

Regulamin wydawania kart Mototest i przeprowadzania oceny technicznej motocykla

I. Założenia ogólne

1. Karta Mototest jest dokumentem motocykla, honorowanym przez Główną Komisję Pojazdów Zabytkowych (GKPZ) Polskiego Związku Motorowego (PZM), która uprawniona jest do podejmowania decyzji w zakresie oceny oryginalności.
2. Karty Mototest wydaje Klubowa Komisja Techniczna (KKT) dla motocykli spełniających kryteria startów w Mistrzostw Polski Pojazdów Zabytkowych (MPPZ).
3. Karta Mototest zawiera wszystkie dane motocykla potrzebne do klasyfikacji w konkursach pojazdów zabytkowych i zlotach pucharowych.
4. Oceny motocykla dokonuje KKT do spraw pojazdów zabytkowych wypełniając kartę Mototest w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach:
 - pierwszy egzemplarz dla właściciela pojazdu
 - drugi egzemplarz do kartoteki Klubowej Komisji Technicznej
5. Ważność karty Mototest potwierdza pieczętka i podpisy trzech członków powołanych w skład KKT wykonującej ocenę techniczną motocykla oraz:
 - numer karty według wzoru: nazwa klubu/ numer kolejny/ rok wydania
 - dane techniczne motocykla
 - rodzaj motocykla (solo lub z wózkiem)
 - lista elementów z ich punktacją
 - ilość uzyskanych punktów oraz rubryki z przeliczeniem porównawczym do kart badań technicznych
 - kategoria wiekowa według niżej zamieszczonej specyfikacji
 - grupa oryginalności po dokonaniu oceny w zależności od ilości uzyskanych punktów

II. Warunki otrzymania karty Mototest

1. Podstawą otrzymania karty Mototest jest posiadanie motocykla zgodnego z rozdz.I pkt.2.
2. Właściciel ocenianego pojazdu zobowiązany jest stawić się przed KKT w określonym przez nią miejscu i czasie.
3. Przy zmianie właściciela pojazdu w celu otrzymania nowej karty Mototest należy zgłosić się w najbliższej KKT.
4. Zgubienie karty Mototest powoduje stratę punktów z tytułu nieposiadania karty do chwili otrzymania duplikatu z właściwej KKT. To samo dotyczy karty zniszczonej lub nieczytelnej.
5. Właściciel (opiekun pojazdu) zobowiązany jest dostarczyć: 2 komplety kolorowych zdjęć, prawej i lewej strony, obejmujących całość ocenianego motocykla (format zdjęcia 9x13 cm).
6. Ocena motocykla powinna być przeprowadzona przy udziale co najmniej trzech członków, w tym dwóch stałych członków KKT danego szczebla.
7. Członków niestałych powołuje osoba aktualnie kierująca czynnościami związanymi z oceną pojazdu.
8. Właściciel (opiekun) pojazdu jest niestałym członkiem KKT oceniającej jego pojazd i powinien tak go przygotować aby ułatwić pracę komisji, lecz nie ma wpływu na punktację przyznawaną podczas oceny.

9. W sytuacji gdy klub macierzysty nie powołał KKT, właściciel motocykla może złożyć wniosek do najbliższej KKT w klubie motocyklowym na danym terenie.

III. Podział motocykli

1. Według kategorii wiekowej motocykle dzielą się na :
 - Anarto - wyprodukowane przed 31.12.1904r
 - Weteran - wyprodukowane od 01.01.1905r do 31.12.1918r
 - Vintage A - wyprodukowane od 01.01.1919 do 31.12.1930r
 - Vintage B - wyprodukowane od 01.01.1931 do 31.12.1945r
 - Past 1945 - wyprodukowane od 01.01.1946 do 31.12.1970r.
 - Past 1970 - wyprodukowane od 01.01.1971 spełniające kryteria regulaminu MPPZ
2. Według grupy oryginalności motocykle dzielą się na :
 - pojazd autentyczny - kompletnie autentyczny z wyjątkiem części, które spełniają wymogi bezpieczeństwa i kodeksu drogowego (stan techniczny minimum dobry) - motocykl w wyniku oceny powinien osiągnąć 951-1000 punktów
 - pojazd odrestaurowany - oryginalny (dopuszcza się przemalowanie i dopasowanie pewnych części mechanicznych innego pojazdu z epoki) – motocykl w wyniku oceny powinien osiągnąć 801-950 punktów
 - pojazd zmodyfikowany - częściowa rekonstrukcja silnika i części blacharskich do 30 % akceptowane będą repliki i kopie brakujących elementów na wzór oryginału – motocykl w wyniku oceny powinien osiągnąć 601-800 punktów
 - reprodukcja - replika na wzór oryginału reprodukcji – motocykl w wyniku oceny powinien osiągnąć minimum 501 punktów.

