

Badania pojazdów zabytkowych

– sprawdzanie działania zespołów

Adrian Malinowski

Badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego diagnosta podsumowuje przez przygotowanie dla wnioskodawcy dwóch zaświadczeń po przeprowadzonym badaniu. Zaświadczenia oraz część badania technicznego zostały opisane w nr. 9 i 10/2018 SM. W tym artykule przyjrzymy się ostatniemu etapowi badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, a mianowicie: sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy oraz towarzyszących diagnoście utrudnień.

W ramach prowadzonej pracy naukowej została przebadana grupa pojazdów zabytkowych posiadająca wpis w dowodzie rejestracyjnym, mówiący o bezterminowym badaniu technicznym. Większość z tych pojazdów, bo 80-90%, miała mniej lub bardziej istotne usterki w myśl obowiązujących przepisów prawa dotyczących przeprowadzania okresowych badań technicznych w SKP. W praktyce brak jest kontroli stanu technicznego dla tej grupy pojazdów, w związku z czym praktykowane jest przez ich użytkowników nieusuwanie na bieżąco usterek, a nawet stosowanie pewnych modyfikacji pojazdów zabytkowych. Na podstawie kontroli stanu technicznego tych pojazdów określono, że najczęściej występującymi usterekami są:

- wycieki płynów eksploatacyjnych, głównie z silnika i skrzynki biegów
- niedopuszczalne modyfikacje zawieszenia (fot. 1)
- zużyte, popękane lub sparciałe ogumienie
- nadmierne luzy w zawieszeniu i układzie kierowniczym
- nadmierna korozja elementów, często konstrukcyjnych (fot. 2)

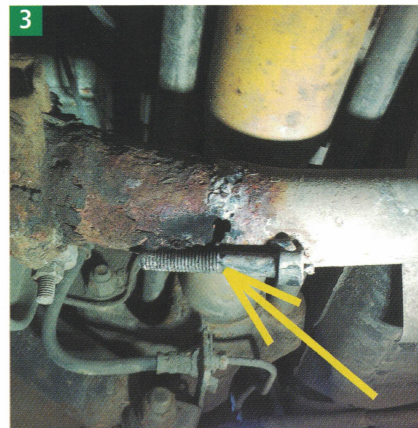
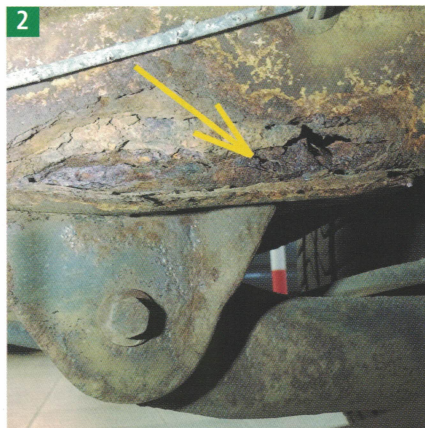
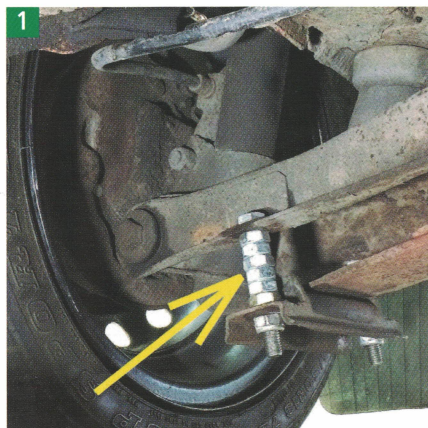
- niesprawne działanie podzespołów, takich jak: oświetlenie, wycieraczki itd.

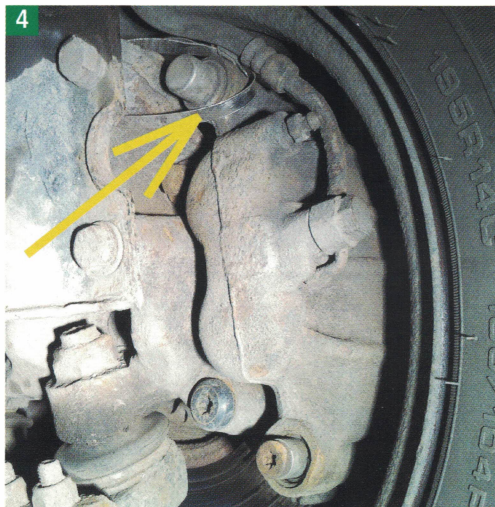
- pozostałe usterki: pęknięte klosze reflektorów, luźne elementy, pęknięte szyby

Prawie wszystkie te usterki wynikają z zaniedbań właścicieli tych pojazdów, a nie z nieprzystosowania konstrukcji pojazdu z lat ich produkcji do obecnych wymagań.

