



RENEZÁNSZÁT ÉLI AZ OLDALKOCSIS MOTORKERÉKPÁR

Még szakmai berkekben is egy kicsit mostoha gyermekként tekintenek az oldalkocsis motorkerékpárokra, és nem értik, hogy a nyugati közlekedési kultúrában miért jóval nagyobb az elfogadottsága. Ha azonban a hazai járműtörténelmet nézzük, akkor emlékeznünk kell a 60-as, 70-es évekre, amikor a hazai gyártású motorkerékpár-gyártással együtt az oldalkocsis változat is magasfokú társadalmi elfogadottságot vívott ki magának. Napjainkra azonban megváltozott a megítélése ezen járműkörnek, ezek már inkább élménymotorok, és csak másodsorban közlekedési eszközök.

Persze vannak, akik foglalkoznak még vele, de már ők is csak a három kerék rajongóira számítanak, tömeges felhasználásra nem. Pedig mintha nyugati-, sőt az Ural oldalkocsik napjainkban is történő gyártása miatt keleti mintára egyre többen teszik fel a kérdést: a kor előrehaladtával a kétkerekűt miért ne cserélhetnénk le egy háromkerékűre? Közelítsük meg racionálisan, műszaki oldalról a témát, és nézzük meg, milyen

jogi- és műszaki peremfeltételek vannak az ún. L4e oldalkocsis motorkerékpár járműkategóriára.

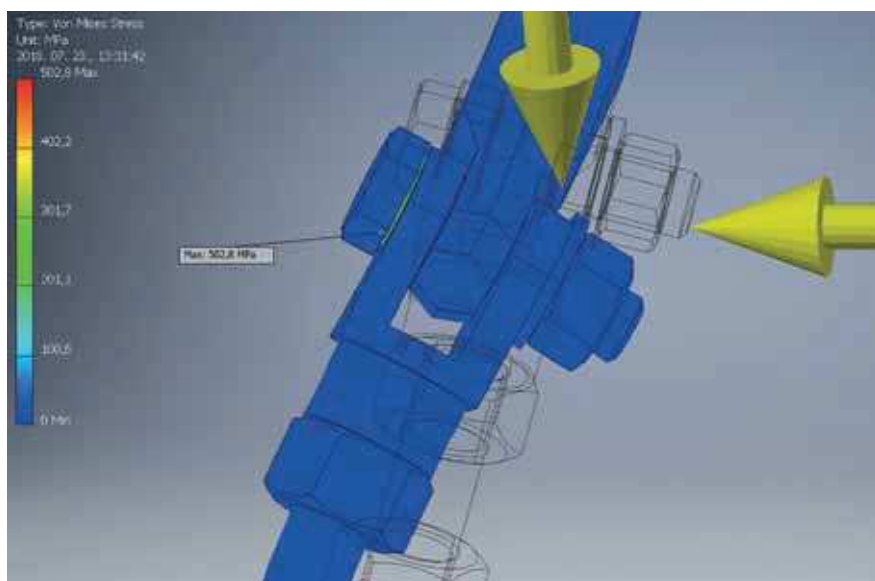
A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990 (IV. 12.) KöHÉM rendelet (továbbiakban: ER.) 2. § (3) bek. f) pontjából következően átalakításnak minősül, ha a motorkerékpárhoz nem a jármű gyártója által rendszeresített oldalkocsit csatlakoztatnak, illetve olyan motorkerékpárhoz szándékoznak

pótkocsit csatlakoztatni, mely erre a célra nincs kialakítva.

