

# NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

A nemzetközi közjog értelmében jogi hatállyal kizárólag az ENSZ-EGB eredeti szövegei rendelkeznek. Ennek az előírásnak a státusa és hatálybalépésének időpontja az ENSZ-EGB TRANS/WP.29/343 sz. státusdokumentumának legutóbbi változatában ellenőrizhető a következő weboldalon:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

**Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 64. számú előírása – Egységes rendelkezések gépjárművek berendezéseik (ideértve az ideiglenes használatra szánt tartalék egységet, a defektűző gumiabroncsokat és/vagy defektűző rendszert és/vagy az abroncsnyomás-ellenőrző rendszert) tekintetében történő jóváhagyásáról**

Tartalmaz minden olyan szöveget, amely az alábbi időpontig érvényes volt:

02. módosítássorozat – hatálybalépés dátuma: 2010. augusztus 19.

A 02. módosítássorozat 1. helyesbítése – hatálybalépés dátuma: 2010. augusztus 19.

## TARTALOMJEGYZÉK

### ELŐÍRÁS

1. Alkalmazási kör
2. Fogalommeghatározások
3. Jóváhagyási kérelem
4. Jóváhagyás
5. Követelmények és vizsgálatok
6. Kiegészítő információk
7. A járműtípus módosítása és a jóváhagyás kiterjesztése
8. A gyártás megfelelősége
9. Szankciók nem megfelelő gyártás esetén
10. A gyártás végleges leállítása
11. A jóváhagyási vizsgálatért felelős műszaki szolgálatok és a jóváhagyó hatóságok neve és címe
12. Átmeneti rendelkezések

### MELLÉKLETEK

1. melléklet – Értesítés járműtípus berendezése tekintetében történő jóváhagyásának megadásáról (vagy a jóváhagyás elutasításáról, kiterjesztéséről, visszavonásáról vagy a gyártás végleges leállításáról) a 64. számú előírás alapján
2. melléklet – A jóváhagyási jelek elrendezése
3. melléklet – Ideiglenes használatra szánt tartalék kerekekkel ellátott járművek fékezési és iránytartási vizsgálata
4. melléklet – A defektre figyelmeztető rendszer vizsgálati követelményei
5. melléklet – Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszerek (TPMS) vizsgálatai

## 1. ALKALMAZÁSI KÖR

Ez az előírás azon M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú járművek<sup>(1)</sup> jóváhagyására vonatkozik, amelyek fel vannak szerelve a következőkkel:

- a) ideiglenes használatra szánt tartalék egység; és/vagy
- b) defektűző gumiabroncsok és/vagy defektűző rendszer; és/vagy
- c) abroncsnyomás-ellenőrző rendszer<sup>(2)</sup>.

Ezen előírás alkalmazásában a tartalék kerék-gumiabroncs egységet helyettesítő, defektűző gumiabroncsot vagy defektűző rendszert (amelyek a gumiabroncs teljes leeresztése esetén lépnek működésbe) az előírás 2.10. szakaszában meghatározott ideiglenes használatra szánt tartalék keréknek kell tekinteni.

## 2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen előírás alkalmazásában:

- 2.1. „Járműjóváhagyás”: járműtípus ideiglenes használatra szánt tartalék kerék-gumiabroncs egysége tekintetében történő jóváhagyása.
- 2.2. „Járműtípus”: olyan járművek kategóriája, amelyek nem különböznek jelentősen az alábbi lényeges jellemzők tekintetében:
  - 2.2.1. „járműtípus az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék tekintetében”:
    - 2.2.1.1. a jármű 2.12. szakaszban meghatározott legnagyobb tengelyterhelése;
    - 2.2.1.2. az ideiglenes használatra szánt, tartalék kerék-gumiabroncs egységek jellemzői;
    - 2.2.1.3. a meghajtás módja (első kerék, hátsó kerék, négy kerék);
    - 2.2.1.4. felfüggesztés;
    - 2.2.1.5. fékrendszer;
    - 2.2.1.6. kerékméret/gumiabroncsméret;
    - 2.2.1.7. kerék besajtolási mélysége;
  - 2.2.2. „járműtípus az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer tekintetében”:
    - 2.2.2.1. a gyártó márkanéve vagy védjegye;
    - 2.2.2.2. a jármű azon tulajdonságai, amelyek jelentősen befolyásolják az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer teljesítményét;
    - 2.2.2.3. az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer típusa és kialakítása.
- 2.3. „Kerék”: kerékpántból és keréktárcsából álló teljes kerék;
  - 2.3.1. „kerékméret-megjelölés”: a legalább a névleges kerékpántátmérőt, a névleges kerékpántszélességet és a kerékpántprofil feltüntető megjelölés;
  - 2.3.2. „kerék besajtolási mélysége”: a kerékagy illeszkedési felületétől a kerékpánt függőleges középsík-jáig mért távolság.

<sup>(1)</sup> A Motoros járművekre vonatkozó egységesített állásfoglalás (R.E.3) (dokumentum: a legutóbb a 4. módosítással módosított TRANS/WP.29/78/1. javított változat/2. módosítás) 7. mellékletének meghatározása szerint.

<sup>(2)</sup> A legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű M<sub>1</sub> kategóriájú és az N<sub>1</sub> kategóriájú járművek esetében, valamennyi tengelyen szóló gumiabroncsokkal.

- 2.4. „Gumiabroncs”: megerősített rugalmas falú pneumatikus gumiabroncs, amely kerékpántra szerelve azzal együtt egy zárt, lényegében toroid alakú kamrát alkot, amelyet gázzal (rendszerint levegővel), vagy pedig gázzal és folyadékkal töltenek fel, és amelyet a légköri nyomásnál nagyobb nyomáson történő rendes használatra szántak. A gumiabroncs lehet:
- 2.4.1. „normál gumiabroncs”: minden szokásos közúti használati körülmény tekintetében alkalmas gumiabroncs;
- 2.4.2. „ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncs”: olyan gumiabroncs, amelyet kifejezetten a normál gumiabroncstól eltérően alakítottak ki, és amelyet csak korlátozott vezetési feltételek mellett történő, ideiglenes használatra szántak;
- 2.4.3. „defekttűrő gumiabroncs” vagy „önhordó gumiabroncs”: olyan abroncsszerkezet, amely valamilyen műszaki megoldás (például megerősített oldalfalak stb.) révén lehetővé teszi, hogy a megfelelő kerékre szerelt gumiabroncs minden további kiegészítő elem nélkül defektes működésnél is biztosítsa a jármű számára legalább a gumiabroncstól elvárt alapfunkciókat 80 km/h (50 mph) sebesség mellett legalább 80 km-es távolságon;
- 2.4.4. „defekttűrő rendszer” vagy „mozgásfenntartó rendszer”: olyan meghatározott, funkcionálisan egymástól függő alkatrészek (beleértve a gumiabroncsot is) egysége, amelyek együtt meghatározott módon defektes működésnél is biztosítják a jármű számára legalább a gumiabroncstól elvárt alapfunkciókat 80 km/h (50 mph) sebesség mellett legalább 80 km-es távolságra.
- 2.5. „Defektes működés”: a gumiabroncs azon állapota, amikor lényegében megőrzi a szerkezeti integritását, a gumiabroncsnyomás viszont 0 és 70 kPa között van.
- 2.6. „Gumiabroncs alapfunkciói”: a felfújt gumiabroncs szokásos képessége arra, hogy adott sebességhatárig elviseljen egy adott terhelést, miközben közvetíti a hajtó-, kormányzó- és fékezőerőket arra a talajra, amelyen fut.
- 2.7. „Gumiabroncs-méretjelölés”: olyan karakterkombináció, mely egyedileg azonosítja a gumiabroncs geometriai méretét, és amely a névleges profilszélességből, a keresztmetszeti viszonzyszámból és a névleges kerékpántátmérőből tevődik össze. E jellemzők pontos meghatározása a 30. számú előírásban található.
- 2.8. „Gumiabroncs-szerkezet”: a gumiabroncs szövetvázának műszaki jellemzői. Ez lehet diagonál, öves diagonál, radiál vagy defekttűrő kerék, amelyek részletes meghatározása a 30. számú előírásban található.
- 2.9. „Szabványos tartalék kerék”: olyan kerékből és gumiabroncsból álló egység, amely a kerék- és gumiabroncs-méretjelölések, a kerékbesajtolási mélység és a gumiabroncs-szerkezet tekintetében megegyezik az azonos járműmodell vagy -változat azonos tengelyének azonos oldalára normál üzemi célra felszerelt egységgel. Ide tartozik az a kerék is, amelyet más anyagból – például alumíniumötvözet helyett acélból – készítettek, illetve amelyhez másféle kerékrögzőítő anyaga vagy csavarkialakítást használtak, amelyek azonban egyebekben megegyeznek a normál használatra szánt kerékkel.
- 2.10. „Ideiglenes használatra szánt tartalék kerék”: a 2.9. szakaszban meghatározott „szabványos tartalék kerék” fogalmába nem tartozó valamennyi kerék-gumiabroncs egység. Az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék típusai a következők:
- 2.10.1. 1. típus:
- olyan egység, amely gumiabroncsa a 2.4.2. szakaszban meghatározott, ideiglenes használatra szánt tartalék gumiabroncs;
- 2.10.2. 2. típus:
- olyan egység, amelyben a kerék besajtolási mélysége eltér a jármű azonos tengelyének azonos oldalára normál üzemi célra felszerelt kerék besajtolási mélységétől;
- 2.10.3. 3. típus:
- olyan egység, amelyben a gumiabroncs szerkezete eltér a jármű azonos tengelyének azonos oldalára normál üzemi célra felszerelt gumiabroncs szerkezetétől;

## 2.10.4. 4. típus:

olyan egység, amely gumibroncsa a 2.4.1. szakaszban meghatározott normál gumibroncs, de a kerék vagy a gumibroncs vagy mindkettő méretjelölése eltér a jármű azonos tengelyének azonos oldalára normál üzemi célra felszerelt kerék vagy gumibroncs méretjelölésétől;

## 2.10.5. 5. típus:

olyan egység, amelyben a 2.4.3. vagy a 2.4.4. szakaszban meghatározott gumibroncs a jármű szokásos, hosszú távú közúti használatára felszerelt gumibroncs, amelyet azonban vészhelyzetben teljesen leengedett állapotban használnak.

