

**Metodický pokyn č. 52/2018,
ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce sa náprav, kolies, pneumatík
a zavesenia náprav
(Kontrolné položky skupiny 5)**

**Článok 1
Predmet**

(1) Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa ustanovenia § 136 ods. 2 písm. a) tridsiatehoôsmeho bodu zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva metodický pokyn, ktorým sa stanovujú kontrolné položky týkajúce sa náprav, kolies, pneumatík a zavesenia náprav (Kontrolné položky skupiny 5) (ďalej len „metodický pokyn“) vykonávané pri technických kontrolách.

- (2) Metodickým pokynom sa v rámci kontrolných položiek skupiny 5 stanovujú
- a) predpísané podmienky,
 - b) spôsob kontroly,
 - c) zoznam chýb, ktoré možno pri nich zistiť, a ich klasifikácia.

**Článok 2
Kontrolné položky**

- (1) Kontrolné položky sú uvedené v prílohe.
- (2) Každéj kontrolnej položke prislúcha okrem názvu osobitný kód. Prvá číslica v kóde kontrolnej položky je na rozlíšenie príslušnosti do skupiny kontrolných položiek vždy „5“ (napr. kontrolná položka Nápravy má kód 5.1.1.).
- (3) Ak niektorá z požiadaviek osobitného predpisu, na ktorý sa kontrolná položka odvoláva, nie je priamo reprodukovávaná v predpísaných podmienkach v kontrolnej položke, potom sa pri technickej kontrole jej splnenie nepreveruje okrem prípadov, ak je to v kontrolnej položke výslovne ustanovené.
- (4) Spôsobom kontroly sa na účel tohto metodického pokynu rozumie stručný opis spôsobu preverenia splnenia predpísaných podmienok.
- (5) Spôsob kontroly predpísaný v jednotlivých kontrolných položkách je možné aplikovať s použitím predpísaného technologického vybavenia stanice technickej kontroly alebo bežného ručného náradia (napr. skrutkovač). Použitie iných technologických zariadení alebo nástrojov nie je potrebné, ale je prípustné, ak je nimi stanica technickej kontroly vybavená.

(6) Metódy predpísané ako spôsob kontroly spravidla nevyžadujú demontáž súčastí vozidla. V odôvodnených prípadoch je však potrebné odkrytovanie niektorých súčastí vozidla (napr. diskov kolies odňatím ozdobných krytov kolies).

(7) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných položkách zistiť, sú v súlade s ustanoveniami osobitného predpisu¹⁾ klasifikované ako

- a) ľahké chyby (označené písmenom „A“),
- b) vážne chyby (označené písmenom „B“) a
- c) nebezpečné chyby (označené písmenom „C“).

(8) Chyby, ktoré možno v jednotlivých kontrolných položkách zistiť, sú identifikované kódom uvedeným v kontrolných položkách, napr. „5.1.1.b.2“ pre chybu „Narušená stabilita alebo narušená funkčnosť pripevnenia nápravy k vozidlu. Nadmerný pohyb vo vzťahu k upevneniu.“ v kontrolnej položke 5.1.1.

(9) Schválením vozidla sa na účel tohto metodického pokynu rozumie udelenie typového schválenia vozidla, typového schválenia EÚ vozidla, typového schválenia vozidla vyrobeného v malej sérii, typového schválenia vozidla EÚ vyrobeného v malej sérii, viacstupňového typového schválenia, viacstupňového typového schválenia EÚ, schválenia jednotlivo vyrobeného vozidla alebo schválenia jednotlivo dovezeného vozidla. Ak sa výraz schválenie vzťahuje len k niektorému konkrétnemu z týchto druhov schválenia, je to v texte presne uvedené.

Článok 3 **Účinnosť**

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 20. mája 2018.

Peter Varga, MBA, MSc.

generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy
a pozemných komunikácií ministerstva

¹⁾ § 49 vyhlášky Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 137/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti technickej kontroly.

KONTROLNÉ POLOŽKY SKUPINY 5

5. NÁPRAVY, KOLESÁ, PNEUMATIKY A ZAVESENIE NÁPRAV

Nápravy	5.1.1.
----------------	---------------

Predpísané podmienky

1. Na žiadnej z konštrukčných častí prednej nápravy alebo prednej vidlice jednostopového vozidla nesmú byť poškodenia, ktoré by mohli narušiť pevnosť alebo funkciu niektorého jej dielu alebo nápravy ako celku.
2. Všetky skrutkové spoje musia byť bezpečne dotiahnuté, nesmú chýbať zaisťovacie diely (poistné podložky, závlačky, samoistiacie matice môžu byť nahradené ekvivalentným zaisťovacím spojom).
3. Na prednej náprave nesmú byť konštrukčné zmeny voči schválenému vyhotoveniu.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav všetkých konštrukčných častí každej nápravy (vidlice) vozidla. Súčasne sa prehliadkou zistí, či časti každej nápravy (vidlice) neboli zjavne zmenené oproti schválenému vyhotoveniu. Zároveň sa overí tesnosť rozvodovky. Pri prehliadke vozidla zospodu sa použije kontrolná jama alebo zdvihák (okrem vozidiel, u ktorých to konštrukcia neumožňuje, ako napr. vozidlá kategórie L alebo PS). Na identifikáciu konkrétnej nápravy sa pri zápise chýb používa poradové číslo nápravy; prvej zodpovedá číslo 1, druhej číslo 2, atď.

Chyby

Kód		Opis	Hodnotenie
5.1.1.	a)	Náprava (vidlica) je deformovaná alebo inak vážne poškodená (napr. viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov)	C
5.1.1.	b)	1 Pripevnenie nápravy (vidlice) k vozidlu nie je bezpečné, spoje sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
5.1.1.	b)	2 Narušená stabilita alebo narušená funkčnosť pripevnenia nápravy k vozidlu. Nadmerný pohyb vo vzťahu k upevneniu.	C
5.1.1.	c)	1 Nebezpečná modifikácia nápravy (vidlice), konštrukčné časti nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne modifikované oproti schválenému vyhotoveniu.	B
5.1.1.	c)	2 Narušená stabilita alebo funkčnosť nápravy, nedostatočná vzdialenosť od iných častí vozidla alebo zeme alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne modifikované oproti schválenému vyhotoveniu, zmena bezprostredne ohrozuje bezpečnosť prevádzky vozidla.	C

Predpísané podmienky:

