

**VANASÕIDUKINA  
TUNNUSTAMISE KÄSIRAAMAT**

**2012**

Teine väljaanne

1. Käsiraamatu eesmärk .....	2
2. Sõnaseletused .....	2
2.1. Mis on vanasõiduk? .....	2
2.2. Mida tähendab vanasõidukina tunnustamine? .....	3
2.3. Kes on asjatundjad? .....	3
2.4. Mis on vanasõidukina tunnustamise akt? .....	3
2.5. Mis on vanasõidukina registreerimine? .....	4
2.6. Vanasõiduki registreerimismärk .....	4
3. Vanasõidukina tunnustamise protseduur .....	6
3.1. Auto, veauto, bussi, traktori hindamine .....	8
3.1.1. Eksterjäär (välimus).....	8
3.1.2. Kere sisemus (interjäär).....	9
3.1.3. Veermik.....	10
3.1.4. Mootor.....	10
3.1.5. Jõuülekanne.....	11
3.1.6. Elektri- ja abiseadmed.....	11
3.2. Mootorrataste hindamine .....	12
3.2.1. Raam .....	13
3.2.2. Mootor, jõuülekanne ja veermik .....	13

## 1. Käsiraamatu eesmärk

Teie käes on vanasõidukina tunnustamise käsiraamatu teine väljaanne, mis on koostatud Eesti Vanatehnika Klubi Liitu kuuluvate klubide esindajate ja vanatehnika asjatundjate ühise töö tulemusena. Käsiraamatu eesmärgiks on abistada vanasõidukina tunnustamist läbiviivaid asjatundjaid ja tunnustamise taotlejaid selgitades olulisemaid põhimõtteid.

## 2. Sõnaseletused

### 2.1. Mis on vanasõiduk?

Vanasõiduk on õigusliku mõistena kasutusel alates 29.10.2006, kui jõustusid teede- ja sideministri 18.05.2001 määruse nr 50 «Mootorsõiduki ja selle haagise tehno seisundile ja varustusele esitatavad nõuded» § 3 p 105 ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 10.08.2004 määruse nr 170 «Mootorsõiduki ja selle haagise tehno seisundi kontrollimise eeskiri» § 2 p 25. Need õigusaktid sätestasid vanasõiduki definitsiooni: “*vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat ja mis on vanasõidukiks tunnustatud*”.

Alates 01.07.2011 kehtestab vanasõiduki mõiste liiklusseadus, mille § 83 sätestab:

#### Liiklusseaduse § 83. Vanasõiduk

(1) Vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat.

(2) Sõiduki vanasõidukina määratlemiseks peab sõiduk olema vanasõidukina tunnustatud.

(3) Vanasõidukina tunnustamine on vanasõidukina registreeritava sõiduki tehnonõuetele ja originaalsusele kehtestatud nõuetele vastavuse kontrollimine.

(4) Vanasõidukina tunnustamist teostavad vähemalt viie vanasõidukiklubi määratud ja Maanteeameti tunnustatud kaks asjatundjat, kes väljastavad vanasõidukina tunnustamise akti. Vanasõidukina tunnustamine, tunnustamise akti väljastamine ning selle juurde kuuluvad toimingud teostatakse sõiduki omaniku või vanasõidukina tunnustamise taotleja kulul.

(5) Vanasõiduki tunnustamise, registreerimise ja tehnonõuetele vastavuse kontrollimise korra ning tehnonõuded vanasõidukile ja nõuded selle varustusele kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister määrusega.

Lahtiseletatult tähendab see seda, et vanasõiduki „tiitlile“ võib kandideerida iga auto, mootorratas, buss, veoauto või muu teeliikluses kasutatav sõiduk, mille valmistamise ajast on vanasõidukina tunnustamise taotlemise hetkeks möödunud vähemalt 35 aastat ning mille omanik peab seda edasise säilitamise vääriliseks.

Vanasõidukina tunnustamise protseduur on võimalik läbi viia ka selliste sõidukite suhtes, mis ei osale teeliikluses või mis teeliikluses osaledes ei pea kasutama riiklikku registreerimismärki (jalgrattad, hobuvankrid vm), kuid eelkõige on tunnustamise protseduur mõeldud teeliikluses kasutatavate sõidukite jaoks.