2.11. „Legnagyobb tömeg”: a gyártó által megadott, műszakilag megengedett legnagyobb tömeg (ez a tömeg meghaladhatja a nemzeti hatóságok által „megengedett legnagyobb tömeget”).

2.12. „Legnagyobb tengelyterhelés”: az egy tengelyen lévő kerekek érintkezési felülete, illetve keréknyoma és a talaj közötti, a jármű tömegének az adott tengely által alátámasztott részéből eredő függőleges irányú erők gyártó által megadott legnagyobb összesített értéke; ez a terhelés nagyobb lehet, mint a nemzeti hatóságok által „megengedett legnagyobb tengelyterhelés”. Az összesített tengelyterhelés meghaladhatja a jármű teljes tömegét.

2.13. „Defektre figyelmeztető rendszer”: olyan rendszer, amely információt ad a vezetőnek arról, ha valamely gumibroncs működése defektes.

2.14. „Abroncsnyomás-ellenőrző rendszer (TPMS)”: olyan, járműbe beépített rendszer, amely képes a gumibroncsnyomásnak és a nyomás időbeli változásának az értékelésére, és menet közben továbbítja a megfelelő információkat a járművezetőhöz.

2.15. „Hideg gumibroncsnyomás”: környezeti hőmérsékleten mért nyomás, a kerék használatából eredő nyomásemelkedés nélkül.

2.16. „Ajánlott hideg gumibroncsnyomás ( $P_{rec}$ )”: a jármű üzemelési körülményei (pl. sebessége és terhelése) tekintetében az egyes gumibroncshelyzetekre a gyártó által ajánlott nyomás, a jármű adattábláján és/vagy kezelési utasításában meghatározottak szerint.

2.17. „Üzemi gumibroncsnyomás ( $P_{warm}$ )”: az egyes gumibroncshelyzetekben a jármű használata közbeni hőhatások miatt megemelkedett, a hideg gumibroncsnyomást meghaladó nyomás.

2.18. „Vizsgálati nyomás ( $P_{test}$ )”: azt a gumibroncshelyzetnek megfelelően meghatározott gumibroncsnyomást jelenti, amelyre a nyomást a vizsgálat során lecsökkentik.

2.19. „Abroncsnyomás-ellenőrző rendszer típusa”: olyan rendszerek, amelyek nem különböznek jelentősen a következő lényeges jellemzők tekintetében:

a) a működés elve;

b) a rendszer működésére valószínűleg jelentős befolyást gyakorló, az előírás 5.3. szakaszában meghatározott bármely alkatrész.

## 3. JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

3.1. A járműtípusnak az alábbiak tekintetében történő jóváhagyására vonatkozó kérelmet:

a) ideiglenes használatra szánt tartalék kerék (ideértve adott esetben a defektre figyelmeztető rendszert); és/vagy

b) az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer,

a járműgyártó vagy jogszerűen meghatalmazott képviselője nyújtja be.

- 3.2. A kérelemhez csatolni kell a jármű ezen előírás 1. mellékletben meghatározott alkatrészek tekintetében történő leírását.
- 3.3. Egy, a jóváhagyásra benyújtott járműtípust képviselő járművet át kell adni a típusjóváhagyó hatóságnak vagy a jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálatnak.
- 3.4. A jóváhagyó hatóság a típusjóváhagyás megadása előtt ellenőrzi, hogy megtették-e a gyártás megfelelőségének hatékony ellenőrzését biztosító megfelelő intézkedéseket.
4. JÓVÁHAGYÁS
- 4.1. Ha az ezen előírás szerint jóváhagyásra benyújtott jármű megfelel az alábbi 5. szakaszban foglalt valamennyi követelménynek, akkor e járműtípust jóvá kell hagyni.
- 4.1.1. A jármű ideiglenes használatra szánt tartalék kereke tekintetében történő jóváhagyása csak akkor adható meg, ha a jármű megfelel az 5.1. és az 5.2. szakasz követelményeinek.
- 4.1.2. A jármű kizárólag abroncsnyomás-ellenőrző rendszer tekintetében történő jóváhagyása csak akkor adható meg, ha a jármű megfelel az 5.3. szakasz követelményeinek.
- 4.2. Mindegyik jóváhagyott típushoz jóváhagyási számot kell rendelni. Ennek első két számjegye a jóváhagyás időpontjában hatályos, az előírást lényeges műszaki tartalommal módosító legutóbbi módosítássorozat száma (jelen esetben ez a 02. módosítássorozatnak megfelelően 02). Ugyanazon szerződő fél nem rendelheti ugyanazt a számot több járműhöz. A 2.2. szakasz feltételei tekintetében különböző kategóriákba tartozó modellcsaládokra azonban adható egy típusjóváhagyás, amennyiben az 5.2. és 5.3. szakaszban leírt vizsgálati eredmények nem mutatnak jelentős eltéréseket.
- 4.3. Egy járműtípusnak az ezen előírás szerinti jóváhagyásáról vagy a jóváhagyás kiterjesztéséről vagy elutasításáról értesíteni kell az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket az ezen előírás 1. mellékletének megfelelő nyomtatványon.
- 4.4. Minden olyan járművön, amely megfelel az ezen előírás szerint jóváhagyott járműtípusnak, a jóváhagyási értesítésben megadott, könnyen hozzáférhető helyen, jól látható módon fel kell tüntetni egy nemzetközi jóváhagyási jelet, amely a következőkből áll:
- 4.4.1. egy kör, benne az „E” betű és a jóváhagyó ország egyedi azonosítószáma <sup>(1)</sup>;
- 4.4.2. ezen előírás száma, amelyet a következők követnek:
- 4.4.2.1. „R” betű, a kizárólag a 4.1.1. szakasz szerint jóváhagyott járművek esetében;
- 4.4.2.2. „P” betű, a kizárólag a 4.1.2. szakasz szerint jóváhagyott járművek esetében;

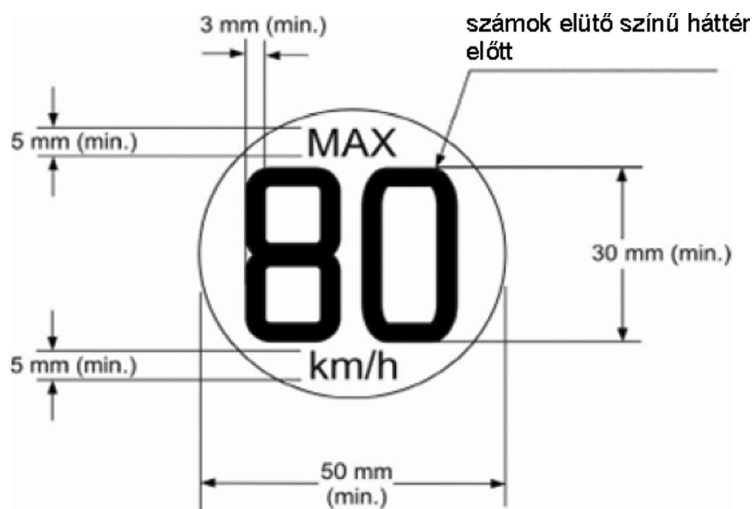
<sup>(1)</sup> 1 – Németország, 2 – Franciaország, 3 – Olaszország, 4 – Hollandia, 5 – Svédország, 6 – Belgium, 7 – Magyarország, 8 – Cseh Köztársaság, 9 – Spanyolország, 10 – Szerbia, 11 – Egyesült Királyság, 12 – Ausztria, 13 – Luxemburg, 14 – Svájc, 15 (szabad), 16 – Norvégia, 17 – Finnország, 18 – Dánia, 19 – Románia, 20 – Lengyelország, 21 – Portugália, 22 – Orosz Föderáció, 23 – Görögország, 24 – Írország, 25 – Horvátország, 26 – Szlovénia, 27 – Szlovákia, 28 – Belarusz, 29 – Észtország, 30 (szabad), 31 – Bosznia-Hercegovina, 32 – Lettország, 33 (szabad), 34 – Bulgária, 35 (szabad), 36 – Litvánia, 37 – Törökország, 38 (szabad), 39 – Azerbajdzsán, 40 – Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, 41 (szabad), 42 – Európai Közösség (a jóváhagyást a tagállamok adják meg saját EGB-típusjóváhagyási jelüket használva), 43 – Japán, 44 (szabad), 45 – Ausztrália, 46 – Ukrajna, 47 – Dél-afrikai Köztársaság, 48 – Új-Zéland, 49 – Ciprus, 50 – Málta, 51 – Koreai Köztársaság, 52 – Malajzia, 53 – Thaiföld, 54 és 55 (szabad) és 56 – Montenegró, 57 (szabad) és 58 – Tunézia. A további számokat további országoknak jelölik ki, időrendi sorrendben aszerint, hogy a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyás kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodást mikor ratifikálják, vagy ahhoz mikor csatlakoznak, és az így kijelölt számokat az Egyesült Nemzetek főtitkára közli a megállapodásban részes szerződő felekkel.