1. Unášač kolesa nesmie byť prasknutý, deformovaný alebo inak vážne poškodený.
2. V uložení unášača kolesa (na všetkých kolesách) musí byť len obvyklá montážna vôľa. Žiadne pohyblivé uloženie nesmie byť úplne bez vôle (čiastočne alebo úplne zadreté z dôvodu poškodenia, korózie alebo nedostatočného mazania).
3. V uložení unášača kolesa nesmie byť nadmerná vôľa.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa preverí stav všetkých konštrukčných častí unášača kolesa. Vôľa sa zistí vizuálnou prehliadkou na všetkých kolesách namontovaných na vozidle pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle. Ak vybavenie celovozidlového zdviháka neumožňuje skontrolovať zadnú nápravu pomocou detektora vôle, potom sa kontrola vykoná vizuálnou prehliadkou a manuálnym pohybovaním jednotlivými konštrukčnými prvkami zavesenia kolesa alebo pomocou vhodného náradia. V prípade, ak technik technickej kontroly (ďalej len „technik“) nedokáže týmto spôsobom presne posúdiť stav unášača kolesa, vykoná kontrolu na pridvihnutom kolese alebo náprave (okrem kategórie PS). Pri prehliadke jednostopového vozidla sa skontroluje vôľa na prednej a zadnej vidlici.

Chyby

Kód		Opis	Hodnotenie
5.1.2.	a)	Prasknutý unášač kolesa.	C
5.1.2.	b)	1 Unášač kolesa má nadmerne opotrebovaný zvislý otočný čap a/alebo puzdrá.	B
5.1.2.	b)	2 Pripevnenie unášač kolesa má nadmerne opotrebovaný zvislý otočný čap, čím je narušená smerová stabilita vozidla.	C
5.1.2.	c)	1 Nadmerná vôľa pohybu medzi unášačom a nápravnicou.	B
5.1.2.	c)	2 Vôľa pohybu medzi unášačom a nápravnicou je zväčšená natoľko, že vzniká pravdepodobnosť uvoľnenia a je narušená smerová stabilita vozidla.	C
5.1.2.	d)	1 Pripevnenie čapu unášača kolesa na náprave s pravdepodobnosťou uvoľnenia.	B
5.1.2.	d)	2 Pripevnenie čapu unášača kolesa na náprave s pravdepodobnosťou uvoľnenia, čím je narušená smerová stabilita vozidla.	C

Predpísané podmienky

1. V uložení kolies musí byť len taká montážna vôľa, aby sa kolesá otáčali plynulo, bez mechanického brzdenia spôsobovaného súčastami uloženia.
2. V uložení kolies nesmú byť radiálne a axiálne vôle väčšie, ako sú konštrukčne dané uložení kolesa.

Spôsob kontroly

Vôľa sa zistí vizuálnou prehliadkou pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle. Na rozlíšenie, či ide o vôľu v uložení alebo zavesení, je potrebné zabrzdzenie kolesa, čo vymedzí vôľu v uložení kolesa, ak sa aj vtedy vôľa zistí jedná sa o vôľu v zavesení kolesa posudzovanú v položke 5.3.4. Ak vybavenie celovozidlového zdviháka neumožňuje skontrolovať zadnú nápravu pomocou detektora vôle, potom sa kontrola vykoná vizuálnou prehliadkou a manuálnym pohybovaním kolesa alebo pomocou vhodného náradia. V prípade, ak technik nedokáže týmto spôsobom presne posúdiť vôle na kolese, vykoná kontrolu na pridvihnutom kolese alebo náprave (okrem kategórie PS).

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.1.3.	a)	1	Nadmerná vôľa v ložisku kolesa.	B
5.1.3.	a)	2	Narušená smerová stabilita v dôsledku nadmernej vôle v ložisku kolesa, nebezpečenstvo zničenia.	C
5.1.3.	b)	1	Ložisko kolesa príliš tesné, zadreté.	B
5.1.3.	b)	2	Nebezpečenstvo prehriatia v dôsledku zadretia ložiska kolesa, nebezpečenstvo zničenia.	C

Predpísané podmienky

1. Všetky pripevňovacie skrutky alebo matice pripevňujúce koleso na náboj musia byť riadne dotiahnuté a nesmú mať nadmerne poškodené hrany. Žiadna skrutka alebo matica nesmie chýbať. Skrutky alebo matice kolies, s ktorými bolo vozidlo schválené, nesmú byť neprimerane modifikované alebo nahradené zjavne nevhodnými.
2. Náboj kolesa nesmie byť nadmerne poškodený, deformovaný, prasknutý. Závit na upevnenie kolies na náboji nesmie byť poškodený.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí prítomnosť všetkých pripevňovacích skrutiek alebo matíc. Na účely kontroly sa musí zabezpečiť prístup k pripevňovacím skrutkám alebo maticiam. Sňatie

puklice alebo ozdobného krytu kolesa sa nepovažuje za demontáž časti vozidla ani v prípade, ak je na uvoľnenie poistnej skrutky alebo poistnej spony puklice potrebné použitie náradia. Pripevnenie kolies sa zisťuje na detektore vôle alebo ručným pohybovaním kolesa pri kontrole v položkách č. 5.1.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.2.1.	a)	1	Akékoľvek matice alebo skrutky na náboji kolesa chýbajú alebo sú uvoľnené.	B
5.2.1.	a)	2	Upevnenie na náboji kolesa chýba alebo je uvoľnené do takej miery, že hrozí ich celková deštrukcia (rozpojenie).	C
5.2.1.	b)	1	Náboj kolesa je opotrebený alebo poškodený.	B
5.2.1.	b)	2	Náboj kolesa je deformovaný, prasknutý, nadmerne opotrebený alebo poškodený spôsobom, ktorý narúša bezpečné upevnenie kolies.	C
5.2.1.	SK	1	Kvôli poškodeniu závitov na pripevňovacej skrutke alebo matici koleso zjavne nie je dotiahnuté.	C
5.2.1.	SK	2	Na pripevnenie kolesa je použitá jedna alebo viacero nevhodných skrutiek alebo matíc, alebo sú ich hrany nadmerne poškodené	B

Kolesá (disky)	5.2.2.
-----------------------	---------------

Predpísané podmienky

1. Druh kolies (napr. diskové alebo špicové) a rozmery ráfikov musia zodpovedať schválenému vyhotoveniu. Za schválené vyhotovenie sa na účel tejto kontrolnej položky považuje také, ktoré zodpovedá údajom uvedeným v predloženom doklade o evidencii vozidla.
2. Disky kolies (vrátane špicových kolies) a ráfiky nesmú byť deformované, prasknuté alebo inak nadmerne poškodené.
3. Špicové disky (používané najmä na jednostopových vozidlách) musia mať všetky špice rovnomerne napnuté, žiadna z nich nesmie chýbať, nesmie byť deformovaná alebo nadmerne porušená koróziou.
4. Pri zdvojenej montáži kolies musia byť na hustenie vnútornej pneumatiky ventily usporiadané a kolesá vyhotovené tak, aby sa tlak vzduchu v pneumatike dal kedykoľvek ľahko upraviť alebo merať zo strany vonkajšieho kolesa, bez demontáže kolies alebo inej obtiažnej manipulácie.