## 2.2. Mida tähendab vanasõidukina tunnustamine?

Liiklusseaduse § 83 lg 3 kohaselt on vanasõidukina tunnustamine vanasõidukina registreeritava sõiduki tehnonõuetele ja originaalsusele kehtestatud nõuetele vastavuse kontrollimine.

Liiklusseaduse § 83 lg 4 kohaselt teostavad vanasõidukina tunnustamist vähemalt viie vanasõidukiklubi määratud ja Maanteeameti tunnustatud kaks asjatundjat, kes väljastavad vanasõidukina tunnustamise akti. Vanasõidukina tunnustamine, tunnustamise akti väljastamine ning selle juurde kuuluvad toimingud teostatakse sõiduki omaniku või vanasõidukina tunnustamise taotleja kulul

Tegu on protseduuriga, mille käigus kaks asjatundjat (eksperti) kontrollivad ja hindavad neile esitatud sõiduki (mootorratas, auto, veoauto, buss, traktor või muu sõiduk) vastavust vanasõidukile kehtestatud nõuetele. Tunnustamise tulemusena koostatakse vanasõidukina tunnustamise akt. Akti vorm on välja töötatud Eesti Vanatehnika Klubi Liidu poolt.

## 2.3. Kes on asjatundjad?

Asjatundjad on vähemalt viie vanasõidukiklubi poolt volitatud ja Maanteeameti poolt tunnustatud vanatehnikat hästi tundvad isikud, kes on pädevad hindama neile kontrolliks esitatud sõiduki vastavust vanasõidukina tunnustamiseks vajalikele nõuetele ja väljastavad selle kohta vanasõidukina tunnustamise akti. Käesoleva käsiraamatu koostamise seisuga on Eesti Vanatehnika Klubi Liit otsustanud konsensusliku asjatundjate volitamise, st kõik asjatundjad on saanud volituse kõigilt Eesti Vanatehnika Klubi Liidu liikmetelt.

Asjatundjate nimekiri on avaldatud internetis aadressil [www.unic.ee/ekserdid/](http://www.unic.ee/ekserdid/).

## 2.4. Mis on vanasõidukina tunnustamise akt?

Vanasõidukina tunnustamise akt on dokument, mis asjatundjate poolt allkirjastatuna tõendab, et konkreetne sõiduk vastab vanasõidukina tunnustamise reeglitele. Akt kehtib 12 aastat ning selle tähtaja möödumisel vajab sõiduk uut hindamist ja vanasõidukina



Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat tunnustamist. Hilisem vanasõidukina tunnustamise akt muudab kehtetuks kõik eelnevad sama sõiduki kohta koostatud aktid.

## **2.5. Mis on vanasõidukina registreerimine?**

Vanasõidukina registreerimine on liiklusregistris sõiduki registreerimine vanasõidukina. Vanasõidukina registreerimise aluseks on vanasõidukina tunnustamise akt. Vanasõidukina registreerimisel väljastatakse sõidukile vanasõiduki registreerimismärk, tehakse märke registreerimistunnistusele (vanasõiduk). Vanasõidukina registreerimine on tähtjaline ning sõltuvuses vanasõidukina tunnustamise akti kehtivusest. Käesoleval ajal on määratud akti kehtivuse ajaks 12 aastat, mis tähendab, et sõiduk registreeritakse vanasõidukina tähtajaga 12 aastat tunnustamise akti väljastamise ajast, st väljastatakse registreerimistunnistus tähtajaga 12 aastat. Tähtaja möödumisel tuleb sõiduki omanikul taotleda uut vanasõidukina tunnustamist ning vahetada registreerimistunnistus. Pärast vanasõidukina registreerimise tähtaja möödumist on omanikul ka õigus muuta registriandmeid ning kasutada sõidukit edasi nn tavalisõidukina. Selleks tuleb esitada avaldus ja tagastada vanasõiduki registreerimismärk.