- 4.4.2.3. az „RP” betűcsoport, a 4.1.1. szakasz és a 4.1.2. szakasz szerint egyaránt jóváhagyott járművek esetében;
- 4.4.3. egy kötőjel és a jóváhagyási szám a 4.4.1. szakaszban és 4.4.2. szakaszban előírt jelölés jobb oldalán.
- 4.5. Ha a jármű megfelel a megállapodáshoz mellékelte egy vagy több további előírás szerint az abban az országban jóváhagyott járműtípusnak, amely ezen előírás alapján megadta a jóváhagyást, akkor a 4.4.1. szakaszban előírt jelet nem szükséges megismételni; ilyen esetben az előírás és a jóváhagyás számát, valamint az összes olyan előírás kiegészítő jelét, amelyek szerint a jóváhagyást megadták ugyanabban az országban, amely ezen előírás szerint is megadta a jóváhagyást, a fenti 4.4.1. szakaszban előírt jel jobb oldalán egymás alatt kell feltüntetni.
- 4.6. A jóváhagyási jelnek jól olvashatónak és eltávolíthatatlannak kell lennie.
- 4.7. A jóváhagyási jelet a gyártó által a járműre szerelt adattáblán vagy annak közelében kell elhelyezni.
- 4.8. Ezen előírás 2. mellékletében példák találhatók a jóváhagyási jelekre.

## 5. KÖVETELMÉNYEK ÉS VIZSGÁLATOK

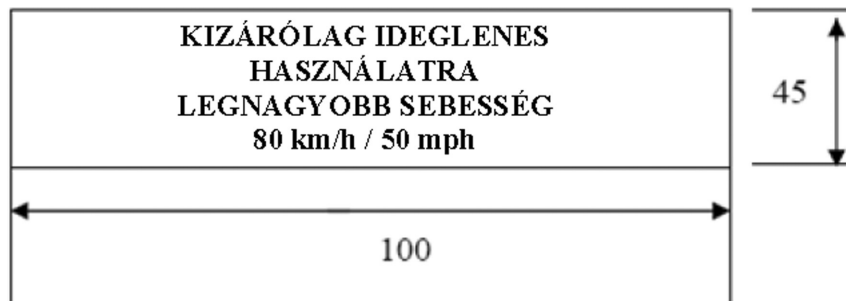
### 5.1. Általános előírások

- 5.1.1. A 2.10. szakaszban meghatározott, ideiglenes használatra szánt tartalék kerekeket a 30. számú előírás szerint kell jóváhagyni.
- 5.1.2. Legalább négykerekű járművek esetében az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék terhelhetőségének el kell érnie a jármű legnagyobb tengelyterhelései közül legalább a nagyobb érték felét; amennyiben annak használata a lenti 6. szakaszban szereplő utasításokban említett, adott tengelyre korlátozott, terhelhetőségének legalább az adott tengely legnagyobb tengelyterhelése felének kell lennie.
- 5.1.3. Az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék tervezési sebessége az 1., 2. és 3. típus esetében legalább 120 km/h kell, hogy legyen.
- 5.1.4. Az ideiglenes használatra szánt tartalék keréknek az alábbi jellemzőkkel kell rendelkeznie:
- 5.1.4.1. Az alábbi ábra szerint elrendezett, 80 km/h legnagyobb sebességre figyelmeztető jelzést kell elhelyezni a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen.



Az angolszász mértékegységet használó országokba történő értékesítésre szánt járművek esetében a fent leírttal azonos figyelmeztető jelzést kell a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen elhelyezni, azzal az eltéréssel, hogy a „80” helyett a „50”, és a „km/h” helyett az „mph” jelölést kell használni.

Alternatív megoldásként az alábbi ábra szerint elrendezett, egyetlen figyelmeztető jelzést is el lehet helyezni a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen.



A nagybetűknek legalább 5 mm, a „80” és „50” számnak legalább 20 mm magasságúnak kell lenniük, és minden számjegy vonalvastagságának legalább 3 mm-nek kell lennie. A kisbetűs szöveg sormagassága legalább 5 mm kell, hogy legyen. Valamennyi szöveget be kell keretezni, és elütő színű háttérre kell nyomtatni.

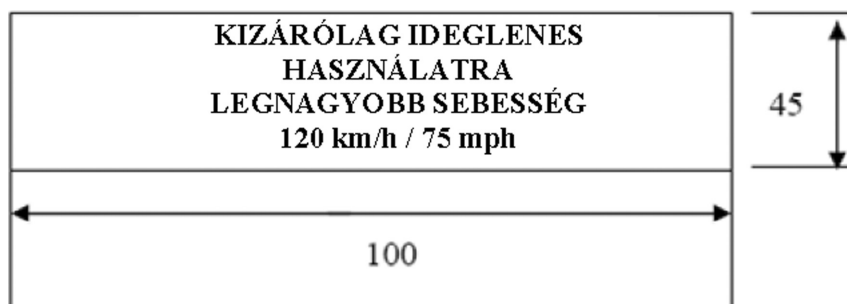
E szakasz követelményei csak a 2.10.1., a 2.10.2. és a 2.10.3. szakaszban meghatározott 1., 2. és 3. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerekekre vonatkoznak.

- 5.1.4.1.1. Az alábbi ábra szerint elrendezett, 120 km/h legnagyobb sebességre figyelmeztető jelzést kell elhelyezni a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen.



Az angolszász mértékegységet használó országokba történő értékesítésre szánt járművek esetében a fent leírttal azonos figyelmeztető jelzést kell a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen elhelyezni, azzal az eltéréssel, hogy a „120” helyett a „75”, és a „km/h” helyett az „mph” jelölést kell használni.

Alternatív megoldásként az alábbi ábra szerint elrendezett, egyetlen figyelmeztető jelzést is el lehet helyezni a kerék külső felületén, állandó jelleggel és szembeötlő helyen.



A nagybetűknek legalább 5 mm, a „120” és „75” számnak legalább 20 mm magasságúnak kell lenniük, és minden számjegy vonalvastagságának legalább 3 mm-nek kell lennie. A kisbetűs szöveg sormagassága legalább 5 mm. Valamennyi szöveget be kell keretezni, és elütő színű háttérre kell nyomtatni.

E szakasz követelményei csak a 2.10.4. szakaszban meghatározott, M<sub>1</sub> kategóriájú járművekhez szállított 4. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékre vonatkoznak.

- 5.1.4.2. A járműre felszerelt ideiglenes használatra szánt kerék és/vagy gumiabroncs külső oldalán feltűnő színnek vagy színmintázatnak kell látszania, amely egyértelműen megkülönböztethető a szabványos kerék és/vagy gumiabroncs színeitől. Amennyiben az ideiglenes használatra szánt tartalék kerékre dísztárcsa szerelhető, az nem takarhatja el a feltűnő színt vagy színmintát.
- 5.1.5. Defekttűrő/önhordó gumiabroncsok, illetve defekttűrő/mozgásfenntartó rendszer kivételével megengedett a járműnek csak egy ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkal történő leszállítása.
- 5.1.6. Defekttűrő/önhordó gumiabroncsokkal vagy defekttűrő/mozgásfenntartó rendszerrel felszerelt járműveket fel kell szerelni a (2.13. szakaszban meghatározott) abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel, amely képes a 40 km/h és a jármű legnagyobb tervezési sebessége közötti üzemelésre, és megfelel az 5.1.6.1–5.1.6.6. szakasz követelményeinek. Ha azonban a járművet az 5.3. szakasz követelményeinek megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel szerelték fel, defektre figyelmeztető további rendszer nem szükséges.
- 5.1.6.1. A figyelmeztetés sárga figyelmeztető fényjelzéssel kell, hogy történjen.
- 5.1.6.2. A figyelmeztető jelzésnek a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban fel kell villannia (izzóműködés ellenőrzése).
- 5.1.6.3. A figyelmeztetést az 5.1.6.1. szakaszban említett figyelmeztető jelzéssel legkésőbb akkor kell jelezni, ha a készülék egy gumiabroncs defektes működését észleli.
- 5.1.6.4. A defektre figyelmeztető rendszer elektromos hibáját vagy érzékelőjének rendellenességét – beleértve az áramforrás, az áramellátás vagy a kimeneti jel kiesését – a járművezető számára sárga defektjelző-meghibásodás fényjelzéssel kell jelezni. Ha az 5.1.6.1. szakaszban leírt figyelmeztető jelzést a defektes működés és a defektre figyelmeztető rendszer meghibásodásának jelzésére egyaránt használják, a következőket kell alkalmazni: a figyelmeztető jelzésnek a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban villognia kell a rendszerhiba jelzése céljából. Rövid idő elteltével a jelzésnek folyamatos világitásra kell állnia mindaddig, amíg a hiba fennáll, és a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban van. A villogó és folyamatosan világitó állásnak a hiba kijavításáig minden alkalommal meg kell ismétlődnie a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásba kapcsolásakor.
- 5.1.6.5. A rendszernek a gyártó utasításai szerint történő visszaállításakor nem feltétlenül kell alkalmazni az 5.1.6.3. és 5.1.6.4. szakasz rendelkezéseit.
- 5.1.6.6. Az 5.1.6.2–5.1.6.4. szakaszban meghatározott figyelmeztető jelzés működésének meg kell felelnie a 4. melléklet követelményeinek.