Spôsob kontroly

Posúdi sa súlad s údajmi v predloženom doklade o evidencii vozidla. Súlad rozmeru ráfikov s predloženým dokladom o evidencii sa posudzuje, iba ak je to možné bez demontáže pneumatiky a bez merania. Stav diskov kolies (vrátane špicových kolies) a ráfikov sa zistí prehliadkou. Na účely kontroly sa musí zabezpečiť prístup k pripevňovacím skrutkám alebo

maticiam. Sňatie puklice alebo ozdobného krytu kolesa sa nepovažuje za demontáž časti vozidla ani v prípade, ak je na uvoľnenie poistnej skrutky alebo poistnej spony puklice potrebné použitie náradia. Pripevnenie kolies sa zisťuje na detektore vôle alebo ručným pohybovaním kolesa pri kontrole v položkách č. 5.1.

Chyby

Kód		Opis	Hodnotenie
5.2.2.	a)	Akákoľvek prasklina alebo chyba zvarov na disku kolesa.	C
5.2.2.	b)	1 Upevňovacie obruče pneumatík nie sú správne namontované.	B
5.2.2.	b)	2 Pravdepodobnosť oddelenia upevňovacích obručí kolesa.	C
5.2.2.	c)	1 Značne zdeformovaný alebo opotrebený disk kolesa.	B
5.2.2.	c)	2 Narušená bezpečnosť upevnenia kolesa na náboj kolesa, narušená bezpečnosť upevnenia pneumatiky na koleso.	C
5.2.2.	d)	Rozmer, technická koncepcia, kompatibilita alebo typ kolesa nie je v súlade s požiadavkami a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.	B
5.2.2.	SK	1 Ventil vnútornej pneumatiky pri zdvojenej montáži kolesa nie je prístupný zo strany vonkajšieho kolesa.	A

Pneumatiky	5.2.3.
-------------------	---------------

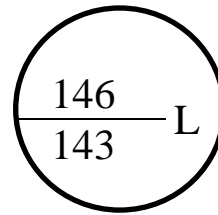
Predpísané podmienky

1. Pneumatiky musia byť typovo schválené alebo homologizované a v súlade s údajmi v predložennom doklade o evidencii vozidla (rozmer, druh, kategória rýchlosti, index nosnosti a prípadné ďalšie spresnenia). Pneumatiky homologizované podľa EHK č. 75 určené pre vozidlá kategórií L2e a L5e môžu byť namontované aj na vozidlá kategórie L6e a L7e.

185/70 R 14 89 T

Obr. 1. Príklad označenia na pneumatike triedy C1. „185“ je šírka, „70“ je menovité profilové číslo, „R“ je označenie radiálnej konštrukcie, „14“ je menovitý priemer ráfika, „89“ index nosnosti a „T“ kategória rýchlosti.

225/70 R 22.5 148/145 J



Obr. 2. Príklad označenia na pneumatike triedy C2 alebo C3. „225“ je šírka, „70“ je menovité profilové číslo, „R“ je označenie radiálnej konštrukcie, „22.5“ je menovitý priemer ráfika, „148“ je index nosnosti pri jednoduchej montáži, „145“ je index nosnosti pri zdvojenom usporiadaní (dvojmontáži) a „J“ kategória rýchlosti. Pneumatika je použiteľná aj s kategóriou rýchlosti „L“ s indexom nosnosti „146“ pre jednoduchú montáž a „143“ pre zdvojené usporiadanie.

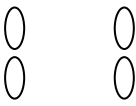
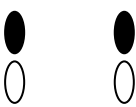

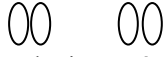



Poznámka: Pneumatiky triedy C1 sú určené najmä pre vozidlá kategórií M1, N1, O1 a O2. Pneumatiky tried C2 a C3 sú určené pre vozidlá kategórií M2, M3, N, O3 a O4, okrem pneumatík rýchlostných kategórií do 80 km.h⁻¹; pneumatikou triedy C2 je pneumatika s indexom nosnosti pri jednoduchom usporiadaní ≤ 121 a kategóriou rýchlosti \geq „N“, pneumatikou triedy C3 je buď pneumatika s indexom nosnosti pre jednoduché usporiadanie ≥ 122 alebo s indexom nosnosti pre jednoduché usporiadanie ≤ 121 a súčasne s kategóriou rýchlosti \leq „M“.



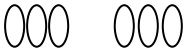
100/80 B 18 53 S

Obr. 3. Príklad označenia na pneumatike určenej pre vozidlá kategórií L1e až L5e. „100“ je šírka, „80“ je menovité profilové číslo, „B“ je označenie zmiešanej konštrukcie (BIAS BELTED), „18“ je menovitý priemer ráfika, „53“ je index nosnosti a „S“ kategória rýchlosti.

2. Schválené alebo homologizované pneumatiky podľa odseku 1 nemusia byť použité na vozidlách
 - a) kategórií L1e, L2e a L6e s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou vozidla rovnou alebo menšou 150 kg, pre ktoré možno použiť pneumatiky so šírkou prierezu menšou alebo nanajvýš rovnou 67 mm (2,64 "), pričom šírke pneumatiky zodpovedá prvé číslo v označení rozmeru pneumatiky (napr. pneumatika s označením „100/90-10“ má šírku 100 mm, alebo pneumatika s označením „3,5-17“ má šírku 3,5 "),
 - b) kategórie Ta,
 - c) kategórie Ra,
 - d) kategórie PS, ktorých najväčšia rýchlosť vozidla neprevyšuje 40 km·h⁻¹.

3. Okrem pneumatík, ktoré určil výrobca vozidla podľa predloženého dokladu o evidencii vozidla možno na vozidle použiť i pneumatiky, ktoré zodpovedajú najväčšej technicky prípustnej hmotnosti vozidla (technicky prípustným hmotnostiam pripadajúcim na nápravu) a jeho najväčšej konštrukčnej rýchlosti, prípadne iným podmienkam prevádzky vozidla uvedeným v predložnom doklade o evidencii vozidla, avšak rozmery takýchto pneumatík sa nesmú líšiť od zapísaných v predložnom doklade o evidencii vozidla.
4. Nosnosť pneumatík namontovaných na vozidle, určená podľa označenia indexu nosnosti uvedeného na pneumatike, musí v závislosti od usporiadania pneumatík na vozidle plniť podmienky uvedené v tabuľke.

