

Kako da provjerim je li ugradnja novih guma, plina ili spojlera napravljena pravilno?



Foto: Duško Marušić/PIXSELL



AUTOR:
Vecernji.hr

Zbog povećanja funkcionalnosti ili atraktivnosti vozila te s mišlju da će se kasnije generirati određene uštede, vozači i vlasnici vozila nerijetko se odlučuju za određene preinake na vozilima. Pri tome jednako nerijetko upadaju u zamke tržišta rabljenih i/ili neadekvatnih autodijelova ili sustava, koji su jeftiniji, ali sa sobom donose i povećane sigurnosne rizike kakvih kupci isprva nisu svjesni. U autoindustriji postoji siva zona rabljenih ili neadekvatnih dijelova za kojima vozači i vlasnici vozila posežu iz različitih razloga - najviše opravdavajući svoju kupnju nižom cijenom, bez obzira na to što za nju mogu dobiti dio upitne kvalitete. U današnje vrijeme većina je ljudi sklona brzim i jeftinijim rješenjima, no ona najčešće ne jamče gotovo nikakvu sigurnost zbog čega je važno promijeniti percepciju javnog mijenja te staviti na prvo mjesto sigurnost prometa, a ne samo uštede.

Naime, preinakom vozila smatra se pregradnja vozila kojom se mijenja neka od važnijih tehničkih karakteristika odobrenog tipa ili kategorije vozila, dodaju, mijenjaju ili uklanjaju pojedini dijelovi, sklopovi ili uređaji (npr. uređaj za pogon vozila na plin i dr.) te sastavljanje vozila od dvaju ili više vozila, stoji u Pravilniku o ispitivanju vozila dostupnom na stranicama Centra za vozila Hrvatske. Za njima vozači i vlasnici vozila obično posežu zbog estetskih, sigurnosnih te ekoloških razloga ili jednostavno zbog određenih vlastitih potreba. Takvi zahvati koji preinačeno vozilo razlikuju od standardnih modela obično podrazumijevaju ugradnje kuke, spojlera ili instalacije za pogon na ukapljeni naftni plin. Na umu valja imati da svaka preinaka, bez obzira na svrhu, mora jamčiti sigurnost i ekološku podobnost vozila u prometu na cestama te udovoljavati propisima i normama. Naravno, svaki takav zahvat za sobom neminovno povlači i pitanje kako provjeriti je li ugradnja ispravno napravljena te kako obavljenu preinaku upisati u prometnu dozvolu.

Kod pojedinih preinaka posebnu pozornost treba obratiti pri kupnji opreme ili dijelova za preinake, zbog čega su gore navedena pitanja sasvim opravdana. Kako poručuju iz Centra za vozila Hrvatske (CVH), briga vozača i/ili vlasnika vozila o ovom segmentu važna je ne samo iz sigurnosnih razloga koji nam omogućavaju aktivnu ili pasivnu sigurnost pri upravljanju vozilom već i zbog ekoloških, kao i zakonskih propisa zbog kojih su takve preinake dužni prijaviti. Ovisno o vrsti, pojedine preinake evidentiraju se u stanicama za tehnički pregled vozila uobičajenim kratkim procedurama pregleda vozila kojima se, na primjer provjerava je li proizvođač vozila predvidio dodatnu dimenziju guma na pojedinom vozilu ili nije. ako jest, dodatna dimenzija koja je odobrena od proizvođača može se bez daljnjih provjeravanja evidentirati u prometnim dokumentima.

Ali ako nije, takva vrsta preinake podliježe provjeri vozila. Najčešća pitanja koja vlasnici vozila postavljaju povezana su s preinakama vozila, poput ugradnje plinske instalacije u vozilo, zamjene postojećih kotača (guma i naplataka) s kotačima koje proizvođač nije predvidio za taj tip vozila ili ugradnje mehaničkih spojnica, tzv. kuka, a za koje je potrebna provjera na osnovi zakonskih propisa. Naravno, neizbježno pitanje vlasnika vozila jest gdje se može napraviti takva provjera i što se ustvari tom prilikom radi.