- 5.1.7. Ha a járművet leeresztett állapotban tárolt, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékekkel szerelték fel, mellékelni kell egy olyan eszközt, amellyel a gumiabroncsot legkésőbb tíz percen belül fel lehet fújni az ideiglenes használatához megadott nyomásra.
- 5.2. **Fékvizsgálat**
- 5.2.1. Az ideiglenes használatra szánt tartalék kerékekkel való felszerelésre szánt járműveknek meg kell felelniük az előírás 3. mellékletében foglalt követelményeknek.
- 5.3. **Abronsnyomás-ellenőrző rendszerek (Tyre Pressure Monitoring Systems, TPMS)**
- 5.3.1. *Általános követelmények*
- 5.3.1.1. A 12. szakasz követelményeinek betartásával a legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű M<sub>1</sub> kategóriájú és N<sub>1</sub> kategóriájú – mindkét esetben az összes tengelyen szóló gumiabroncsokkal – és a 2.14. szakasznak megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel felszerelt járműveknek meg kell felelniük az alábbi 5.3.1.2–5.3.5.5. szakaszban szereplő teljesítménykövetelményeknek, és azokat az 5. mellékletnek megfelelően kell vizsgálni.
- 5.3.1.2. A járműre szerelt minden abroncsnyomás-ellenőrző rendszernek meg kell felelnie a 10. számú előírás követelményeinek.
- 5.3.1.3. A rendszernek legkésőbb 40 km/h sebességnél működésbe kell lépnie, és a jármű legnagyobb sebességéig működőképesnek kell lennie.
- 5.3.2. *A gumiabroncsnyomás jelzése balesettel összefüggő nyomásvesztés esetén (átszakításvizsgálat).*
- 5.3.2.1. A TPMS-t az 5. melléklet 2.6.1. szakaszában meghatározott vizsgálati eljárással kell vizsgálni. Az eljárás szerinti vizsgálat során a TPMS-nek az 5.3.5. szakaszban leírt figyelmeztető jelzést legfeljebb tíz percig kell működtetnie azt követően, hogy a jármű gumiabroncsai egyikében az üzemi gumiabroncsnyomás 20 %-kal csökkent, vagy elérte a 150 kPa értéket, ha ez a magasabb.
- 5.3.3. *Az optimális teljesítményhez (a tüzelőanyag-fogyasztást és a biztonságot is beleértve) ajánlott gumiabroncsnyomásnál lényegesen alacsonyabb gumiabroncsnyomás kijelzése (diffúziós vizsgálat).*
- 5.3.3.1. A TPMS-t az 5. melléklet 2.6.2. szakaszában meghatározott vizsgálati eljárással kell vizsgálni. Az eljárás szerinti vizsgálatkor a TPMS-nek összesítve legfeljebb 60 perc vezetési időn belül be kell kapcsolnia az 5.3.5. szakaszban leírt világító figyelmeztető jelzést, miután a jármű bármely, legfeljebb négy kerekének üzemi gumiabroncsnyomása 20 %-kal csökkent.
- 5.3.4. *A meghibásodás jelzésének vizsgálata*
- 5.3.4.1. A TPMS-t az 5. melléklet 3. szakaszában meghatározott vizsgálati eljárással kell vizsgálni. Az eljárás szerinti vizsgálatkor a TPMS-nek a jármű abroncsnyomás-ellenőrző rendszerének vezérlő vagy válaszjelének generálását vagy átvitelét érintő meghibásodását követő legfeljebb tíz percen belül be kell kapcsolnia az 5.3.5. szakaszban leírt világító figyelmeztető jelzést. Ha a rendszert külső befolyás (pl. rádiófrekvenciás zavarok) blokkolja, a meghibásodás kijelzési ideje meghosszabbítható.
- 5.3.5. *Figyelmeztetés jelzése.*
- 5.3.5.1. A figyelmeztetésre a 121. számú előírásnak megfelelő figyelmeztető fényjelzés útján kell, hogy sor kerüljön.
- 5.3.5.2. A figyelmeztető jelzésnek a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban fel kell villannia (izzóellenőrzés). (Ez a követelmény a több célra használt területen elhelyezett visszajelzőkre nem érvényes.)
- 5.3.5.3. A figyelmeztető jelzésnek nappali fénynél is láthatónak kell lennie; a vezető a vezetőülésből nehézség nélkül képes kell, hogy legyen a jelzés kifogástalan állapotának ellenőrzésére.

- 5.3.5.4. A meghibásodás jelzésére használható a csökkent nyomás jelzésére szolgáló figyelmeztető jelzés is. Ha az 5.3.5.1. szakaszban leírt figyelmeztető jelzés a csökkent nyomás és a TPMS meghibásodásának jelzésére egyaránt szolgál: a figyelmeztető jelzésnek a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban villognia kell a meghibásodás jelzésére. Rövid idő elteltével a jelzésnek folyamatos világításra kell átállnia mindaddig, amíg a meghibásodás fennáll, és a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásban van. A villogó és folyamatosan világító állásnak a meghibásodás kijavításáig minden alkalommal meg kell ismétlődnie a gyújtáskapcsoló (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásba kapcsolásakor.
- 5.3.5.5. Az 5.3.5.1. szakaszban leírt visszajelző lámpa villogó üzemmódja használható a jármű kezelési utasításának megfelelően a jármű abroncsnyomás-ellenőrző rendszerének alaphelyzetbe állítására vonatkozó információk közlésére.
6. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK
- 6.1. Ha a járművet ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkel szerelték fel, a jármű kezelési utasításának legalább a következő információkat kell tartalmaznia:
- 6.1.1. figyelmeztetés az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék használatra vonatkozó korlátozások be nem tartásából származó kockázatokra, ideértve adott esetben egy meghatározott tengely használatára történő korlátozásra vonatkozó figyelmeztetést;
- 6.1.2. felhívás az óvatos és a 2.10.1., a 2.10.2. és a 2.10.3. szakaszban meghatározott 1., 2. és 3. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerék felszerelése esetén legfeljebb 80 km/h (50 mph) sebességgel történő vezetésre és a normál gumibroncs lehető leggyorsabban történő visszaszerelésére. Egyértelműen ki kell tűnnie, hogy a figyelmeztetés a 2.10.5. szakaszban meghatározott 5. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerék defektos működés esetén történő használatára is vonatkozik;
- 6.1.2.1. felhívás az óvatos és a 2.10.4. szakaszban meghatározott 4. típusú tartalék egység felszerelése esetén legfeljebb 120 km/h (75 mph) sebességgel történő vezetésre és a normál gumibroncs lehető leggyorsabban történő visszaszerelésére;
- 6.1.3. figyelmeztetés arra vonatkozóan, hogy a jármű üzemeltetése egyidejűleg legfeljebb egy ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkel megengedett. Ez a követelmény csak a 2.10.1., a 2.10.2. és a 2.10.3. szakaszban meghatározott 1., 2. és 3. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékre vonatkozik;
- 6.1.4. a gyártó által az ideiglenes használatra szánt tartalék kerékre meghatározott gumibroncsnyomás egyértelmű megadása;
- 6.1.5. a leeresztett állapotban tárolt, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkel felszerelt járművek esetében a gumibroncs felfúvásának módja, az ideiglenes használatra megadott nyomásra a fenti 5.1.7. szakaszban meghatározott eszközzel.
- 6.2. Ha a járművet abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel vagy defektre figyelmeztető rendszerrel szerelték fel, a jármű kezelési utasításának legalább a következő információkat kell tartalmaznia:
- 6.2.1. arra vonatkozó figyelmeztetés, hogy a járművet ilyen rendszerrel szerelték fel (valamint információkat a rendszer alaphelyzetbe állításáról, ha ez az adott rendszerrel lehetséges);
- 6.2.2. adott esetben az 5.1.6.1. vagy 5.3.5.1. szakaszban leírt visszajelző jelének képe (valamint a meghibásodás-visszajelző jelének képe, ha erre a célra külön visszajelző használatos);
- 6.2.3. további információk a világító alacsony gumibroncsnyomást jelző visszajelző lámpa jelentéséről és a helyreállító intézkedés leírása.
- 6.3. Ha a járműhöz nem jár kezelési utasítás, a fenti 6.1. és/vagy 6.2. szakaszban előírt információkat a járművön jól látható helyen kell elhelyezni.