Kategória vozidiel	Usporiadanie pneumatík (rovnaká farba pneumatík v schematickom znázornení ich usporiadania na nápravách znamená ich zhodnosť)	Minimálna požadovaná nosnosť pneumatiky
nešpecifikovaná	 zhodné pneumatiky na všetkých nápravách v jednoduchom usporiadaní	polovica najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti pripadajúcej na najviac zaťaženú nápravu
	 zhodné pneumatiky na jednotlivých nápravách v jednoduchom usporiadaní	polovica maximálne prípustnej celkovej hmotnosti pre príslušnú nápravu, pričom pri triedach pneumatík C2 a C3 sa zohľadňuje zaťažiteľnosť v závislosti od najväčšej konštrukčnej rýchlosti vozidla podľa EHK č. 54 (reprodukované v samostatnej tabuľke nižšie)
M1, N1, O1 a O2	 pneumatiky homologizované podľa EHK č. 30 v zdvojenom usporiadaní (dvojmontáž)	0,27 násobok maximálne prípustnej celkovej hmotnosti pre príslušnú nápravu
M2, M3, N, O3 a O4	 pneumatiky homologizované podľa EHK č. 54 v zdvojenom usporiadaní (dvojmontáž)	0,25 násobok maximálne prípustnej celkovej hmotnosti pre príslušnú nápravu
L	 jedna pneumatika na náprave	najväčšia technicky prípustná hmotnosť pripadajúca na túto nápravu
	 dve pneumatiky na náprave v jednoduchom usporiadaní	polovica najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti pripadajúcej na túto nápravu
	 dve pneumatiky v zdvojenom usporiadaní (dvojmontáž)	0,54 násobok najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti pripadajúcej na túto nápravu

	 dva súbory pneumatík v zdvojenom usporiadaní (dvojmontáž)	0,27 násobok najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti pripadajúcej na túto nápravu
T, R a S	 dva súbory pneumatík v zdvojenom usporiadaní (dvojmontáž)	0,285 násobok maximálne prípustnej celkovej hmotnosti pre túto nápravu
	 dva súbory pneumatík v strojenom usporiadaní (trojmontáž)	0,2 násobok maximálne technicky prípustnej hmotnosti pre túto nápravu

Indexy nosnosti a im zodpovedajúce nosnosti pneumatík sú uvedené v tabuľke.

Index	Nosnosť	Index	Nosnosť	Index	Nosnosť	Index	Nosnosť	Index	Nosnosť
16	71	53	206	90	600	127	1750	164	5000
17	73	54	212	91	615	128	1800	165	5150
18	75	55	218	92	630	129	1850	166	5300
19	77,5	56	224	93	650	130	1900	167	5450
20	80	57	230	94	670	131	1950	168	5600
21	82,5	58	236	95	690	132	2000	169	5800
22	85	59	243	96	710	133	2060	170	6000
23	87,5	60	250	97	730	134	2120	171	6150
24	90	61	257	98	750	135	2180	172	6300
25	92,5	62	265	99	775	136	2240	173	6500
26	95	63	272	100	800	137	2300	174	6700
27	97	64	280	101	825	138	2360	175	6900
28	100	65	290	102	850	139	2430	176	7100
29	103	66	300	103	875	140	2500	177	7300
30	106	67	307	104	900	141	2575	178	7500
31	109	68	315	105	925	142	2650	179	7750
32	112	69	325	106	950	143	2725	180	8000
33	115	70	335	107	975	144	2800	181	8250
34	118	71	345	108	1000	145	2900	182	8500
35	121	72	355	109	1030	146	3000	183	8750
36	125	73	365	110	1060	147	3075	184	9000
37	128	74	375	111	1090	148	3150	185	9250
38	132	75	387	112	1120	149	3250	186	9500
39	136	76	400	113	1150	150	3350	187	9750
40	140	77	412	114	1180	151	3450	188	10000
41	145	78	425	115	1215	152	3550	189	10300
42	150	79	437	116	1250	153	3650	190	10600
43	155	80	450	117	1285	154	3750	191	10900
44	160	81	462	118	1320	155	3875	192	11200
45	165	82	475	119	1360	156	4000	193	11500
46	170	83	487	120	1400	157	4125	194	11800
47	175	84	500	121	1450	158	4250	195	12150
48	180	85	515	122	1500	159	4375	196	12500
49	185	86	530	123	1550	160	4500	197	12850
50	190	87	546	124	1600	161	4625	198	13200
51	195	88	560	125	1650	162	4750	199	13600
52	200	89	580	126	1700	163	4875	200	14000

V prípade pneumatík triedy C1 homologizovaných podľa EHK č. 30 s kategóriami rýchlosti V, W, Y a Z je nutné zohľadniť aj to, že dovolená zaťažiteľnosť pneumatiky danej nosnosti klesá so zvyšujúcou sa konštrukčnou rýchlosťou vozidla podľa nasledovných tabuliek (napr. pneumatika s označením „110 W“ má na vozidle s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou 260 km·h⁻¹ dovolenú zaťažiteľnosť len 90 % z na nej vyznačenej nosnosti 1060 kg, teda 954 kg).

Kategória rýchlosti V		Kategórie rýchlosti W a Z		Kategórie rýchlosti Y a Z	
Najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla (km·h ⁻¹)	Zaťažiteľnosť (% nosnosti)	Najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla (km·h ⁻¹)	Zaťažiteľnosť (% nosnosti)	Najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla (km·h ⁻¹)	Zaťažiteľnosť (% nosnosti)
215	98,5	240	100	270	100
220	97	250	95	280	95
225	95,5	260	90	290	90
230	94	270	85	300	85
235	92,5				
240	91				

V prípade pneumatík tried C2 a C3 homologizovaných podľa EHK č. 54 je nutné pri montáži zhodných pneumatík na jednotlivých nápravách vozidla v jednoduchom usporiadaní zohľadniť aj to, že sa dovolená zaťažiteľnosť pneumatiky danej nosnosti mení v závislosti od konštrukčnej rýchlosti vozidla podľa nasledovnej tabuľky.