Vanasõidukina registreerimisel tasutakse riigilõivu üldises korras. 01.06.2012 seisuga on registriandmete muutmise ja uue registreerimistunnistuse väljastamise riigilõiv 19,17 eurot, registreerimismärgi eest autol 57,52 ja mootorrattal 28,76 eurot. Kui sõiduk ei ole varem liiklusregistris registreeritud, siis tuleb tasuda sõiduki esmase registreerimise riigilõiv 121,43 eurot (asendab ülalviidatud 19,17 euro suurust registriandmete muutmise riigilõivu).

Vanasõidukina registreerimiseks on soovitatav eelnevalt informeerida vastavat Maanteeameti liiklusregistri bürood, kuna vanasõiduki registreerimismärke ei pruugi igas büroos olla pidevalt kohapeal olemas.

Vanasõidukina registreerimine ei ole kohustuslik, kuid vanasõiduki registreerimismärk väljastatakse ainult vanasõidukina tunnustatud sõidukile. Vanasõidukitega seotud regulatsioonid (kasutuspiirangud, soodustused jne) laienevad üksnes vanasõidukina registreeritud sõidukitele.

## **2.6. Vanasõiduki registreerimismärk**

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.06.2011 määrusega nr 49 kehtestatud „Riiklikele registreerimismärkidele ja nende valmistamisele esitatavad nõuded” § 2 lg 1 sätestab registreerimismärkide tüübid:

Punkt 7) vanasõiduki ja selle haagise registreerimismärk – tüüp A9;

Punkt 10) vanasõiduki (mootorrattas, mopeed, maastikusõiduk) ja selle haagise registreerimismärk – tüüp B2;

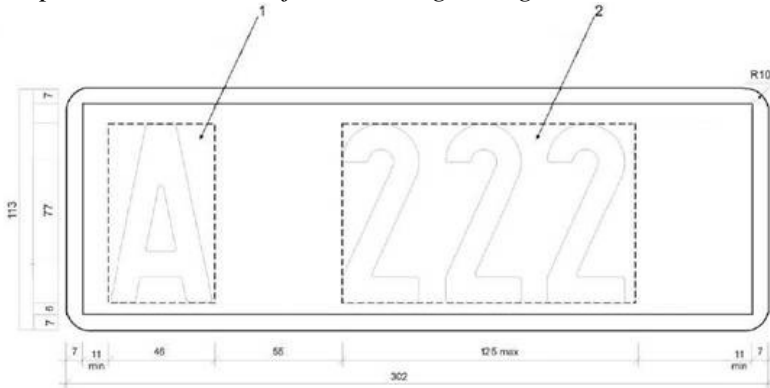
Tüüp A9 on kasutatav praktiliselt kõigil autodel, kuna registreerimismärgi kõrgus on nn Euroopa registreerimismärgilt ning laius nn Ameerika registreerimismärgilt.

Mõlemat tüüpi registreerimismärkidel on sümbolite kombinatsioon 1 täht ja 3 numbrit, mis on vastavalt ka vanasõiduki tunnuseks liiklusregistris ja muudes registreerimismärgi põhistes registrites. Põhimõtteliselt on võimalik vanasõidukile saada ka eritellimusel registreerimismärk, kuid sümbolite asetus 1 täht ja 3 numbrit peavad säilima.

Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat  
Tüüp A9, mõõtmetega 302x113 mm. Registreerimismärke kasutatakse autodel (sõiduauto, veoauto, buss jne) ning nende haagistel.



Tüüp A9. Vanasõiduki ja selle haagise registreerimismärk. Kirja tüüp: 4.

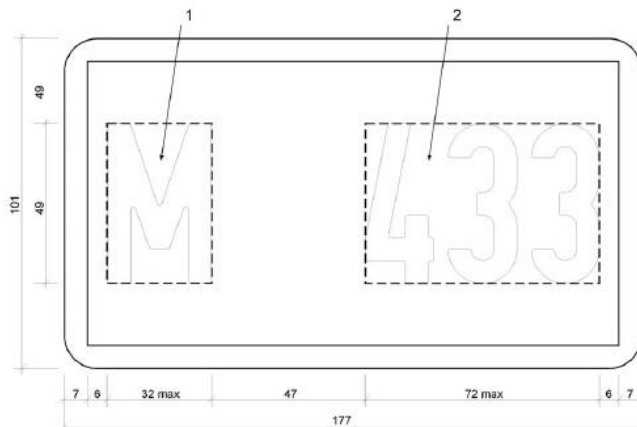


Vanasõiduki registreerimismärgi mõõdud ja väljad.