7. JÁRMŰTÍPUS JÓVÁHAGYÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA ÉS A JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE
- 7.1. A járműtípus minden módosításáról értesíteni kell a típusjóvá hagyást megadó hatóságot. A hatóság ezt követően a következőképpen járhat el:
- 7.1.1. úgy ítéli meg, hogy az elvégzett módosításoknak nagy valószínűséggel nincs számottevő kedvezőtlen hatásuk, és a jármű továbbra is megfelel a követelményeknek; vagy
- 7.1.2. új vizsgálati jegyzőkönyvet kér a vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgáltatótól.
- 7.2. A jóvá hagyás megerősítéséről vagy elutasításáról, a változások részletes leírásával együtt, a fenti 4.3. szakaszban említett eljárással értesíteni kell a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó feleket.
- 7.3. A jóvá hagyás kiterjesztését engedélyező hatóság az ilyen kiterjesztéshez készített minden értesítéshez sorszámot rendel.
8. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE
- 8.1. A gyártás megfelelőségének ellenőrzésére szolgáló eljárásoknak meg kell felelniük a megállapodás (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) 2. függelékében megállapított eljárásoknak, valamint a következő előírásoknak:
- 8.2. A típusjóvá hagyást megadó hatóság az egyes gyártóüzemekben bármikor ellenőrizheti a gyártás megfelelőségét. Ilyen ellenőrzésre általában legalább évente sor kerül.
9. SZANKCIÓK NEM MEGFELELŐ GYÁRTÁS ESETÉN
- 9.1. Az ezen előírás alapján egy adott járműtípusra megadott jóvá hagyás visszavonható, ha nem teljesülnek a fenti 8. szakaszban előírt követelmények.
- 9.2. Ha a megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó valamely fél visszavon egy előzőleg általa megadott jóvá hagyást, erről haladéktalanul tájékoztatja az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet a következők szerint: a jóvá hagyási értesítés végén nagy betűkkel, aláírással és keltezéssel feltünteti az „JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA” kifejezést.
10. A GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA
- Ha a jóvá hagyás jogosultja véglegesen leállítja az ezen előírás szerint jóvá hagyott járműtípus gyártását, akkor erről értesítenie kell a jóvá hagyást megadó hatóságot. A hatóság az értesítés kézhezvételét követően haladéktalanul tájékoztatja az ezen előírást alkalmazó többi szerződő felet a következők szerint: a jóvá hagyási értesítés végén nagy betűkkel, aláírással és keltezéssel feltünteti a „GYÁRTÁS LEÁLLÍTÁSA” kifejezést.
11. A JÓVÁHAGYÁSI VIZSGÁLAT ELVÉGZÉSÉÉRT FELELŐS MŰSZAKI SZOLGÁLTATOK ÉS A JÓVÁHAGYÓ HATÓSÁGOK NEVE ÉS CÍME
- Az 1958. évi megállapodásban részes és ezen előírást alkalmazó felek megadják az Egyesült Nemzetek Szervezetének Titkársága számára a jóvá hagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgáltatók nevét és címét, valamint a jóvá hagyásokat megadó, illetve a más országok által kiadott jóvá hagyásokat, kiterjesztéseket, elutasításokat vagy visszavonásokat igazoló értesítéseket fogadó hatóságok nevét és címét.
12. ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK
- 12.1. A 01. módosítássorozat hatálybalépésének napjától az ezen előírást alkalmazó szerződő fél nem utasíthatja vissza a 01. módosítássorozattal módosított ezen előírás szerinti jóvá hagyás megadását.

- 12.2. A 01. módosítássorozat hatálybalépésétől számított 36 hónap után az ideiglenes használatra szánt tartalék kerekekre/gumiabroncsokra, defekttűrő kerekekre vagy defekttűrő rendszerekre az ezen előírást alkalmazó szerződő felek csak akkor adhatnak ki jóváhagyást, ha a jóváhagyandó járműtípus megfelel a 01. módosítássorozattal módosított előírás követelményeinek.
- 12.3. Az előírást alkalmazó szerződő felek nem utasíthatják el az ezen előírás előző módosítássorozatai szerint megadott jóváhagyások kiterjesztését.
- 12.4. Az ezen előírást alkalmazó szerződő felek továbbra is jóváhagyják azokat a járműtípusokat, amelyek megfelelnek az előírás előző 36 hónap során, a 01. módosítássorozat hatálybalépésének napját követő módosított változatának.
- 12.5. A 02. módosítássorozat hatálybalépésének napjától az ezen előírást alkalmazó szerződő fél nem utasíthatja vissza a 02. módosítássorozattal módosított ezen előírás szerinti jóváhagyás megadását.
- 12.6. 2012. november 1-jétől az ezen előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják a nemzeti vagy regionális jóváhagyás megadását a szülő gumiabroncsokkal felszerelt, legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű  $M_1$ , illetve  $N_1$  kategóriájú – mindkét esetben az összes tengelyen szülő gumiabronccsal felszerelt – járművek tekintetében, ha a járműtípus nem felel meg az előírás 02. módosítássorozata követelményeinek.
- 12.7. 2014. november 1-jétől az ezen előírást alkalmazó szerződő felek elutasíthatják az első nemzeti vagy regionális nyilvántartásba vételét (első forgalomba helyezését) a szülő gumiabroncsokkal felszerelt, legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű  $M_1$ , illetve  $N_1$  kategóriájú – mindkét esetben az összes tengelyen szülő gumiabronccsal felszerelt – járművek tekintetében, ha a járműtípus nem felel meg az előírás 02. módosítássorozata követelményeinek.
- 12.8. A fenti átmeneti rendelkezésektől függetlenül azok a szerződő felek, akik ezt az előírást csak a legújabb módosítássorozat hatálybalépése napja után kezdik el alkalmazni, nem kötelesek elfogadni az olyan jóváhagyásokat, amelyeket ezen előírás valamely előző módosítássorozata szerint adtak meg.
-

## 1. MELLÉKLET

## ÉRTESÍTÉS

(Legnagyobb formátum: A4 (210 × 297 mm))



Kibocsátó: Hatóság neve

.....  
 .....  
 .....

Tárgy <sup>(2)</sup>: JÓVÁHAGYÁS MEGADÁSA  
 JÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE  
 JÓVÁHAGYÁS ELUTASÍTÁSA  
 JÓVÁHAGYÁS VISSZAVONÁSA  
 GYÁRTÁS VÉGLEGES LEÁLLÍTÁSA

járműtípus berendezése tekintetében a 64. számú előírás szerint, amely berendezés ideiglenes használatra szánt tartalék kereket, defekttűrő gumiabroncsokat és/vagy defekttűrő rendszert és/vagy abroncsnyomás-ellenőrző rendszert <sup>(2)</sup> foglalhat magában.

Jóváhagyás száma: ..... Kiterjesztés száma: .....

1. A jármű márkanéve vagy védjegye: .....

2. Járműtípus (adott esetben az ide tartozó változatokkal együtt): .....

3. A gyártó neve és címe: .....

4. Adott esetben a gyártó képviselőjének neve és címe: .....

5. A járműre vonatkozó jóváhagyási kérelem benyújtásának dátuma: .....

6. A jóváhagyási vizsgálat elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....

7. A vizsgálati jegyzőkönyv időpontja: .....

8. A vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

9. A járműtípus rövid leírása: .....

9.1. A jármű tömege a vizsgálatkor: .....

Első tengely: .....

Hátsó tengely: .....

Összesen: .....

9.2. A szabványos tartalék kerék jelölése és kerékmérete(i): .....

9.3. Az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék adatai, ideértve a kerékméret-jelöléseket és jelzéseket, a gumiabroncs-terhelést és a sebességhatárt, a defekttűrő gumiabroncsot, ideértve a kerékbesajtolási mélységet (ha a normál gumiabroncsétól eltér).

9.4. A járművet defektre figyelmeztető rendszerrel felszerelték-e: igen/nem <sup>(2)</sup>

Ha a fenti kérdésre a válasz igen, a defektre figyelmeztető rendszer megfelel az 5.1.6–5.1.6.6. szakasz követelményeinek/megfelel az 5.3–5.3.5.5. szakasz (abroncsnyomás-ellenőrző rendszer) követelményeinek <sup>(2)</sup>.

9.5. A járművet felszerelték az 5.3–5.3.5.5. szakasz követelményeinek megfelelő abroncsnyomás-ellenőrző rendszerrel: igen/nem <sup>(2)</sup>

9.6. Adott esetben az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer/defektre figyelmeztető rendszer rövid leírása: .....

10. A vizsgálatok eredményei: .....

	A figyelmeztetésig mért idő (mm:ss)
„Átszakításvizsgálat”	
„Diffúziós vizsgálat”	
„Meghibásodás vizsgálata”	

11. A jóváhagyási jel elhelyezése: .....

12. A kiterjesztés oka(i) (ha kiterjesztés történt): .....

13. A jóváhagyást megadták/elutasították/kiterjesztették/visszavonták <sup>(2)</sup>

14. Hely: .....

15. Dátum: .....

16. Alírás: .....

17. A típusjóváhagyást megadó hatóságnál őrzött dokumentumok jegyzékét csatolták ehhez az értesítéshez; ezt a hatóság kérésre kiadhatja.

\_\_\_\_\_

<sup>(1)</sup> A jóváhagyást megadó/kiterjesztő/elutasító/visszavonó ország egyedi azonosítószáma (lásd ezen előírás jóváhagyásra vonatkozó rendelkezéseit).

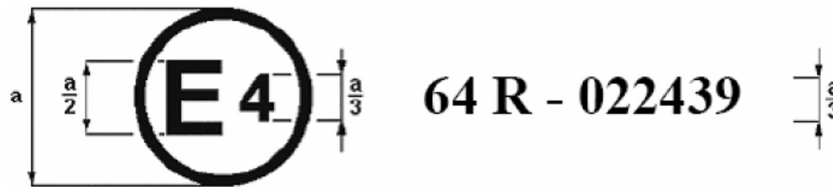
<sup>(2)</sup> A nem kívánt rész törlendő.