Rukovoditelj Tehničkog odjela Centra za vozila Hrvatske (CVH) Tomislav Škreblin kaže da su najčešće pogreške koje se pri uvođenju preinaka na vozilima mogu dogoditi kupnja dijelova, sklopova i uređaja koji nisu homologirani ili provjereni. "Takvi dijelovi možda izgledaju dobro, ali ne prolaze na provjerama tih dijelova. Vozači obično takve dijelove kupuju iz već poznatih razloga, kao što je visina cijene pojedinih dijelova, a time se narušava i njihova osobna i generalna sigurnost vožnje", smatra Škreblin. Iako većina kupaca smatra da je riječ o proizvodu istovjetne kvalitete, to najčešće nije tako, što su pokazala brojna negativna iskustva vozača koji su se s takvim problemima susreli. Također, govoreći o preinakama na vozilima, uz upitnu kvalitetu jeftinijih zamjenskih dijelova, u obzir valja uzeti još dva faktora: neinformiranost vozača ili vlasnika prije stupanja u sam proces preinake vozila te nedostatno ozbiljno shvaćanje procesa.

Kako bi se otklonile brojne sumnje i nedoumice vezane uz preinake vozila, na više od sto mjesta koja su raspoređena po cijelom području Republike Hrvatske, a nalaze se u stanicama za tehnički pregled vozila, moguće je provesti njihovu provjeru. Popis takvih mjesta dostupan je i na **internetskim stranicama Centra za vozila Hrvatske**, stoga opravdanja za neodlazak na provjeru zaista nema.

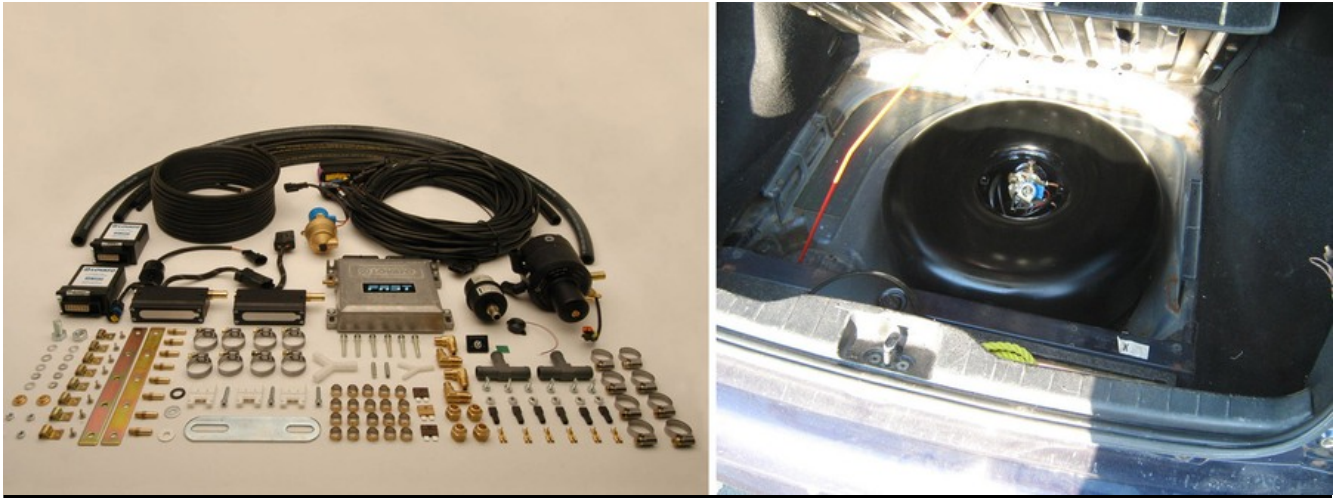
U postupku ispitivanja vozila provjerava se jesu li konstrukcijske i tehničke osobine vozila i njihovih dijelova, sklopova i uređaja u skladu s propisima i normama - jesu li oni uredno provjereni ili homologirani. Postupak se sastoji od pregleda vozila, dijelova, sklopova i uređaja, snimanja tehničkih značajki vozila, pojedinih sklopova i uređaja, pregleda pripadajuće dokumentacije, stručne obrade rezultata utvrđenih provjerom i donošenja konačne ocjene te izdavanja pozitivne ili negativne potvrde o provjeri vozila.

Zamjena kotača kotačima neodobrenih dimenzija jedan je od primjera kod kojih vozilo mora pristupiti provjeri. Gume na kotačima izravno povezuju vozilo s podlogom i predstavljaju jedan o temeljnih sigurnosnih elemenata na vozilu te je jako važno da takvi kotači svim svojim karakteristikama odgovaraju vozilu na koje se ugrađuju. Sami naplatci i gume moraju biti odobrenog, ispitano tipa, gume i naplatci moraju biti kompatibilni, postojeći blatobrani na vozilu moraju odgovarati novougrađenim gumama, udaljenost između gume, karoserije i elemenata ovjesa prilikom zakretanja kotača i pod punim opterećenjem mora biti odgovarajuća te brzinomjer mora pokazivati točnu brzinu i nakon zamjene.