Tüüp B2, 177x101 mm. Registreerimismärki kasutatakse mootorratastel, mopeedidel, maastikusõidukitel ja nende haagistel.



Vanasõiduki (mootorratas, mopeed, maastikusõiduk) ja selle haagise registreerimismärk. Kirja tüüp: 3.



Vanasõiduki ja selle haagise registreerimismärgi mõõdud ja väljad.

### 3. Vanasõidukina tunnustamise protseduur

Vanasõidukina tunnustamise korralduslikke küsimusi koordineerib käesoleval ajal Eesti Vanatehnika Klubide Liit. Informatsioon tunnustamise protseduurilistes küsimustes on Eesti Vanatehnika Klubide Liidu teabelehel internetis [www.vanatehnika.ee](http://www.vanatehnika.ee).

#### Üldiseid märkuseid hindamise kohta:

Hindamisele esitav sõiduk peab olema puhas. Sõiduki hindamine toimub üldjuhul vaatluse ja proovisõiduga, vajadusel teostatakse täiendavaid toiminguid, et selgitada välja sõiduki tehnoseisundi ja originaalsuse iseärasused, mida ei ole võimalik tuvastada üksnes vaatluse ja proovisõiduga. Esmalt hinnatakse sõiduvahendi originaalsust, seejärel tema vastavust vanasõidukile kehtestatud tehnonõuetele – valmistajanõuded, kehtivatest õigusaktidest tulenevad nõuded tehnoseisundile ja varustusele, täiendavad nõuded. Hindamise tulemuste kohta väljastatakse vanasõidukina tunnustamise akt.

Sõiduki hindamine algab visuaalse vaatlusega. Kui visuaalse vaatluse käigus on ilmselge, et mõnes hindamisgrupis ei ole ilmselgelt võimalik saavutada originaalile vastavust nõutavas ulatuses, siis hindamine katkestatakse ning akti ei ole vaja vormistada. Näiteks sõiduk on väljast ilus, kuid kapotalune vana paakunud õliga koos, juhtmed ripakil, agregaadid roostes, istmekatted katki vmt.

Sõiduki hindamine toimub tema valmistamisaja nõuetele vastavalt. Hindamisele esitaja taotlusel võib sõiduki originaalsust hinnata tema hiljem muutunud kasutusotstarbest tulenevalt. Sellisel juhul lähtutakse hindamisel põhimõttest, et muutunud kasutusotstarbest tulenevaid kategooriaid ja sõlmi/detaile hinnatakse nende kasutusele võtmise aja nõuetele vastavalt. Muus osas lähtutakse sõiduki valmistamise aja nõuetest. Muutunud kasutusotstarve ei laiene nn „Nõukogude inimese autole“, st muutunud kasutusotstarbe alla ei mõisteta olukorda, kus 1940 aasta BMW-le on tehtud 1980 aastal „kapitaalremont“ ning paigaldatud näiteks GAZ 24 mootor, sillad, sisustus jne. Muutunud kasutusotstarbest tulenevate muudatustega sõiduki vanasõidukina tunnustamine peab olema erandlik ning seda võib kohaldada üksnes juhul, kui muutunud kasutusotstarve on erandlik ning ilmestab erilisel viisil tehnikaajalugu. Muutunud kasutusotstarve peab samuti olema vanusega vähemalt 35 aastat.

Näide. Paakauto aastast 1959, aga paigaldatud vilkurid, lisavarustus ja värvitud nii nagu seda tehti tuletõrjeautodel aastal 1973. Vilkureid, pinnakatet ning varustust hinnatakse 1973 aasta nõuete järgi, so originaalsus 95%. Sõidukit ennast hinnatakse 1959 aasta kriteeriumide järgi, so originaalsus 85%.