## 2. MELLÉKLET

## A JÓVÁHAGYÁSI JELEK ELRENDEZÉSE

## A. minta

(lásd ezen előírás 4.4. szakaszát)

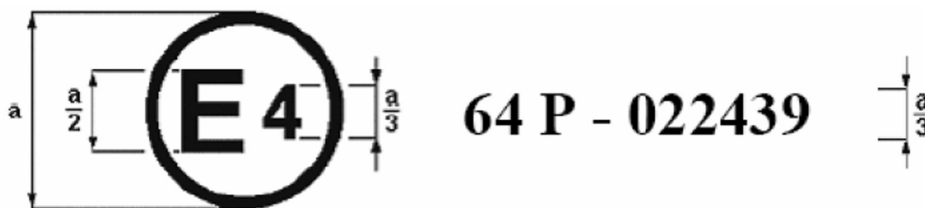


a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az érintett járművet az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék/kerekek tekintetében a 64. számú előírásnak megfelelően Hollandiában (E4), hagyták jóvá, a 022439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 02. módosítássorozattal módosított 64. számú előírás követelményei szerint adták meg.

## B. minta

(lásd ezen előírás 4.4. szakaszát)

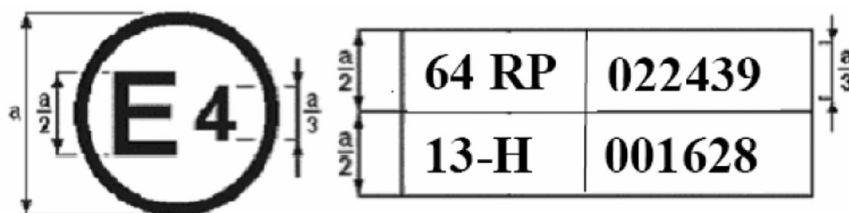


a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az érintett járművet az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer tekintetében a 02. módosítássorozat tartalmazó 64. számú előírásnak megfelelően Hollandiában (E4), hagyták jóvá, a 022439 jóváhagyási számon. A jóváhagyási szám azt jelzi, hogy a jóváhagyást a 02. módosítássorozattal módosított 64. számú előírás követelményei szerint adták meg.

## C. minta

(lásd ezen előírás 4.5. szakaszát)



a = legalább 8 mm

A járművön elhelyezett fenti jóváhagyási jel azt mutatja, hogy az adott járműtípust Hollandiában (E4) hagyták jóvá, a 64. számú (az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék/kerekek és az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer tekintetében) és a 13-H. számú <sup>(1)</sup> előírásnak megfelelően. A jóváhagyási számok azt mutatják, hogy azokban az időpontokban, amikor a vonatkozó jóváhagyásokat megadták, a 64. számú előírás tartalmazta a 02. módosítássorozatot, a 13-H. számú előírás pedig még eredeti változatlan formájában volt.

---

<sup>(1)</sup> Az utóbbi szám csak példaként szolgál.



## 3. MELLÉKLET

**IDEIGLENES HASZNÁLATRA SZÁNT TARTALÉK KERÉKKEL ELLÁTOTT GÉPJÁRMŰVEK FÉKEZÉSI ÉS IRÁNYTARTÁSI VIZSGÁLATA**

## 1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

- 1.1. A vizsgálati útszakasznak lényegében vízszintesnek kell lennie, és felületének jó tapadást kell biztosítania.
- 1.2. A vizsgálatot olyankor kell elvégezni, amikor a szél nem befolyásolhatja az eredményeket.
- 1.3. A járművet legnagyobb tömegéig kell megterhelni az előírás 2.11. szakaszában foglalt meghatározás szerint.
- 1.4. Az e melléklet 1.3. szakasza szerinti terhelési állapotból eredő tengelyterheléseknek arányosnak kell lenniük az előírás 2.12. szakaszában meghatározott legnagyobb tengelyterhelésekkel.
- 1.5. A defektűző gumibroncsok kivételével a gumibroncsokat a gyártó által a járműtípusra és az adott terhelési feltételre ajánlott nyomásra kell felfújni. A defektűző gumibroncsokat teljesen leengedett állapotban kell használni.

## 2. FÉKEZÉSI ÉS IRÁNYTARTÁSI VIZSGÁLAT

- 2.1. A vizsgálatot hol az egyik első, hol az egyik hátsó kerék helyére szerelt, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkal kell elvégezni. Ha azonban az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék használata egy bizonyos tengelyre van korlátozva, a vizsgálatot csak az erre a tengelyre szerelt, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkal kell elvégezni.
- 2.2. A vizsgálatot az üzemi fékrendszer működtetésével kell elvégezni, 80 km/h kezdeti sebességgel és kioldott tengelykapcsolóval.
- 2.3. A fékhatásnak a 13. számú vagy 13-H. számú előírásban az M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú járművek 0. típusú hideg fékvizsgálatra megadott vizsgálati eljárásnak kell megfelelnie, amelyet kioldott tengelykapcsolóval kell elvégezni:
  - 2.3.1. A 13. számú előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., a 2.10.2., a 2.10.3. és a 2.10.5. szakaszban meghatározott 1., 2., 3. és 5. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkal felszerelt M<sub>1</sub> kategóriájú és az előírt 80 km/h sebességen vizsgált járművek esetében

a fékpedálra kifejtett 500 N legnagyobb erővel elért féktávolság nem haladhatja meg az 50,7 métert, és

a következő képlettel kiszámított átlagos legnagyobb lassulás (M<sub>fdd</sub>) nem lehet 5,8 ms<sup>-2</sup>-nél kisebb:

$$M_{fdd} = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

ahol „v” az induló sebesség a fékezés megkezdésekor és „s” a 0,8 v és 0,1 v közötti fékezés alatt megtett távolság.

- 2.3.1.1. A 13. számú előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., a 2.10.2., a 2.10.3. és a 2.10.5. szakaszban meghatározott 1., 2., 3. és 5. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékkal felszerelt N<sub>1</sub> kategóriájú és az előírt 80 km/h sebességen vizsgált járművek esetében

a fékpedálra kifejtett 700 N legnagyobb erővel elért féktávolság nem haladhatja meg az 61,2 métert, és

a következő képlettel kiszámított átlagos legnagyobb lassulás (M<sub>fdd</sub>) nem lehet 5,0 ms<sup>-2</sup>-nél kisebb:

$$M_{fdd} = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

ahol „v” az induló sebesség a fékezés megkezdésekor és „s” a 0,8 v és 0,1 v közötti fékezés alatt megtett távolság.

- 2.3.1.2. A 13. számú előírás szerint jóváhagyott és a 2.10.4. szakaszban meghatározott, 4. típusú tartalék egységgel felszerelt M<sub>1</sub> kategóriájú és az előírt 120 km/h sebességnél vizsgált járművek esetében

a fékpedálra kifejtett 500 N legnagyobb erővel elért féktávolság nem haladhatja meg a 108 métert, és

a következő képlettel kiszámított átlagos legnagyobb lassulás (Mfdd) nem lehet 5,8 ms<sup>-2</sup>-nél kisebb:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

ahol „v” az induló sebesség a fékezés megkezdésekor és „s” a 0,8 v és 0,1 v közötti fékezés alatt megtett távolság.

- 2.3.1.3. A 13. számú előírás szerint jóváhagyott, a 2.10.1., a 2.10.2., a 2.10.3. és a 2.10.5. szakaszban meghatározott 1., 2., 3. és 5. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékekkel felszerelt M<sub>1</sub> és N<sub>1</sub> kategóriájú és az előírt 80 km/h sebességen vizsgált járművek esetében

a fékpedálra kifejtett 650 N + 0 / – 50 N legnagyobb erővel elért féktávolság nem haladhatja meg a 46,4 métert, és

a következő képlettel kiszámított átlagos legnagyobb lassulás (Mfdd) nem lehet 6,43 ms<sup>-2</sup>-nél kisebb:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

ahol „v” az induló sebesség a fékezés megkezdésekor és „s” a 0,8 v és 0,1 v közötti fékezés alatt megtett távolság.

- 2.3.1.4. A 13-H. számú előírás szerint jóváhagyott és a 2.10.4. szakaszban meghatározott 4. típusú, ideiglenes használatra szánt tartalék kerékekkel felszerelt M<sub>1</sub> kategóriájú, és az előírt 120 km/h sebességnél vizsgált járművek esetében

a fékpedálra kifejtett 650 N + 0 / – 50 N legnagyobb erővel elért féktávolság nem haladhatja meg a 98,4 métert, és

a következő képlettel kiszámított átlagos legnagyobb lassulás (Mfdd) nem lehet 6,43 ms<sup>-2</sup>-nél kisebb:

$$Mfdd = v^2 / 41,14 \text{ s}$$

ahol „v” az induló sebesség a fékezés megkezdésekor és „s” a 0,8 v és 0,1 v közötti fékezés alatt megtett távolság.

- 2.4. A vizsgálatokat az ideiglenes használatra szánt tartalék kerék e melléklet 2.1. szakaszában meghatározott valamennyi felszerelési helyzetében el kell végezni.

- 2.5. Az előírt fékhatásosságot úgy kell elérni, hogy kerékblokkolás, a jármű szándékolt irányától való eltérés, túlzott rezgés, gumiabroncs vizsgálat alatti túlzott kopása vagy túl nagy kormánykorrekció ne álljon elő.