Fentiek alapján az egyedi gyártású oldalkocsi adott gyártmányú, típusú, már forgalomba helyezett motorkerékpárra történő csatlakoztatása, felszerelése engedélyköteles átalakításnak minősül. Módosul többek között a jármű kategóriája, jellege, saját tömege, össztömege, tengelyterhelése, a nyomtávolsága, geometriai mérete, körvonalrajza



szerinti alakja, a szállítható személyek száma stb. A gyártómű által készített motorkerékpár átalakítása egyrészt az oldalkocsi, mint fődarab felszerelésével történik. Másrészt, ha a jármű nincs kialakítva oldalkocsi felszerelésre, akkor a megfelelő csatlakoztatási pontokat is ki kell alakítani a járművön. Az eredeti járműnek a felszerelt oldalkocsival együtt közúti közlekedésre alkalmas oldalkocsis motorkerékpárt kell alkotnia. Napjainkban a két- vagy háromkerékű járművek, valamint a négykerékű motorkerékpárok típusjövahagyására vonatkozó követelményeket a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet határozza meg. „Csatlakozóberendezések járművek számára”: az összes olyan, a vontató és vontatott jármű összekapcsolására szolgáló alkatrészt és berendezést jelenti, melyek a karosszéria vagy alvázkeretéhez, vagy teherbíró részéhez vannak rögzítve. Ide tartoznak a fent említett csatlakozóberendezések csatlakoztatására, beállítására és működtetésére szolgáló rögzített vagy leszerelhető alkatrészek is. „Csatlakozó gömbök és vontatókengyelek”: a járművön gömb alakú elemet és kengyeleket alkalmazó csatlakozóberendezéseket jelentenek, melyek csatlakozó fején kapcsolódnak.





A L kategóriájú járművek csatlakozóberendezéseit a jó mérnöki gyakorlatnak megfelelően kell elkészíteni, felszerelni és biztonságosan kell üzemelniük.

A jármű gyártójának a csatlakozóberendezés típusára, a pótkocsi műszakilag megengedett legnagyobb össztömegére és a csatlakozási pontra ható megengedhető statikus terhelés nagyságára vonatkozó követelményeit be kell tartani.

A hazai jogi követelményeket elemezve láthatjuk, hogy a motorkerékpárhoz oldalkocsi csak abban az esetben kapcsolható, ha a motorkerékpár saját tömege az oldalkocsi saját tömegének a kétszeresét, az oldalkocsis motorke-

rékpár saját tömegére vonatkoztatott motorteljesítmény pedig 100 kilogrammonként a 3 kW-ot eléri.

Minden oldalkocsis motorkerékpárt fel kell szerelni azokkal a fékekkel, melyekkel az oldalkocsi hiánya esetén szerelnék fel. Ha a jármű oldalkocsival történő vizsgálata során ezek a fékek elegendők a megkövetelt teljesítmény eléréséhez, az oldalkocsi kerekére nem kell féket szerelni, a rögzítőfék nem kötelező. A gépjármű üzemi fékrendszerének a jármű összes kerekét fékeznie kell, az oldalkocsis motorkerékpár oldalkocsijának a kerekére azonban lehet nem fékezhető, ha az előírt fékhatás így is biztosítható. A különböző tenge-

lyeket fékező, de azonos rendeltetésű fékrendszereknek – kivéve a motorkerékpár fékrendszerét – egy vezérlő berendezéssel (pedállal, emeltyűvel) működtethetőnek kell lenniük. A motorkerékpárt fel kell szerelni két, egymástól független vezérlésű üzemi fékszerkezettel, melyek közül az egyik az első, a másik hátsó kerékre hat. Az oldalkocsis motorkerékpár oldalkocsija kerekére ható fékberendezetnek – ha van ilyen – a hátsó kerék üzemi fékberendezetével együtt kell működnie.

Az oldalkocsi – vagy szakzsargonban a „csónak” – kialakítását úgy kell elvégezni, hogy a jármű külső részén ne legyenek olyan kifelé álló hegyes, éles vagy kinyúló részek, melyek alakja, mérete, állásszöge vagy keménysége növeli egy baleset során súrolt vagy elütött személy által elszenvedett testi sérülések kockázatát vagy súlyosságát.