Hindamisel punktide vähendamisel peab märkuste lahtris olema selgitav märkus, mis on mõistetav ka kõrvaltvaatajale. Näiteks ei piisa märksõnast generaator, vaid peab olema märgitud – teise sõiduki generaator, generaatori välispind korrastamata/vajab puhastamist vmt. Samamoodi ei võimalda kaitseraua juures märke poldid aru saada, mis on valesti - kinnituspoldid on valed, vale pinnakattega, osa on puudu vm.

Originaalseks loetakse ka konkreetsele sõidukile nn originaalvaruosana ettenähtud detailide/sõlmede kasutamine isegi juhul, kui varuosadetail ei ole täpselt originaalile vastav, kuid on sõiduki valmistamise ajale vastav. Näiteks on aktsepteeritav, et sõidukile GAZ 69 on paigaldatud ainult varuosana saada olnud radiaator (teadaolevalt tuli tehast laia vanniga, kuid kõik tagavaraosana müüdnud on kitsa vanniga).



## Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat

Hindamisele esitaja on kohustatud esitama vajadusel dokumente, või muid kirjalikke andmeid (käsiraamatud, tootetutvustused jne), mis on vajalikud hindamise käigus kerkinud ebaselgete ja vaieldavate küsimuste lahendamiseks. Kui vaieldavas küsimuses ei jõuta konsensusele, on hindajal õigus keelduda akti väljastamisest, kuid ta peab esitama vaieldavas küsimuses oma kirjaliku seisukoha, et sõiduki hindamisele esitaja saaks esitada sõiduki teisele hindajale. Üldjuhul hinnatakse vaieldavas küsimuses üldist visuaalset olukorda, st kas üldpilt on originaalilähedane.

Sõiduk peab igas hindamisgrupis (autol 7 hindamisgrupis - kere interjäär, kere eksterjäär, veermik, mootor, jõuülekanne, elektri- ja abiseadmed, muud seadmed; mootorrattal 2 hindamisgrupis - raam ning mootor, jõuülekanne ja veermik) vastama originaalsusele kehtestatud miinimumnõuetele. Juhul kui mõnes hindamisgrupis tuvastatakse miinimumnõudele mittevastavus, sõiduki vanasõidukina tunnustamist ei toimu. Mittehinnatavad hindamisgrupid või sõlmed/detailid märgitakse kriipsuga ning keskmise hindamisel nendega ei arvestata.

Haagise hindamine toimub seda vedava sõiduki hindamiskriteeriumide järgi. Mittehinnatavad kategooriad või sõlmed/detailid märgitakse kriipsuga ning keskmise hindamisel nendega ei arvestata. Alltoodud näites mootorratta haagise hindamisel saab kategoorias raam  $10+22+15=47$  punkti, maksimaalne 50 punkti, originaalsus seega 94%.

### Hinnangu tulemused originaalsusele, tehnilisele seisukorrale ja restaureeritusele

**Nr**      **Detaili või sõlme nimetus**      **max**    **fakt**    **Märkused**

<b>5.1.</b>	<b>Raam</b>	<b>KOKKU</b>	<b>50</b>	<b>47</b>	
5.1.1.	Pinnakate		13	10	Puuduvad värvitud embleemid
5.1.2.	Raam, esihark		22	22	
5.1.3.	Poritiivad, pakiraam, riistakast, tugijalg, ketikaitсед		15	15	
5.1.4.	Sadul, jalatoed		5	-	
5.1.5.	Elektriseadmed, näidikud		17	-	
5.1.6.	Juhthoovad		15	-	
5.1.7.	Lisaseadmed-kasutusotstarbest tulenevad lisatud, -kotid jne		8	-	
5.1.8.	Muu välimusega seonduv		5	-	

Hindamise tulemusena peab sõiduk vastama originaalile vähemalt tema valmistamisaja kohta ette nähtud suuruses, mis on sätestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele” Lisa 4 kood 101 punkt 1.