## 4. MELLÉKLET

## A DEFEKTRE FIGYELMEZTETŐ RENDSZER VIZSGÁLATI KÖVETELMÉNYEI

1. A VIZSGÁLAT FELTÉTELEI
  - 1.1. **Környezeti hőmérséklet**

A környezeti hőmérsékletnek 0 °C és 40 °C között kell lennie.
  - 1.2. **A vizsgálatához használt útfelület**

A vizsgálatához használt útfelületnek száraznak és egyenletesnek kell lennie.
  - 1.3. **A vizsgálat helyszíne**

A vizsgálatot olyan helyen kell végezni, ahol elektromágneses zavarás – úgymint erős elektromos mező – nem várható.
  - 1.4. **Az álló járműre vonatkozó feltételek**

Az álló jármű gumiabroncsait a közvetlen napsugárzás elől le kell árnyékolni.
2. VIZSGÁLATI MÓDSZER
  - 2.1. **A defektes működésű gumiabroncs kijelzésére szolgáló vizsgálati eljárások.** A 2.1.1. vagy a 2.1.2. szakasz követelményeit teljesíteni kell.
    - 2.1.1. *1. vizsgálat*
      - 2.1.1.1. A gumiabroncsokat fel kell fújni a járműgyártó által ajánlott nyomásra.
      - 2.1.1.2. Álló járműnél a gyújtáskapcsoló „Zárt” vagy „Ki” állása mellett a gyújtáskapcsolót (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásba kell kapcsolni, adott esetben a kulcs megfelelő helyzetbe állításával. Meg kell győződni a figyelmeztető jelzés bekapcsolódásáról.
      - 2.1.1.3. Le kell kapcsolni a gyújtáskapcsolót, és valamelyik gumiabroncs nyomását addig kell csökkenteni, amíg a beállított gumiabroncsnyomás 100 kPa-val az ajánlott hideg gumiabroncsnyomás alá csökken.
      - 2.1.1.4. A gumiabroncsnyomás csökkentését követő öt percen belül a járművet a szokásos módon 40 és 100 km/h közötti sebességgel kell vezetni.
      - 2.1.1.5. A vizsgálat akkor fejeződik be, amikor:
        - a) az 5.1.6. szakaszban leírt, defektre figyelmeztető rendszer bekapcsol; vagy
        - b) a 2.3. szakaszban leírtak szerint mérve öt perc eltelt a vizsgálati sebesség elérésétől számítva. Ha a figyelmeztetés nem kapcsol be, a vizsgálat eredménytelen.
    - 2.1.1.6. Ha a figyelmeztető jelzés a fenti 2.1.1.5. szakaszban leírtak szerint bekapcsolódott, a gyújtáskapcsoló bekapcsolása előtt öt percet várni kell; a jelzésnek újból be kell kapcsolnia, és mindaddig bekapcsolva kell maradnia, amíg a gyújtáskapcsoló bekapcsolt (üzemel) állásban van.
    - 2.1.1.7. Meg kell ismételni a 2.1.1.1–2.1.1.6. szakaszban leírt eljárást, de legalább 130 km/h vizsgálati sebesség mellett. Mindkét vizsgálati sebességnél az összes vonatkozó követelménynek teljesülnie kell.

### 2.1.2. 2. vizsgálat

2.1.2.1. A gumiabroncsokat fel kell fújni a járműgyártó által ajánlott nyomásra.

2.1.2.2. Álló járműnél a gyújtáskapcsoló „Zárt” vagy „Ki” állása mellett a gyújtáskapcsolót (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásba kell kapcsolni, adott esetben a kulcs megfelelő helyzetbe állításával. Meg kell győződni a figyelmeztető jelzés bekapcsolódásáról. Ki kell kapcsolni a gyújtáskapcsolót.

2.1.2.3. Valamelyik gumiabroncson 10 kPa/perc és 20 kPa/perc közötti, fokozatos nyomásesést kell produkálni.

2.1.2.4. A járművet 25 km/h-t meghaladó bármely sebességgel kell vezetni.

2.1.2.5. A vizsgálati követelmény akkor teljesül, ha a rendszer addigra, mire a nyomásesés eléri a 100 kPa-t, figyelmeztetést ad.

### 2.2. A defektre figyelmeztető rendszer meghibásodását kimutató rendszerre vonatkozó vizsgálati eljárások.

2.2.1. A jármű szokásos használati feltételei mellett kell szimulálni az abroncsnyomás-ellenőrző rendszer meghibásodását. Ez történhet például az áramforrásról történő áramellátás csatlakozója vagy a figyelmeztető rendszer vezérléséhez csatlakozó kimeneti/bemeneti vezeték leoldásával.

2.2.2. A szimulált hiba előállítását követően a járművet a szokásos módon 40 és 100 km/h közötti sebességgel kell vezetni.

2.2.3. A vizsgálat akkor fejeződik be, amikor:

a) az 5.1.6.4. szakaszban leírt, defektjelző-meghibásodásjelző bekapcsol; vagy

b) a 2.3. szakaszban leírtak szerint mérve öt perc eltelt a vizsgálati sebesség elérésétől számítva. Ha a figyelmeztetés nem kapcsol be, a vizsgálat eredménytelen.

A járművet le kell állítani, és a gyújtáskapcsolót ki kell kapcsolni.

2.2.4. Ha a figyelmeztető jelzés a fenti 2.2.3. szakaszban leírtak szerint bekapcsolt, a gyújtáskapcsoló bekapcsolása előtt öt percet várni kell; a jelzésnek újból be kell kapcsolnia, és mindaddig bekapcsolva kell maradnia, amíg a gyújtáskapcsoló bekapcsolt (üzemel) állásban van.

### 2.3. Az időtartam számítása

A 2.1.1.5. és 2.2.3. szakasz követelményeinek meghatározásához azt az időt kell figyelembe venni, míg a jármű a 40 km/h – 100 km/h vizsgálati sebességtartományban halad.

Az időt folytonos vezetést figyelembe véve kell számítani, de a járműnek nem kell mindvégig a vizsgálati sebességtartományon belüli sebességet tartania. Amennyiben a jármű sebessége a vizsgálati sebességtartományon kívülre kerül, a vizsgálati sebességtartományon kívül töltött, összesített időket a vizsgálat tartama szempontjából nem szabad figyelembe venni.

A típusjóvá hagyást végző hatóság meggyőződik arról, hogy a defektre figyelmeztető rendszer összesítve rögzíti a vizsgálati sebességen történő haladási időt, és nem kezdi újra a számítást minden alkalommal, amikor a jármű nem a vizsgálati sebességen halad.

## 5. MELLÉKLET

## AZ ABRONCSNYOMÁS-ELLENŐRZŐ RENDSZEREK (TPMS) VIZSGÁLATAI

## 1. A VIZSGÁLAT FELTÉTELEI

## 1.1. Környezeti hőmérséklet

A környezeti hőmérsékletnek 0 °C és 40 °C között kell lennie.

## 1.2. A vizsgálatához használt úttest felülete

Az úttestnek jó tapadást biztosító felülettel kell rendelkeznie. A vizsgálat során az útfelületnek száraznak kell lennie.

## 1.3. A vizsgálatokat olyan helyen kell végezni, ahol rádiófrekvenciás zavarás nem várható.

## 1.4. A járműre vonatkozó feltételek

## 1.4.1. A vizsgálatához használt tömeg

A jármű vizsgálata bármely terhelés mellett történhet, amíg a tengelyek között a tömegmegoszlás megfelel a gyártó által megadott értéknek, az egyes tengelyekre eső terhelés pedig nem haladja meg a tengelyekre megengedett legnagyobb terhelést.

Amennyiben a rendszer nem állítható, illetve alaphelyzetbe állítása sem lehetséges, a járműnek terheletlennek kell lennie. A vezető mellett az első ülésen még egy második személy is tartózkodhat, aki a vizsgálati eredményeket rögzíti. A vizsgálat alatt a terhelési viszonyokat nem szabad megváltoztatni.

## 1.4.2. A jármű sebessége

A TPMS-t a következő feltételek mellett kell kalibrálni és vizsgálni:

- az átszakításvizsgálat tekintetében 40–120 km/h sebességtartományban vagy a jármű 120 km/h alatti legnagyobb tervezési sebességén kell az előírás 5.3.2. szakasza szerinti követelmények teljesülését ellenőrizni; és
- a diffúziós vizsgálat tekintetében az előírás 5.3.3. szakasza szerinti követelmények teljesülését, valamint a meghibásodás vizsgálata tekintetében az előírás 5.3.4. szakasza szerinti követelmények teljesülését a 40–100 km/h sebességtartományban kell ellenőrizni.

A vizsgálat során a járművet a teljes sebességtartományban vezetni kell.

Az automatikus sebességtartóval felszerelt járműveknél a sebességtartót a vizsgálat során ki kell kapcsolni.

## 1.4.3. A kerékpánt helyzete

A jármű kerékpántjai bármelyik kerékhelyen lehetnek, összhangban a járműgyártó idevágó utasításaival vagy korlátozásaival.

## 1.4.4. Álló helyzet

Az álló jármű gumiabroncsait a közvetlen napsugárzás elől le kell árnyékolni. A jármű helyét védeni kell az eredményeket esetlegesen befolyásoló szélről.

## 1.4.5. Fékpedál használata

A vezetési időbe nem számít bele az üzemi fékezési idő a jármű mozgása közben.

## 1.4.6. Gumiabroncsok

A járművet a járműgyártó ajánlásai szerint felszerelt gumiabroncsokkal kell vizsgálni. A TPMS meghibásodásának vizsgálatához azonban használható a tartalék gumiabroncs.

### 1.5. A nyomásmérő berendezés pontossága

Az e mellékletben szereplő vizsgálatokhoz használandó nyomásmérő pontosságának legalább  $\pm 3\text{kPa}$ -nak kell lennie.