Zmena zaťažiteľnosti oproti hodnote vyznačenej na pneumatike (%)										
<i>(nosnosti vyznačenej na pneumatike zodpovedá 100 %, napr. „+150“ uvedené v tabuľke znamená zaťažiteľnosť 250 % vyznačenej nosnosti a „-10“ znamená zaťažiteľnosť 90 % vyznačenej nosnosti)</i>										
Rýchlosť (km·h ⁻¹)	Všetky indexy nosnosti				Indexy nosnosti ≥ 122 ^{a)}		Indexy nosnosti ≤ 121 ^{a)}			
	Symbol rýchlostnej kategórie				Symbol rýchlostnej kategórie		Symbol rýchlostnej kategórie			
	F	G	J	K	L	M	L	M	N	P ^{b)}
0	+150	+150	+150	+150	+150	+150	+110	+110	+110	+110
5	+110	+110	+110	+110	+110	+110	+90	+90	+90	+90
10	+80	+80	+80	+80	+80	+80	+75	+75	+75	+75
15	+65	+65	+65	+65	+65	+65	+60	+60	+60	+60
20	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50	+50
25	+35	+35	+35	+35	+35	+35	+42	+42	+42	+42
30	+25	+25	+25	+25	+25	+25	+35	+35	+35	+35
35	+19	+19	+19	+19	+19	+19	+29	+29	+29	+29
40	+15	+15	+15	+15	+15	+15	+25	+25	+25	+25
45	+13	+13	+13	+13	+13	+13	+22	+22	+22	+22
50	+12	+12	+12	+12	+12	+12	+20	+20	+20	+20
55	+11	+11	+11	+11	+11	+11	+17,5	+17,5	+17,5	+17,5
60	+10	+10	+10	+10	+10	+10	+15,0	+15,0	+15,0	+15,0

65	+7,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5	+13,5	+13,5	+13,5	+13,5
70	+5,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+7,0	+12,5	+12,5	+12,5	+12,5
75	+2,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+5,5	+11,0	+11,0	+11,0	+11,0
80	0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+4,0	+10,0	+10,0	+10,0	+10,0
85	-3	+2,0	+3,0	+3,0	+3,0	+3,0	+8,5	+8,5	+8,5	+8,5
90	-6	0	+2,0	+2,0	+2,0	+2,0	+7,5	+7,5	+7,5	+7,5
95	-10	-2,5	+1,0	+1,0	+1,0	+1,0	+6,5	+6,5	+6,5	+6,5
100	-15	-5	0	0	0	0	+5,0	+5,0	+5,0	+5,0
105		-8	-2	0	0	0	+3,75	+3,75	+3,75	+3,75
110		-13	-4	0	0	0	+2,5	+2,5	+2,5	+2,5
115			-7	-3	0	0	+1,25	+1,25	+1,25	+1,25
120			-12	-7	0	0	0	0	0	0
125						0	-2,5	0	0	0
130						0	-5,0	0	0	0
135							-7,5	-2,5	0	0
140							-10	-5	0	0
145								-7,5	-2,5	0
150								-10,0	-5,0	0
155									-7,5	-2,5
160									-10,0	-5,0

- a) Indexy nosnosti vzťahujúce sa na jednoduchú montáž.
b) Zmeny zaťažiteľnosti nie sú dovolené pri rýchlostiach nad 160 km.h⁻¹. Pre rýchlostnú kategóriu Q a vyššiu rýchlostná kategória zodpovedajúca symbolu rýchlostnej kategórie určuje maximálnu dovolenú rýchlosť pre pneumatiku

5. Kategória rýchlosti každej pneumatiky musí zodpovedať prinajmenšom maximálnej konštrukčnej rýchlosti vozidla. Symboly kategórií rýchlosti a zodpovedajúce rýchlosti sú uvedené v tabuľke.

Kategória rýchlosti	A1	A2	A4	A6	A8	B	C	D	E	F
Rýchlosť (km·h ⁻¹)	5	10	20	30	40	50	60	65	70	80

Kategória rýchlosti	G	J	K	L	M	N	P	Q	R	S
Rýchlosť (km·h ⁻¹)	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180

Kategória rýchlosti	T	U	H	V	Z ^{a)}	W	(W)	Y	(Y)
Rýchlosť (km·h ⁻¹)	190	200	210	240	> 240	270	> 270	300	> 300

- a) Kategória rýchlosti „Z“ sa uvádza priamo v označení rozmeru pneumatiky, napr. „225/50 ZR 16“. Na pneumatike môže byť uvedená spolu s niektorou vyššou kategóriou rýchlosti, napr. „205/45 ZR 17 88W“, čo znamená jej použiteľnosť až po rýchlosti zodpovedajúce tejto vyššej kategórii rýchlosti, v danom prípade 270 km.h⁻¹.

6. Ak sa použijú pneumatiky označené horským symbolom podľa vzoru na obr. 4 (pneumatiky pre jazdu na snehu) alebo pneumatiky s označením „POR“ (profesionálne terénne pneumatiky) s nižšou kategóriou rýchlosti, ako zodpovedá najväčšej konštrukčnej rýchlosti vozidla, najmenej však kategórie rýchlosti zodpovedajúcej rýchlosti $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a v prípade vozidiel kategórie L najmenej kategórie rýchlosti zodpovedajúcej rýchlosti $130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na túto skutočnosť musí upozorňovať nálepka alebo iné zariadenie v zornom poli vodiča s údajom o najväčšej prípustnej rýchlosti pneumatík, ktorá nesmie byť prekročená. Zníženie kategórie rýchlosti nie je dovolené pri použití pneumatík s vylepšenými trakčnými vlastnosťami pri jazde na snehu označených iba symbolmi "M+S", "M.S." alebo "M & S".



Obr. 4. Príklad označenia pneumatiky pre jazdu na snehu horským symbolom. Symbol môže byť tvorený horským štítom so snehovou vločkou alebo snehovou vločkou v horskom štíte s tromi vrcholmi.

7. Pneumatiky s prehĺbenými dezénovými drážkami musia byť na oboch stranách bočnice pneumatiky označené symbolom podľa príkladu na obr. 5 s priemerom najmenej 20 mm alebo nápisom „REGROOVABLE“. Prehĺbovanie drážok dezénu pneumatík vozidiel kategórie M₁ je zakázané.



Obr. 5. Príklad označenia pneumatiky s prehĺbovatelnými drážkami, alternatívnym označením je nápis „REGROOVABLE“.