O wielu kwestiach nie powinien decydować diagnosta, gdyż nie ma on wystarczających danych. Przykładem może być stwierdzenie kompletności oraz oryginalności układu wydechowego w badanym osiemdziesięcioletnim czy nawet trzydziestoletnim pojeździe. Diagnosta powinien zwrócić uwagę na zastosowanie niedopuszczalnych modyfikacji, z jakimi można się spotkać, a mianowicie:

- układu zawieszenia, np. w celu zmniejszenia prześwitu (fot. 1)
- układu wydechowego (fot. 3)
- układu hamulcowego, np. wadliwy montaż zacisku hamulcowego (fot. 4)





Trzeba zwrócić uwagę na fakt, że im dłuższy okres eksploatacji pojazdów, tym większe zużycie różnych podzespołów w pojeździe. Dotyczy to zwłaszcza pojazdów wiekowych. Niewymienione w odpowiednim czasie zużyte części, np. szczęki lub bębny hamulcowe, skorodowane przewody hamulcowe, mogą powodować zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa i ochrony środowiska na drodze. Wpływ na ten stan rzeczy ma „bezterminowe badanie techniczne”, które daje możliwość odkładania w czasie wszelkich napraw, również tych mających wpływ na bezpieczeństwo zarówno bierne, jak i czynne pojazdów. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na niezadawalające wyniki z pomiarów wykonanych w SKP (skuteczność hamowania, tłumienie zawieszenia, analiza spalin lub zadymienie, hałas itd.) jest okres, z jakiego pochodzą pojazdy zabytkowe. Bywa, że kompletna renowacja pojazdu zabytkowego może nie wpłynąć dostatecznie na poprawę parametrów z pomiarów, które miałyby być zgodne z dzisiejszymi wytycznymi.

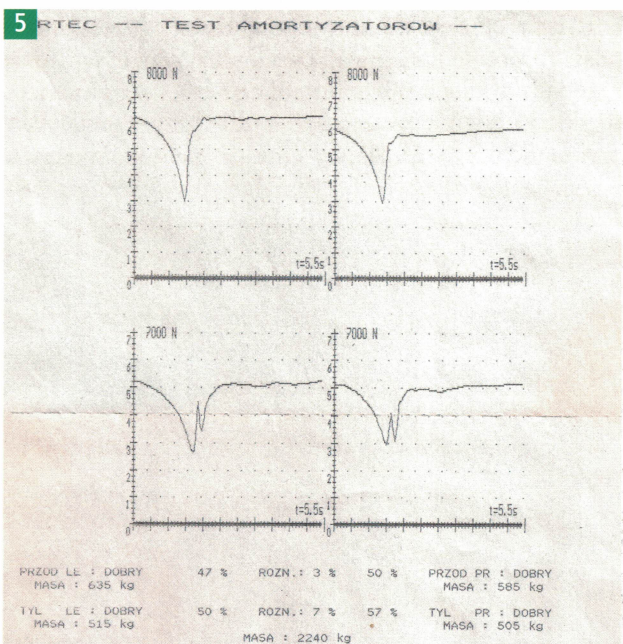
Zgodnie z prawem pojazd zabytkowy może otrzymać pozytywne badanie techniczne pomimo niespełnienia

warunków technicznych, o których mowa w rozporządzeniu. Problem tkwi w tym, że nie sposób podać szczegółowej instrukcji przeprowadzania badań diagnostycznych zabytkowego pojazdu. Im starszy pojazd, tym więcej problemów, których rozwiązanie może nastęrczyć kłopotów nawet diagnoście ze znacznym doświadczeniem zawodowym. Dobrym przykładem jest Cadillac DeVille z 1965 r., w którym zamontowano nowe amortyzatory. Pomiar tłumienia zawieszenia, jaki został wykonany (metodą EUSAMA), wykazał ich 50% sprawność (fot. 5).

Kolejnym przykładem może być zabytkowy Chrysler 300 z 1969 r. (fot. 6). Zgodnie z prawem pojazd został dopuszczony do ruchu, mimo że wynik pomiaru analizy spalin przekraczał wartości dopuszczalne podane w rozporządzeniu. Następnie przeprowadzono pełną renowację pojazdu wraz z silnikiem. Okazało się, że olej silnikowy przedostawał się przez zużyte, nieszczelne popychacze hydrauliczne do komór spalania.

Podając ten przykład, można zauważyć, że diagnosta, przeprowadzając pomiar emisji spalin lub zadymienia, otrzymuje wartości, które dziś nie służą niczemu. Diagnosta nie jest w stanie wyeliminować pojazdu z niewłaściwym spalaniem i dopuszcza go do ruchu drogowego z parametrami przekraczającymi współczesne normy. Po pierwsze, do ruchu są dopuszczane pojazdy przede wszystkim dlatego, że nie ma sensownego ograniczenia w sposobie ich użytkowania. Po drugie, nie ma możliwości porównania wyników analizy i zadymienia spalin z danymi producenta ze względu na wiek pojazdu oraz dodatkowy fakt długiego okresu eksploatacji pojazdu, powodującego zużycie podzespołów silnika. Diagnosta nie jest w stanie wyodrębnić pojazdów, których przekroczona norma analizy spalin lub zadymienia wynika nie z lat produkcji danego modelu, a z usterek silnika.