## 2. VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

A vizsgálatot az e melléklet 1.4.2. szakaszának megfelelő tartományon belüli vizsgálati sebességnél kell végezni, legalább egy alkalommal az e melléklet 2.6.1. szakasza szerinti vizsgálat („átszakításvizsgálat”), és ugyancsak legalább egy alkalommal az e melléklet 2.6.2. szakasza szerinti minden egyes vizsgálat („diffúziós vizsgálat”) tekintetében.

2.1. A jármű gumiabroncsainak felfújása előtt a járművet legalább egy óráig a szabad ég alatt környezeti hőmérsékleten, kikapcsolt motorral, a közvetlen napfénytől és a szélétől, illetve a hőmérsékletét növelő vagy csökkentő egyéb hatástól védve kell tartani. Ezt követően a gumiabroncsokat a járműgyártó által ajánlott hideg gumiabroncsnyomás ( $P_{\text{rec}}$ ) értékére fel kell fújni, a gyártó sebességre, terhelésre és a gumiabroncs helyzetekre vonatkozó ajánlása szerint. Valamennyi nyomásmérést ugyanazzal a vizsgálóberendezéssel kell végezni.

2.2. Álló járműnél a gyújtáskapcsoló „Zárt” vagy „Ki” állása mellett a gyújtáskapcsolót (indítás) bekapcsolt (üzemel) állásba kell kapcsolni. Az abroncsnyomás-ellenőrző rendszernek el kell végeznie az alacsony gumiabroncsnyomást jelző visszajelző lámpa működésének ellenőrzését az előírás 5.3.5.2. szakaszában megadottak szerint. (Ez utóbbi követelmény a több célra használt területen elhelyezett visszajelzőkre nem érvényes.)

2.3. Adott esetben az abroncsnyomás-ellenőrző rendszert be kell állítani, illetve vissza kell állítani alaphelyzetbe, a járműgyártó ajánlása szerint.

### 2.4. Tanulási szakasz

2.4.1. A járművet legalább húsz percen át az e melléklet 1.4.2. szakaszában megadott sebességtartományban kell vezetni,  $80\text{ km/h}$  ( $\pm 10\text{ km/h}$ ) átlagsebesség mellett. A tanulási szakaszban sebességtartományon kívüli sebességgel összesítve legfeljebb két percen át lehet haladni.

2.4.2. Ha a vizsgálatot olyan (kör alakú vagy ovális) útszakaszon végzik, amely mindig ugyanabba az irányba kanyarodik, akkor a műszaki szolgálat belátása szerint a 2.4.1. szakaszban említett vizsgálatot két egyenlő részre kell osztani ( $\pm 2$  perc eltéréssel), és felerészt az egyik, felerészt a másik irányban kell elvégezni.

2.4.3. A tanulási szakasz végét követő öt percen belül meg kell mérni a leeresztendő gumiabroncs(ok) meleg állapotú nyomását. A meleg állapotú nyomás értékét a  $P_{\text{warm}}$ -mal jelöljük. A későbbi műveletekhez ezt az értéket kell használni.

### 2.5. Leeresztési szakasz

2.5.1. *Eljárás az előírás 5.3.2. szakasza szerinti követelmények teljesülésének ellenőrzését szolgáló átszakításvizsgálatra*

A meleg állapotú nyomás fenti 2.4.3. szakasz szerinti mérésétől számított öt percen belül a jármű egyik kerekét le kell eresztetni  $P_{\text{warm}} - 20\%$  vagy  $150\text{ kPa}$  nyomásig, attól függően, hogy melyik érték a nagyobb, és ez lesz a  $P_{\text{test}}$  nyomás. A  $P_{\text{test}}$  nyomást 2–5 perces stabilizálódási idő után ismét ellenőrizni kell, szükség esetén pedig ki kell igazítani.

2.5.2. *Eljárás az előírás 5.3.2. szakasza szerinti követelmények teljesülésének ellenőrzését szolgáló diffúziós vizsgálatra*

A meleg állapotú nyomás fenti 2.4.3. szakasz szerinti mérésétől számított öt percen belül a jármű összes kerekét le kell eresztetni a  $P_{\text{warm}} - 20\%$  mínusz további  $7\text{ kPa}$  nyomásig, és ez lesz a  $P_{\text{test}}$  nyomás. A  $P_{\text{test}}$  nyomást 2–5 perces stabilizálódási idő után ismét ellenőrizni kell, szükség esetén pedig ki kell igazítani.

### 2.6. Az alacsony gumiabroncsnyomás kijelzésének szakasza

2.6.1. *Eljárás az előírás 5.3.2. szakasza szerinti követelmények teljesülésének ellenőrzését szolgáló átszakításvizsgálatra*

2.6.1.1. Vezessük a járművet a vizsgálati útszakasz tetszőleges szakaszán (nem feltétlenül folyamatosan). Az összesített vezetési időnek tíz perc vagy az alacsony gumiabroncsnyomást jelző visszajelző lámpa működésbe lépéséhez szükséges idő alatt kell maradnia.

- 2.6.2. *Eljárás az előírás 5.3.2. szakasza szerinti követelmények teljesülésének ellenőrzését szolgáló diffúziós vizsgálatra*
- 2.6.2.1. Vezessük a járművet a vizsgálati útszakasz tetszőleges szakaszán. Legalább 20 és legfeljebb 40 perc elteltével a járművet teljesen le kell állítani, kikapcsolt motorral, kivett gyújtáskulccsal legalább egy percre vagy három percnél hosszabb időre. Folytassuk a vizsgálatot. Az összesített vezetési idő a fenti 1.4.2. szakaszban megadott feltételek mellett történő 60 perc vezetés, vagy az alacsony gumiabroncsnyomást jelző visszajelző lámpa működésbe lépéséhez szükséges időtartam közül a rövidebb.
- 2.6.3. Ha az alacsony gumiabroncsnyomást jelző visszajelző lámpa nem lépett működésbe, a vizsgálatot fejezzük be.
- 2.7. Ha az alacsony gumiabroncsnyomást jelző visszajelző lámpa a fenti 2.6. szakasz szerinti eljárás során működésbe lépett, a gyújtáskárat kioldva a gyújtáskapcsolót „Ki” vagy „Zárt” állásba kell állítani. Öt perc elteltével a jármű gyújtáskárat-kapcsolóját ismét „Be” („Üzemi”) állásba kell kapcsolni. A visszajelző lámpának be kell kapcsolnia, és égre kell maradnia mindaddig, amíg a gyújtáskárat „Be” („Üzemi”) állásban van.
- 2.8. A jármű összes kerekét fel kell fújni a járműgyártó által ajánlott hideg nyomásra. A rendszert alaphelyzetbe kell állítani a járműgyártó utasításainak megfelelően. Meg kell határozni a visszajelző lámpa kialvásának időpontját. Szükség esetén a járművet a visszajelző lámpa kialvásáig kell vezetni. Ha a visszajelző lámpa nem alszik ki, a vizsgálatot be kell fejezni.
- 2.9. **A leeresztési szakasz ismétlése**
- A vizsgálat ugyanolyan vagy más terhelési feltételek mellett megismételhető, a fenti 2.1–2.8. szakasz szerinti megfelelő vizsgálati eljárás használatával, a jármű megfelelő gumiabroncsainak alultöltésével, az előírás 5.3.2. vagy 5.3.3. szakaszának megfelelően.
3. **A TPMS MEGHIBÁSODÁSÁNAK KIJELZÉSE**
- 3.1. Szimuláljunk TPMS-meghibásodást, például valamely TPMS-összetevő áramellátásának lekötésével, az egyes TPMS-összetevők közötti elektromos kapcsolat megszakításával vagy a TPMS-sel nem kompatibilis gumiabroncs vagy kerék járműre szerelésével. A TPMS-meghibásodás szimulálásakor a visszajelző lámpa elektromos csatlakozását nem szabad megszakítani.
- 3.2. Vezessük a járművet összesen tíz percg (nem feltétlenül folyamatosan) a vizsgálati útszakasz tetszőleges szakaszán.
- 3.3. A fenti 3.2. szakasz szerinti összesített vezetési idő nem haladhatja meg a tíz percet vagy a TPMS-visszajelző lámpa működésbe lépéséhez szükséges időt.
- 3.4. Ha a TPMS-meghibásodásjelző nem lép működésbe az előírás 5.3.4. szakasza szerint, a vizsgálatot be kell fejezni.
- 3.5. Ha TPMS-meghibásodásjelző lámpa ég vagy a fenti 3.1–3.3. szakasz szerinti eljárás során működésbe lép, a gyújtáskárat kioldva a gyújtáskapcsolót „Ki” vagy „Zárt” állásba kell állítani. Öt perc elteltével a jármű gyújtáskárat-kapcsolóját ismét „Be” („Üzemi”) állásba kell kapcsolni. A TPMS-meghibásodásjelzőnek ismét meghibásodást kell jeleznie, és mindaddig világítania kell, amíg a jármű gyújtáskárat-kapcsolója „Be” („Üzemi”) állásban van.
- 3.6. Állítsuk vissza a TPMS normál működését. Szükség esetén vezessük a járművet a visszajelző lámpa kialvásáig. Ha a figyelmeztető lámpa nem alszik ki, a vizsgálatot be kell fejezni.
- 3.7. A vizsgálat a fenti 3.1–3.6. szakasz szerinti eljárások használatával megismételhető, minden vizsgálat során egy meghibásodás szimulálása mellett.
-