- valmistamisajaga enne 1. jaanuarit 1930. a – vähemalt 70 % ulatuses;
- valmistamisajaga alates 1. jaanuarist 1930. a kuni 31. detsembrini 1945. a – vähemalt 75 % ulatuses;
- valmistamisajaga alates 1. jaanuarist 1946. a kuni 31. detsembrini 1960. a – vähemalt 85 % ulatuses;
- valmistamisajaga alates 1. jaanuarist 1961. a kuni 31. detsembrini 1970. a – vähemalt 90 % ulatuses;
- valmistamisajaga alates 1. jaanuarist 1970. a ja vähemalt 35 aastat tagasi – vähemalt 95 % ulatuses;



## Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat

Vanasõidukina tunnustamise aktile annab sõiduki tunnustamisele esitaja oma allkirja, millega ühtlasi sõnaselgelt lubab või keelab tema sõiduki tehniliste andmete ning fotode avaldamise Virtuaalses Vanatehnikamuuseumis või muus avalikus veebikeskkonnas.

Asjatundjatele hüvitatakse hindamisega seotud kulud.

### 3.1. Auto, veauto, bussi, traktori hindamine.

Omanik peab asjatundjatele esitama kolmes eksemplaris fotod suuruses 10x15 cm (digipiltide korral 9x12 cm) vähemalt järgmistest rakurssidest (võimalusel tuleb fotod esitada ka digitaalselt):

- a) diagonaalvaates sõiduki esiosale ja vasakule küljele (lahtikäiva katusega sõiduki korral on katus avatud);
- b) diagonaalvaates tagaosale ja paremale küljele (lahtikäiva katuse korral on katus kinnises asendis);
- c) vastavalt mootoriruumi katte paigutusele vähemalt kaks fotot erinevatest suundadest mootoriruumile - näiteks vasakult ja paremalt küljelt. Kui vasakult ja paremalt ei ole võimalik fotot teha või ei ole see piisavalt ülevaatlik, mõistetakse erinevate suundade all võimalusel vastassuundi;
- d) vaade sõiduki interjööri: üks foto armatuurilauast ja juhtimisseadmetest (nähtavad peavad olema mõõteriistad ja rool) ning üks foto istmetest (polsterdusest).

#### 3.1.1. Eksterjäär (välimus).

Määrusest tulenevad nõuded:

- valgustus- ja signalisatsiooniseadmed peavad olema töökorras;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;
- sõiduki kere detailides ja raamis ei tohi olla pragusid ja murdeid;
- sõiduki nähtaval välispinnal ei või olla korrosiooni ega pinnakatte kahjustusi.

Juhised:

Sõiduki pinnakate (värvkate) võib olla säilinud originaalsena (tehasevärv) või taastatud originaalile sarnaselt. Originaalkattega säilinud sõidukitel võib pinnaroostet esineda, kuid kindlasti ei tohi olla roostepesi (sh mullid värvkattes) ning läbivaid roosteauke keredetailides või kandevkonstruktsioonides. Pinnakattekahjustused ei või olla visuaalselt häirivad. Pinnakattekahjustuste aktsepteerimisel tuleb kahjustused fikseerida märkuste lahtis. Kasutatud värvitoon (värviskeem) peab olema sarnane valmistaja värvitooniga, mis oli ette nähtud konkreetsele mudelile ning sobima ajastusse (näiteks mitteoriginaalne on metallikvärv ajal, kus seda veel ei kasutatud). Näiteks ei loeta originaalseks valget värvi IZ 350, punast või kollast ZAZ 965, kuna sellist värvi valmistajatehas neil sõidukitel ei kasutanud. Värvitooni sobivust hinnatakse visuaalselt.

Nähtava välispinna hulka kuuluvad ka pinnad, mille hindamiseks on vajalik sõiduki uste avamine, kuid siia ei kuulu pinnad, millele ligipääsemiseks tuleb sõidukilt eraldada täiendavaid detaile (iluliist, plastist või muust materjalist katted jne). Nähtavaks välispinnaks ei loeta muuhulgas sõiduki põhja, rattakoopaid (seestpoolt). Mittenähtaval pinnal hindab korrosiooni ja muude kahjustuste ulatust asjatundja, kuid sõidukil ei tohi olla roostepesi.