Još jedan od čestih razloga zbog kojeg vozila pristupaju provjeri jest i analiza ugradnje uređaja i opreme za pogon plinom, najčešće zbog znatno manje cijene plina kao pogonskog goriva. Kada se govori o plinu kao pogonskom gorivu, uglavnom se misli na ukapljeni naftni plin (UNP), engl. *liquefied petroleum gas* (LPG), koji je ujedno i najzastupljeniji. Uz njega u vozila se ugrađuje i plinska instalacija za pogon stlačenim prirodnim plinom, engl. *compressed natural gas* (CNG), odnosno metanom koja se najčešće koristi u različitim vozilima za gradski prijevoz, npr. autobusima. Prednosti ugradnje plinskog pogona, poput uštede do 50 posto troškova za pogonsko gorivo,

potaknule su brži razvoj ovog trenda te se velik broj vozača odlučuje na ovaj korak. No, istodobno s tim trendom bilježili su se i slučajevi *neodgovarajuće* i relativno nesigurne tehnologije ugradnje plinskog pogona, stoga i danas valja obratiti pozornost na kvalitetu ugradnje.



Tako se danas na provjerava ugradnja i ispravnost svih ugrađenih uređaja i opreme za pogon plinom, nepropusnost plinske instalacije te ispravan rad motora u različitim režimima rada pri korištenju plina kao pogonskog goriva. Svojedobno su mediji u Hrvatskoj izvještavali o zamahu nestručne ugradnje plina u trenutku kad je ovaj trend pokazao svoj najveći intenzitet, ali su se, nasreću, negativni primjeri u posljednje vrijeme reducirali na minimum. Da bi se sigurnosne zapreke sasvim eliminirale, potrebno je sustavno podizati razinu znanja i informiranosti vozača o važnosti kupnje homologiranih i/ili provjerenih dijelova i opreme. "Iako je prije petnaestak godina u Hrvatskoj nestručna ugradnja plina bila problem, danas je ovaj postupak siguran i strogo reguliran.", potvrdio je Škreblin. No ipak, CVH je tu da se otkloni svaka sumnja i potencijalne nezgode koje se mogu dogoditi.

Tu je i vuča priključnih vozila koja podrazumijeva da vučna vozila imaju na sebi mehaničku spojnicu (kuku), odnosno uređaj za spajanje vučnog i priključnog vozila, a uz nju, na vozilu su ugrađeni odgovarajući električni priključci kojima se spaja svjetlosna oprema vučenog vozila ili priključci za upravljanje kočnog sustava priključnog vozila poput ABS-a, EBS-a i sl. kod „teških“ teretnih vozila. Vrlo je važno da je vučno vozilo po svojim tehničkim karakteristikama namijenjeno za vuču vozila jer bez tog osnovnog uvjeta nije moguća ni ugradnja.



S obzirom na to da je riječ o vrlo opterećenim dijelovima, ugrađivati se mogu samo odobrene, homologirane ili provjerene kuke, sve ostale kuke prije same ugradnje moraju se prvo odobriti, provjeriti ili homologirati, da bi se mogle ugraditi na vozilo. Mehaničke spojnice (kuke) između vučnih i vučenih vozila moraju biti konstruirane i proizvedene tako da pri uobičajenoj uporabi uz pravilno održavanje i pravodobnu zamjenu potrošnih dijelova mogu funkcionirati na zadovoljavajući način, a moraju biti ugrađene u skladu s pravilima struke i moraju biti sigurne za uporabu. Kao i kod ostalih dijelova, postoji tržište rabljenih kuka pa bi vozači trebali razmisliti je li riječ o adekvatnom i primjerenom proizvodu.

Iako si većina nas, pa tako i vozača, postavlja pitanje zašto su brojne regulative, u ovom slučaju dodatni pregledi ugradnje pojedinih uređaja i sklopova na vozilima, potrebne, odgovor je vrlo jednostavan. Cilj je da se provjeri stanje i funkcionalnost svih elemenata koji utječu na sigurnosnu i ekološku podobnost vozila kako se ono ne bi dovelo u stanje lošije od serijski proizvedenog - odnosno, provjere su potrebne kako bi se dokazalo da sve izvedene preinake ispunjavaju sve propisane tehničke zahtjeve. Jedan od strateških ciljeva Europske unije jest i ulaganje dodatnih napora u smanjenje broja prometnih nesreća sa smrtnim ishodom za pola, a u oblikovanju nove sigurnije budućnosti možemo sudjelovati zaista svi osiguravajući da su vozila kojima upravljamo - ispravna.

Sadržaj omogućio CVH