Brak możliwości zweryfikowania stanu korozji elementów konstrukcyjnych to kolejny przykład wzięty z życia diagnosty, a zarazem osobistego doświadczenia. Podwozie wcześniej wspomnianego Chryslera wskazywało na jego idealny stan (jak na fot. 6). W trakcie renowacji okazało się jednak, że w miejscach przylegania ramy do nadwozia występowały znaczne ubytki





korozyjny materiał elementów (fot. 7). Konsekwencje w momencie pęknięcia ramy podczas użytkowania samochodu na drodze publicznej mogłyby być przerażające. Niestety, diagnosta w trakcie badania technicznego nie jest w stanie sprawdzić wszystkich istotnych połączeń ze względu na utrudniony do nich dostęp.

Kolejnym problemem, na jaki natrafia diagnosta, jest korozja pola z numerem identyfikacyjnym pojazdu (fot. 8). Przy próbie rejestracji pojazdu zabytkowego wydawane są urzędowe decyzje o „nabiciu numeru identyfikującego i wykonanie zastępczej tabliczki znamionowej”. Takie podejście w przypadku pojazdów zabytkowych jest, w mojej opinii, kategorycznie niedopuszczalne. Modyfikacje i ingerencja w zabytkowy pojazd, włącznie z nabijaniem nowych numerów identyfikacyjnych, powoduje utratę wartości pojazdu, a zarazem jego cech kolekcjonerskich.

Problem przewozu dzieci w pojazdach zabytkowych, które nie mają pasów bezpieczeństwa, to kolejny temat drażliwy. Pojazd zabytkowy zostaje dopuszczony do ruchu bez pasów bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującym prawem. Problem jest wtedy, kiedy takim pojazdem mają być przewożone dzieci, np. w fotelikach. To bardzo często powtarzająca się sytuacja, kiedy właściciel takiego pojazdu ma zamiar uczestniczyć w różnych spotkaniach, wystawach i chce zabrać swoją rodzinę.

Kolejny problem to brak możliwości zaklasyfikowania przez diagnostę podczas badania technicznego niektórych pojazdów do odpowiedniego: rodzaju, podrodzaju i przeznaczenia ze względu na nieistniejące już określenia. W omawianym przykładzie obecna klasyfikacja pojazdów nie obejmuje definicji „przyczepy osobowej” (fot. 9). Powstaje pytanie: jak w dokumentach z przeprowadzonego badania diagnosta powinien zaklasyfikować



pojazd i czy w zabytkowej przyczepie można dopuścić przewóz osób?

Pojazdy militarne to kolejny bardzo duży problem, z którym musi zmierzyć się diagnosta ze względu na niekompletne oświetlenie. Bywa często tak, że pojazdy tego typu nie mają prawie żadnego oświetlenia. Czy powinny być zastosowane jakieś ograniczenia w sposobie użytkowania dla tego typu pojazdów rejestrowanych jako zabytek i czy w ogóle takie pojazdy powinny być dopuszczone do ruchu?

W dniu dzisiejszym pojazdy zabytkowe wykorzystywane zarobkowo muszą być poddawane „badaniom technicznym” raz w roku. W praktyce nie wykonuje się tego typu badań, bo właściciele nie przyznają się do takiego wykorzystywania swojego oldtimera. Natomiast, jeśli doszłoby już do takiej sytuacji, to pomimo obecnego stanu prawnego, wskazującego jak powinno wyglądać okresowe badanie techniczne dla pojazdu zabytkowego, ta procedura mija się z instrukcją rozporządzenia, gdyż pojazd zabytkowy jest zwolniony ze spełnienia warunków technicznych, które podaje to rozporządzenie.

Zdawałoby się, że istnieje rozwiązanie w pewnych sytuacjach umożliwiające dostosowanie pojazdu zabytkowego do warunków technicznych ujętych w rozporządzeniu. Chodzi tu o przeróbki niektórych podzespołów pojazdu: oświetlenie, układ hamulcowy itd., dzięki którym diagnosta nie miałby tylu problemów z decyzjami, jak i czy w ogóle dopuścić do ruchu tego rodzaju pojazdy. Niestety, pojazdy zabytkowe podlegają ochronie prawnej konserwatora zabytków, zatem wszelkie zmiany w pojeździe są niedopuszczalne.

Wykonywane przez diagnostów w stacjach kontroli pojazdów czynności dotyczące pojazdów zabytkowych opierają się na aktualnie obowiązującym stanie prawnym. Niestety, obecne realia mocno weryfikują wytyczne, których powinien trzymać się diagnosta. Wiele czynności, jakie ma do wykonania diagnosta, jest bezcelowych, nielogicznych, bez znaczenia lub nieporuszających zasadniczych kwestii, a mimo to diagnosta musi poświęcić czas na ich wykonanie, zachowując procedury określone w wymienionych przepisach „Prawa o ruchu drogowym”. Bezterminowe badania techniczne, jakie otrzymują dziś pojazdy zabytkowe, budzą pewne wątpliwości i dają również pole do dyskusji.

Fot. autor