8. Na vozidle nesmú byť, okrem núdzového dojazdu a okrem motocyklov s postranným vozíkom kategórie L_{4e}, súčasne použité pneumatiky rôznych rozmerov a konštrukcií, ak nie je údajmi v predloženej doklade o evidencii vozidla určené inak. Konštrukciou pneumatiky sa rozumie konštrukcia diagonálna (BIAS-PLY), radiálna (PLY) a zmiešaná (BIAS BELTED). Na rovnakej náprave musia byť použité iba zhodné pneumatiky. Zhodnou pneumatikou sa rozumie pneumatika s rovnakým rozmerom, konštrukciou, kategóriou použitia, názvom výrobcu, obchodnou značkou, indexom nosnosti, kategóriou rýchlosti a prierezom. Na účel tohto metodického pokynu sa za rovnaké považujú prierezy takých pneumatík, ktoré sa zhodujú v šírke a profilovom čísle. Kategóriou použitia sa rozumie:
- a) normálna cestná pneumatika,
 - b) pneumatika na jazdu na snehu označená horským symbolom (obr. 4),

- c) pneumatika s vylepšenými trakčnými vlastnosťami v blate alebo čerstvom alebo roztopenom snehu s označením "M+S" alebo "M.S" alebo "M&S",
 - d) špeciálna pneumatika
 - 1. pneumatika na špeciálne použitie, napríklad na zmiešané použitie na cestu a mimo nej alebo na iné špeciálne účely s označením "MPT", "ET", "ML" alebo "POR" definované v predpise EHK č. 117
 - 2. pneumatika s obmedzenou rýchlosťou
 - 3. pneumatika pre niektoré stavebné a poľnohospodárske stroje s označením "IND", "R-4" alebo "F-3",
 - e) náhradná pneumatika na dočasné použitie.
9. Použitie pneumatík s protisklzovými hrotmi je zakázané pre všetky vozidlá okrem vozidiel záchranej služby.
10. Ak je pre bežné použitie pneumatiky predpísaný smer jej rotácie, pri montáži na vozidlo musí byť dodržaný.
11. Ak sú pneumatiky alebo vozidlo vybavené systémom sledovania tlaku v pneumatikách, tento systém musí pracovať správne.

Spôsob kontroly

1. Prehliadkou všetkých pneumatík namontovaných na vozidle sa overí plnenie predpísaných podmienok.
2. Ak je pri technickej kontrole na vozidle namiesto niektorého kolesa namontované náhradné koleso určené na dočasné použitie, vyznačí sa ľahká chyba podľa bodu 5.2.3.SK.10 v tabuľke možných chýb. Tento stav sa v tabuľke možných chýb nepovažuje za montáž nezhodných pneumatík podľa bodu 5.2.3.SK.1 alebo pneumatík rôznych rozmerov podľa bodu 5.2.3.b alebo pneumatík rôznych konštrukcií podľa bodu 5.2.3.c na tej istej náprave.
3. Ak sú na vozidle použité pneumatiky označené horským symbolom (obr. 4) alebo pneumatiky s označením „POR“ s kategóriou rýchlosti nižšou, ako je najväčšia konštrukčná rýchlosť vozidla, a upozornenie na najväčšiu povolenú rýchlosť takýchto pneumatík chýba, vyznačí sa okrem chyby tiež vysvetľujúci záznam do rubriky „Ďalšie záznamy STK“ protokolu o technickej kontrole vozidla, napríklad: „Pneumatiky kategórie Q – do 160 km.h⁻¹“. Ak sa v tomto prípade pri technickej kontrole na vhodné miesto v zornom poli vodiča umiestni alebo sa na palubnej doske vozidla zapne zobrazovanie upozornenia na najväčšiu povolenú rýchlosť takýchto pneumatík, chyba ani vysvetľujúci záznam sa nevyznačí.
4. V prípade vozidla kategórie PS sa náhradné koleso neposudzuje.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.2.3.	a)	1	Rozmer pneumatík, nosnosť, schvaľovacia značka alebo rýchlostná kategória nie je v súlade s požiadavkami a má vplyv na bezpečnosť cestnej premávky.	B
5.2.3.	a)	2	Nedostatočná nosnosť alebo rýchlostná kategória pri aktuálnom používaní, pneumatika sa dotýka iných pevných častí vozidla, čo narúša bezpečnosť cestnej premávky.	C
5.2.3.	b)		Pneumatiky na rovnakej náprave alebo v zdvojennej montáži kolies majú rôzne rozmery.	B

5.2.3.	c)		Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).	B
5.2.3.	d)	1	Akkoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky.	B
5.2.3.	d)	2	Kordová vrstva pneumatiky viditeľná alebo poškodená.	C
5.2.3.	e)	1	Ukazovateľ opotrebenia dezénu pneumatiky sa stáva viditeľným.	B
5.2.3.	e)	2	Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami.	C
5.2.3.	f)	1	Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu).	A
5.2.3.	f)	2	Odieranie pneumatiky o iné časti vozidla (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené).	B
5.2.3.	g)	1	Pneumatiky s prehĺbenými drážkami nie sú v súlade s požiadavkami.	B
5.2.3.	g)	2	Ochranná kordová vrstva pneumatiky s prehĺbenými drážkami narušená	C
5.2.3.	h)	1	Systém sledovania tlaku pneumatiky nefunguje správne, alebo je pneumatika zjavne nedohustená.	A
5.2.3.	h)	2	Očividne nefunkčný systém sledovania tlaku pneumatiky.	B
5.2.3.	SK	1	Na tej istej náprave vozidla sú použité pneumatiky, ktoré nemajú zhodný obchodný názov, názov výrobcu, kategóriu použitia, index nosnosti, kategóriu rýchlosti alebo prierez.	C
5.2.3.	SK	2	Pneumatika s prehĺbenými drážkami je namontovaná na vozidle, pre ktoré to nie je povolené.	C
5.2.3.	SK	3	Pneumatika s protisklzovými hrotmi je namontovaná na vozidle, pre ktoré to nie je povolené.	C
5.2.3.	SK	4	Nie je dodržaný predpísaný smer rotácie pneumatiky.	C
5.2.3.	SK	5	Niektorá pneumatika má na vonkajšom obvode alebo na boku trhlinu alebo iné poškodenie, ktoré neobnažuje ani nenaruša kordovú vrstvu.	A
5.2.3.	SK	6	Pneumatika s drobným poškodením je použitá s dušou a nie je z nej odstránený nápis „TUBELESS“.	A
5.2.3.	SK	7	Obnovená (protektorovaná) pneumatika je použitá na vozidle, pre ktoré to nie je povolené.	B
5.2.3.	SK	8	Na obnovej (protektorovanej) pneumatike sa zjavne oddeľuje kord, kordová vrstva alebo protektorovaná časť.	C
5.2.3.	SK	9	Obnovená (protektorovaná) pneumatika nie je označená slovom „RETRREAD“ (prípadne „REMOULD“).	C
5.2.3.	SK	10	Namiesto niektorého kolesa je namontované náhradné koleso určené na dočasné použitie alebo plnohodnotné náhradné koleso.	A
5.2.3.	SK	11	Na niektorom kolese namontovanom na vozidle je poškodenie, ktoré spôsobuje nemožnosť nahustenia kolesa	C

5.3 Systém zavesenia

Pružiny a stabilizátor

5.3.1.