Poniżej 500 punktów motocykl nie może być zaliczony do pojazdów zabytkowych.

3. Według rodzaju motocykla mogą być motocykle:
 - solo
 - z wózkiem bocznym.

IV. Zasady punktacji

1. Punktacja karty Mototest jest podana na odwrocie karty autentyczności.
2. Jako wzorzec oceny oryginalności przyjmuje się stan pojazdu jako nowego autentyku opuszczającego bramy fabryki macierzystej.
3. Podczas oceny motocykla należy kierować się wytycznymi zawartymi w międzynarodowym regulaminie pojazdów zabytkowych FIVA.
4. Grupę oryginalności wpisujemy po podliczeniu punktów za pojazd według klasyfikacji odpowiadającej przyznanej ilości punktów.
5. Naprawioną część oryginalną należy zawsze punktować wyżej od najlepiej wykonanej kopii lub repliki.
6. W przypadku gdy oceniamy podzespół opisany jako komplet np. rubryka 1 – korpus silnika (komplet) – należy brać pod uwagę całość zespołu wraz z elementami wnętrza. Ocena ta zależy w dużej mierze od informacji przekazanych przez właściciela, o przeprowadzonych naprawach poszczególnych części.
7. W rubryce 40 oceniamy zgodność numeracji fabrycznej. Pełną ocenę dostanie pojazd, który posiada oryginalne oznaczenia jednoznacznie potwierdzające, że w takim zestawieniu motocykl opuścił bramy fabryki. W sytuacji, gdy którekolwiek

oznaczenie budzi wątpliwości (np. nowa kopia tabliczki znamionowej, usunięty lub uzupełniany numer na którymkolwiek z podzespołów) należy odpowiednio obniżyć punktację.

8. Hierarchia punktacji

- (I) oryginał (0,95 do 1 x maksymalna liczba punktów przeznaczona dla danego podzespołu)

Przykład 1

pozycja 10 „przednie zawieszenie”, - nienaprawiane, niezdejmowane z motocykla, kompletne, proste, noszące ślady korozji – przyjmujemy 95% oryginału i liczymy $0,95 \times 25 = 23,75$ - wpisujemy 24pkt

- (II) naprawiony oryginał (0,85 do 0,95 x j.w.)
- (III) replika (0,85 x j.w.)
- (IV) dobra kopia (0,8 do 0,85 x j.w.)

Przykład 2

poz. 10 „przednie zawieszenie”, maksymalna ilość punktów 25 - takie samo zawieszenie wykonane od podstaw, podobne do oryginału, spełniające swoją funkcję, wykonane wspólnie. Różnica jedynie w wykonaniu połączeń – przyjmujemy 82% oryginału, czyli $0,82 \times 25 = 20,5$ - wpisujemy 20 lub 21 w zależności od estetyki wykonania, itp.

- (V) kopia (0,6 do 0,8 x j.w.)
- (VI) zamiennik z epoki (0,5 do 0,75 x j.w.) w zależności od funkcji i stanu technicznego. Np. kwestia modelu gaźnika, przełącznika świateł, lampy, itp.
- (VII) elementy niezdefiniowane (poniżej 0,5 x j.w.)