Az oldalkocsis motorkerékpárokat a következő világító- és fényjelző berendezésekkel kell felszerelni:

- távolsági fényszóró,
- tompított fényszóró,
- irányjelző lámpák,
- féklámpa,
- első helyzetjelző lámpa,
- hátsó helyzetjelző lámpa;
- hátsó rendszámablát megvilágító lámpa,
- hátsó nem háromszögű fényvisszaverő.





- Az oldalkocsis motorkerékpárokra a következő világító- és fényjelző berendezések is felszerelhetők:
 - ködfényszóró,
 - hátsó ködlámpa,
 - elakadásjelző,
 - oldalsó nem háromszögű fényviszszaverő,
 - nappali menetjelző lámpa.
- Az oldalkocsi lámpáinak bekötését úgy kell elvégezni, hogy egyrészt az „alpjárműre” túlfeszültséget ne generáljanak, másrészt a motorkerékpár alap elektromos rendszerének az üzembiztonságát nem befolyásolhassák!
- A két-, három- vagy négykerekű motorkerékpárok engedélyezett legnagyobb méretei a következők:
- hosszúság: 4,00 m
szélesség
- kétkerekű segédmotoros kerékpárok esetén: 1 m,
 - egyéb járművek esetén: 2 m,
- magasság: 2,50 m.
- A járművezető súlyának $75 \text{ kg} \pm 5 \text{ kg}$ -nak, magasságának $1,75 \text{ cm} \pm 0,05 \text{ m}$ -nek kell lennie.

Teljesen másként kell vezetni, mint a szóló motorkerékpárt. Eleve nem dönteni kell a kanyarokban, hanem kormányozni, de mert hajlamos sodródásra, erős kézzel kell irányítani. Jobbra forduláskor az oldalkocsira kell hajolni, különben elemelkedik és következik a kétkerekezés. Túl gyors szűk balos fordulónál viszont a súlypont áthelyeződésétől a motorkerékpár hátsó, hajtott kereke emelkedhet fel. Emellett nagyon érzékeny a hosszanti úthibákra, a bogárháttra is. Szóval, eleinte mindenfelé megy. Ráadásul induláskor a hidraulikus csillapító ellenére az oldalkocsi lengésbe kezd, ettől viszont pokolian rángat a kormány, ezért külön lengéscsillapítót, szorítócsavart kell beépíteni. Ezt kell jó meghúzni, aztán a nagyobb tempónál lehet lazítani. Az oldalkocsizás élvezetéhez fontos, hogy precízen legyen beállítva a kerekek előfutása, összetartása, dőlésszöge, mert különben állandóan ki akar törni az oldalkocsi. Legfontosabb a fogat dőlésszöge. Ha a próbaúton az oldalkocsi felé húz

a motor, akkor kicsi, ha ellenkezőleg, akkor nagy a dőlésszög. Korrigálás után oldalkocsiban ülő utassal egyenes úton utazósebességnél elengedett kormányval is egyenesen kell haladni a fogatnak.

A hatósági jelzést, illetőleg annak tartó szerkezetét az oldalkocsis motorkerékpárra az oldalkocsin elöl, a motorkerékpáron hátul úgy kell elhelyezni, hogy a hatósági jelzés síkja a jármű hossz tengelyére merőleges és megközelítően függőleges helyzetű legyen, a járművön túl ne nyúljon, legalsó pontja az úttest szintjétől legalább 0,30 méter, legfelső pontja az úttest szintjétől legfeljebb – amennyiben a felépítmény szerkezeti kialakítása ezt lehetővé teszi – 1,50 méter magasságban és olyan helyen legyen, ahol könnyen leolvasható. ■

MOLNÁR LÁSZLÓ

Q & Car Szakértői és Mérnöki Kft.
9700 Szombathely, Szent Flórián krt. 2.
E-mail: info@jarmutervezo.hu