčňelky“ na motocyklu. Jestliže ochrana proti pádu funkčně nezasahuje do výfukové soustavy a nemění hluk & emise, neměl by to být problém. Dále musí (deflektor) splňovat podmínky na hrany a rohy.*
- ✚ *Je pravda, že PČR může „šťourat“ do koncovky drátem a v případě nenalezení přepážky, může chtít odstavit motorku? Můj výfuk má homologaci a přesto do něj strčím drát téměř do celé jeho délky. Přepážky tam jsou, ale drát tím projde.*
 - *Tohle je otázka na PČR. Prakticky Policie ČR by mohla chtít tímto způsobem ověřit výfuk. Majitel nemusí souhlasit. PČR pak může vydat pokyn k odstavení motocyklu. Případný odtah na STK nebo obdobný další postup by nakonec hradil ten, kdo porušil podmínky provozu, řidič nebo Policie. Policie tehdy, když se ukáže, že řidič motorky měl vše v pořádku. Ale teprve praxe ukáže. Dle soukromého názoru je „test drátem“ neuautorizovaný úkon a jeho oprávnění nelze nyní ani potvrdit, ani vyvrátit.*
- ✚ *Jak je to v případě dálkových cest, kdy potřebuji přejet území EU (např. ČR a SK) a budu pokračovat do dalších zemí, kde čekám nekvalitní benzín a mám výfukovou soustavu připravenou (nehomologovaně upravenou) na několikaměsíční cestu?*
 - *Zákon nezajímá, že jedete mimo Evropu někam, kde dostanete nejvýše 80 oktanový benzín. Při provozu na území EU váš motocykl musí splňovat normy. Jestli nesplňuje, byť z pochopitelného důvodu, že v daleké cizině by si neporadil s palivem či oleji, je to bohužel váš problém. Je na vás, jak motocykl, nesplňující zde podmínky provozu na pozemních komunikacích, dopravíte po území EU, aniž byste porušil zákon (tedy odtah na podvalníku, spedice v kontejneru atd.).*
- ✚ *Je pravda, že některé koncovky určitých výrobců se nesmí použít na motorkách určité značky a typu? Respektive je někde napsané, že tato koncovka je určená na konkrétní motocykl a použitím na jiném ztrácí homologaci?*
 - *Vztahuje se na motocykly poprvé registrované po 1 .7. 2001. Vzhledem k tomu, že u dílu musí být uvedeno číslo schválení konstrukční části, pak ano. V případě, že je díl schválen jako typ pro více náhradních výfukových systémů, pak je označen čísly více schválení typu.*
- ✚ *Musím mít u sebe na cestách kopii homologačního evropského protokolu, který byl přiložený ke koncovce?*
 - *Norma říká, že homologaci musí být označeny díly výfuku. O jiném způsobu prokázání nehovoří.*

Srpen 2016