Predpísané podmienky

1. Vozidlá okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a ťahaných vymeniteľných strojov za traktor musia byť odpružené.
2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k zlomeniu niektorého dielu.
3. Žiadne diely pruženia nesmú byť neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými.
4. Skrutná tyč stabilizátora nesmie byť prasknutá alebo inak mechanicky poškodená.
5. Pripevňovacie skrutky alebo matice stabilizátora a jeho uloženia musia byť dotiahnuté.
6. Uloženie stabilizátora alebo jeho pomocných ramien nesmie byť popraskané, alebo opotrebované natoľko, že by stabilizátor mal možnosť voľného pohybu.
7. Stabilizátor a jeho súčasti nesmú byť neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pruženia všetkých náprav a súvisiacich dielov, ako aj stav stabilizátora a bodov jeho pripevnenia. Pri prehliadke vozidla zospodu sa použije kontrolná jama alebo zdvihák (okrem vozidiel, u ktorých to ich konštrukcia neumožňuje, ako napr. u vozidiel kategórie L).

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.3.1.	a)	1	Nedostatočné pripevnenie pružín na podvozok alebo nápravu.	B
5.3.1.	a)	2	Viditeľný vzájomný pohyb v pripevnení pružín na podvozok alebo nápravu. Upevnenie je veľmi vážne uvoľnené.	C
5.3.1.	b)	1	Poškodený alebo prasknutý komponent pružiny.	B
5.3.1.	b)	2	Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy pružiny sú veľmi vážne narušené z dôvodu poškodenia alebo prasknutia komponentu.	C
5.3.1.	c)	1	Pružina chýba.	B
5.3.1.	c)	2	Hlavná pružina (list pružiny) alebo dodatočné listy pružiny sú veľmi vážne narušené z dôvodu absencie pružiny.	C
5.3.1.	d)	1	Nebezpečná modifikácia pruženia	B
5.3.1.	d)	2	Nedostatočná vzdialenosť pružín od iných častí vozidla, pružinový systém nefunkčný.	C
5.3.1.	SK	1	Dorazy (obmedzovače) pruženia chýbajú.	B
5.3.1.	SK	2	Niektoré spoje pruženia sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla.	A

5.3.1.	SK	3	Stabilizátor a jeho súčasti, s ktorými bolo vozidlo schválené, chýbajú alebo sú neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými.	B
5.3.1.	SK	4	Skrutná tyč stabilizátora je poškodená natoľko, že stabilizátor neplní svoju funkciu.	B
5.3.1.	SK	5	Uloženie stabilizátora alebo jeho pomocných ramien je natoľko opotrebované alebo popraskané, že hrozí ich rozpadnutie, alebo stabilizátor má možnosť voľného pohybu.	B

Tlmiče pruženia	5.3.2.
------------------------	---------------

Predpísané podmienky

1. Hydraulické alebo pneumatické tlmiče pruženia, prípadne kombinované tlmičové systémy nesmú byť viditeľne poškodené.
2. Všetky tlmiče pruženia musia byť riadne upevnené a spojené s príslušnými časťami vozidla. Pružné uloženia nesmú byť opotrebované.
3. Na tlmiči pruženia nesmie chýbať ochranný plášť a nesmú byť poškodené prachovky piestnice.

Spôsob kontroly

Stav všetkých tlmičov pruženia alebo tlmičovej sústavy sa zistí vizuálnou prehliadkou príslušných súčastí a ich upevnenia. Pri prehliadke vozidla zospodu sa použije kontrolná jama alebo zdvihák (okrem vozidiel, u ktorých to ich konštrukcia neumožňuje, ako napr. u vozidiel kategórie L).

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.3.2.	a)	1	Nedostatočne pripevnenie tlmičov k podvozku alebo náprave.	A
5.3.2.	a)	2	Uvoľnený tlmič pruženia.	B
5.3.2.	b)		Poškodený tlmič vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkčnosti.	B
5.3.2.	SK	1	Niektorý tlmič pruženia chýba.	B
5.3.2.	SK	2	Niektorý úchyt tlmiča pruženia je prasknutý alebo inak mechanicky alebo koróziou narušený natoľko, že môže prísť k jeho odtrhnutiu.	B
5.3.2.	SK	3	Tlmič pruženia nie je dostatočne pripevnený, alebo na niektorom závesnom oku alebo podpornom mieste tlmiča pruženia je poškodené alebo nadmerne opotrebované pružné uloženie.	B
5.3.2.	SK	4	Niektorá časť tlmiča alebo tlmičovej sústavy je mechanicky poškodená natoľko, že je narušená funkcia tlmičov.	B
5.3.2.	SK	5	Na tlmiči chýba ochranný plášť piestnice, alebo je poškodené tesnenie piestnice (prachovka).	A

Kontrolná položka sa nevykonáva.

Torzna tyč, ramená nápravy, priečne trojuholníkové ramená a ramená zavesenia kola	5.3.3.
--	---------------

Predpísané podmienky

1. Torzná (skrutná) tyč, ramená náprav, priečne trojuholníkové ramená, ramená zavesenia kola a ich uchytenie nesmú byť viditeľne deformované, mechanicky poškodené, neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými.
2. Všetky skrutkové spoje musia byť bezpečne dotiahnuté, nesmú chýbať zaisťovacie diely (poistné podložky, závlačky; samoistiacie matice môžu byť nahradené ekvivalentným zaisťovacím spojom).
3. Všetky ramená nápravy musia byť riadne upevnené.
4. Ramená nápravy nesmú byť nadmerne skorodované, prasknuté alebo inak poškodené.

Spôsob kontroly

Prie prehliadke náprav pomocou detektora vôle v položkách časti 5.1. sa zistí stav torzných (skrutných) tyčí a bodov upevnenia.