9. Definicja „REPLIKA”: za replikę uznajemy część lub podzespół wykonany przez fabrykę macierzystą, która wykonała oryginał - pierwowzór według oryginalnego wzoru z zachowaniem parametrów technicznych (patrz Międzynarodowy Kodeks Techniczny FIVA pkt. 4.1).

10. Definicja „KOPIA”: za kopię uznajemy część lub podzespół wykonany według oryginalnego wzoru z zachowaniem parametrów technicznych przez wytwórcę niezwiązanego z producentem oryginału.

11. Jeżeli rubryka dotyczy grupy części (np. osprzęt kierownicy) to maksymalną liczbę punktów przeznaczoną dla całości dzielimy na ilość części składowych i oceniamy poszczególne według pkt. 4 a następnie uzyskane wyniki sumujemy.

12. Powłoki wykończeniowe i lakiernicze należy oceniać zachowując hierarchię z pkt. 4, według następujących wytycznych:

- (I) autentyczne zachowane w stanie nienaruszonym (najwyższa ocena).
- (II) autentyczne zachowane w oryginalnym stanie z ubytkami lub uzupełnione
- (III) wspólnie wykonane nowe powłoki dokładnie odzwierciedlające oryginał (np. jednowarstwowy lakier z ręcznie malowanymi szparunkami na zewnątrz)
- (IV) nowe powłoki wykonane według współczesnej technologii (np. lakier wielowarstwowy, naklejki zamiast kalkomanii) z zachowaniem kolorystyki oryginału
- (V) nowe powłoki wykonane z błędami .

13. Dla pozycji, w której nie możemy stwierdzić wady np. poz. 43 „prowadzenie motocykla” , należy przyjąć wartość maksymalną 15 punktów przy dobrym prowadzeniu motocykla, a gdy motocykl nie jest sprawny technicznie i nie jest możliwa jego ocena w ruchu należy przyjąć w tej pozycji 0 punktów.

14. Pozycje wymienione w karcie a nie występujące w seryjnej produkcji ocenianego motocykla należy przyjąć jako maksymalne np. w pozycji 29 „prędkościomierz, obrotomierz” . Dla motocykli produkowanych bez tych elementów ocenia się w tej pozycji maksymalnie 20 punktów.

15. W pozycji 41 „osprzęt dodatkowy” należy brać pod uwagę dodatkowe wyposażenie motocykla poza seryjną produkcją np. tylne siedzenie, licznik, dodatkowe lampy, puszki itd. Maksymalną ilość punktów w tej pozycji można przydzielić motocyklowi, który ma komplet wyposażenia dodatkowego jakie przewidziała firma dla danego motocykla według dostępnych firmowych katalogów, lub który w ogóle nie miał takiego wyposażenia np. motocykl sportowy.
16. Dla motocykla solo, którego wózek boczny jest wyposażeniem dodatkowym i nie jest przedstawiany do badania w pozycjach 46-59 należy wpisywać pełne ilości punktów, natomiast dla motocykla produkowanego seryjnie tylko z wózkiem bocznym (Sokół 1000, BMW R-75, Zundapp KS-750, MW-750 itp.) należy szczegółowo ocenić wózek motocykla a w przypadku jego braku w pozycjach 46-59 należy wpisać 0 punktów.

V. Ustalenia końcowe

1. Wprowadzenie zmian i wpisów do karty jest zastrzeżone tylko dla KKT. Nie przewiduje się procedury odwoławczej, skoro jednym z członków komisji oceniającej jest właściciel motocykla.
2. W celu dokonania prawidłowej oceny motocykla w interesie właściciela jest dostarczenie do KKT materiałów pomocniczych takich jak: oryginalne zdjęcia, katalogi, instrukcje obsługi itp.
3. W przypadku wątpliwości w ocenie i liczbie dowodów należy przyjąć ocenę na korzyść pojazdu.
4. KKT mogą wymieniać się informacjami o ocenianych motocyklach w celach porównawczych (np. gdy KKT po raz pierwszy spotka się z egzemplarzem, który był już oceniany w innej KKT).
5. Wszelkie ustalenia w powyższym regulaminie wzorowane są na Międzynarodowym Kodeksie Technicznym FIVA.