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.3.3.	a)	1	Nedostatočné pripevnenie komponentu zavesenia kola k podvozku alebo náprave.	B
5.3.3.	a)	2	Pravdepodobnosť uvoľnenia časti zavesenia kola, narušená smerová stabilita.	C
5.3.3.	b)	1	Poškodený alebo silne skorodovaný komponent zavesenia kola.	B
5.3.3.	b)	2	Stabilita komponentu zavesenia kola narušená alebo prasknutý komponent.	C
5.3.3.	c)	1	Nebezpečná modifikácia zavesenia kola.	B
5.3.3.	c)	2	Nedostatočná vzdialenosť časti zavesenia kola od iných častí vozidla, systém nefunkčný.	C
5.3.3.	SK	1	Niektoré skrutkové spoje zavesenia kola sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
5.3.3.	SK	2	Rameno nápravy je deformované alebo inak vážne poškodené (napr. viditeľnými prasklinami, únavovými lomami, alebo je koróziou narušená pevnosť spojov alebo nosných dielov).	C
5.3.3.	SK	3	Konštrukčné časti ramena nápravy alebo pripevňovacie body na ráme alebo samonosnej karosérii sú zjavne deformované.	B

Predpísané podmienky

1. V zavesení kolies (uloženie výkyvných ramien, teleskopických vzpier, otočných čapov, guľových kĺbov tvoriacich os vychýlenia kola, pri tuhej náprave všetky body zavesenia nápravy) musí byť len obvyklá montážna vôľa.
2. Žiadne pohyblivé uloženie nesmie byť úplne bez vôle (čiastočne alebo úplne zadreté z dôvodu poškodenia, korózie alebo nedostatočného mazania).
3. V zavesení kolies nesmú byť nadmerné vôle.
4. Kĺby zavesenia musia byť chránené proti vnikaniu prachu a nečistôt.

Spôsob kontroly

Vôľa sa zistí vizuálnou prehliadkou pri pohyboch kolesom pomocou detektora vôle, pri prehliadke jednotopového vozidla sa skontroluje vôľa na prednej a zadnej vidlici. Ak vybavenie celovozidlového zdviháka neumožňuje skontrolovať zadnú nápravu pomocou detektora vôle, potom sa kontrola vykoná vizuálnou prehliadkou a manuálnym pohybom jednotlivých konštrukčnými prvkami kĺbov zavesenia. V prípade, ak technik nedokáže týmto spôsobom presne posúdiť stav kĺbov zavesenia, vykoná kontrolu na prizdvihnutom kolese alebo náprave (okrem kategórie PS).

Chyby

Kód			Opis	Hodnotenie
5.3.4.	a)	1	Nadmerné opotrebenie zvislého čapu a/alebo puzdier alebo kĺbov systému zavesenia kola.	B
5.3.4.	a)	2	Pravdepodobnosť uvoľnenia kĺbov zavesenia kola, narušená smerová stabilita vozidla.	C
5.3.4.	b)	1	Značne opotrebovaná ochrana proti prachu na kĺboch zavesenia kola.	A
5.3.4.	b)	2	Ochrana proti prachu chýba na niektorom kĺbe zavesenia kola, alebo je prasknutá.	B
5.3.4.	SK	1	V niektorých kĺboch alebo spojoch zavesenia kola sú nadmerné vôle.	B
5.3.4.	SK	2	Niektoré skrutkové spoje zavesenia kola sú uvoľnené alebo nedostatočne zaistené.	B
5.3.4.	SK	3	Niektoré pohyblivé uloženie zavesenia kola má nedostatočnú vôľu alebo vôľu mierne zväčšenú.	A
5.3.4.	SK	4	Čapy, puzdrá, pružné uloženia alebo iné spoje súčastí zavesenia kola sú nadmerne opotrebované, uvoľnené, prasknuté alebo inak vážne poškodené natolko, že hrozí ich celková deštrukcia (rozpojenie).	C
5.3.4.	SK	5	Niektoré pohyblivé uloženie zavesenia unášača kola má nedostatočnú vôľu alebo vôľu mierne zväčšenú.	A
5.3.4.	SK	6	Ochranná manžeta (prachovka) niektorého čapu alebo kĺbu zavesenia unášača kola chýba alebo je nadmerne poškodená.	A

5.3.4.	SK	7	Čapy, puzdrá, uloženia alebo iné spoje súčastí zavesenia unášača kola sú nadmerne opotrebované, uvoľnené, prasknuté alebo inak vážne poškodené natoľko, že hrozí ich celková deštrukcia (rozpojenie).	C
--------	----	---	---	---

Vzduchové pruženie	5.3.5.
---------------------------	---------------

Predpísané podmienky

1. Vozidlá okrem traktorov, pracovných strojov samohybných s najväčšou konštrukčnou rýchlosťou neprevyšujúcou $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a ťahaných vymeniteľných strojov za traktor musia byť odpružené.
2. Žiadne diely pruženia nesmú byť prasknuté, nadmerne opotrebené alebo koróziou poškodené natoľko, že by mohlo prísť k zlomeniu niektorého dielu.
3. Žiadne diely pruženia nesmú byť neprimerane opravené, modifikované alebo nahradené nevhodnými.
4. Vankúše pneumatického pruženia nesmú mať mechanické poškodenia, ktoré by mohli spôsobiť ich prasknutie. Všetky súvisiace potrubia, hadice a ostatné diely pneumatického pruženia musia byť tesné, nepoškodené a funkčné.

Spôsob kontroly

Prehliadkou sa zistí stav pruženia všetkých náprav a súvisiacich dielov. Pri prehliadke vozidla zospodu sa použije kontrolná jama alebo zdvihák (okrem vozidiel, u ktorých to ich konštrukcia neumožňuje, ako napr. u vozidiel kategórie L alebo PS).

Chyby

Kód		Opis	Hodnotenie	
5.3.5.	a)		System vzduchového pruženia je nefunkčný.	C
5.3.5.	b)	1	Akýkoľvek komponent vzduchového pruženia je poškodený, modifikovaný alebo opotrebený spôsobom, ktorý nepriaznivo ovplyvňuje funkčnosť systému.	B
5.3.5.	b)	2	Funkčnosť systému vzduchového pruženia vážne narušená.	C
5.3.5.	c)		Počuteľná netesnosť systému vzduchového pruženia.	B
5.3.5.	SK	1	Niektorý diel vzduchového pruženia chýba, je prasknutý, deformovaný alebo opotrebovaný natoľko, že je zjavne porušená geometria náprav, alebo sa koleso dotýka iných dielov vozidla.	C
5.3.5.	SK	2	Niektoré spoje vzduchového pruženia sú uvoľnené, avšak zatiaľ neohrozujú bezpečnosť prevádzky vozidla.	A