Põhimiku all peetakse silmas uksealuseid karpe, sõiduki põhja altvaates, katus (ka lahtikäiv), torpeedo, uksepostid. Lahtikäiva katuse juures hinnatakse katuse materjali,





Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat  
tegumoodi, kinnituskronsteine jne.

Kere detailid (poritiivad, kapott, põhimik, ukсед, iluvõre, laternad, embleemid, kaitserauad, klaasistus, iluliistud ja muud välisfurnituuri elemendid) peavad olema originaalsed või siis vajadusel asendatud originaalile maksimaalselt sarnaste detailidega. Soovitatav ei ole kasutada näiteks poltkinnitusete asemel keeviskinnitusi või vastupidi. Sõltuvalt visuaalsest pildist otsustavad hindajad sellistel juhtudel hinnanguna väljenduva punktide arvu.

Samuti tuleb kontrollida, et kere detailides ja raamis ei oleks pragusid ja murdeid. Nende esinemisel loetakse sõiduk tehniliselt korras mitteolevaks.

Mittesoovitatav on ka liiga suurte pilude olemasolu keredetailide vahel, samuti keredetailide vale asend (äravajunud ukсед, viltused poritiivad ja muud keredetailid).

Klaasistuse hindamisel lähtutakse esmalt ohutuse põhimõttest. Valmistaja markeeringu puudumine või originaalsena säilinud klaasi kahjustused on aluseks punktide arvu vähendamiseks asjatundja äranägemisel. Klaaside toonimine on taunitav, va sõidukid, millele klaaside toonimine on ette nähtud valmistaja poolt või tulenevalt kasutusotstarbest.

Erivarustuse all mõistetakse elemente, mis ei ole selle mudelile valmistaja poolt varustuses ette nähtud, kuid mida kasutati sõidukitel näiteks tulenevalt nende kasutusotstarbest – kanistrid, pakiraamid, labidad, õlikannud, lisapaagid jne.

Sõidukil on lubatud üksnes ajastukohased reklaamkleebised.

### **3.1.2. Kere sisemus (interjäär).**

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki interjäär, istmed, lahtikäiv katus, polsterdus ning muud riide, naha või muu sarnase materjaliga kaetud detailid (sh plastdetailid) peavad olema terved.

Juhised:

Istmed, käetoed, sisepolster, armatuurlaud, juhtimisseadmed, põrandakate ja muud sisefurnituuri elemendid peavad olema originaalid või taastatud originaalilähedastena. Muude detailide kasutamine on lubatud vaid juhul, kui nad on maksimaalselt sarnased tootja poolt kasutatutega.

Tehnilise seisukorra poolest hinnatakse seda, kas interjäär, istmed, polsterdus ning muud riide, naha või sarnaste materjalidega kaetud detailid (sealhulgas plastdetailid) on terved. Lubatud on üksikud praod originaalidena säilinud detailidel või siis detailide parandamine (õmblused riidel, nahal, polsterdusel). Taastamisel kasutatud uute materjalide puhul peavad eelpool nimetatud katted olema parandusteta.

Interjäär peab olema puhas, mis tähendab, et puudub silmaga nähtav mustus – tolm, plekid, määrdumine.

Armatuurlaua juures ei hinnata mõõteriistade tehnilist seisukorda, vaid visuaalset poolt – näiteks spidomeeter ja muud näidikud. Tehnilist seisukorda hinnatakse elektri- ja abiseadmete kategoorias (5.6.3).

Muude sisefurnituuri elementide all mõistetakse näiteks ukselinke, uksetihendeid, sisepeegleid, päikesesirme, klaasitõstuki käepidemeid, aknariive, sisevalgusteid, tuhatoose jne.

### 3.1.3. Veermik

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki mootorist, kütuse- ja jahutussüsteemist, jõuülekandest ning veermikust silmaga nähtav lekkimine ei ole lubatud;
- sõiduki piduriseadmed peavad olema töökorras ja võimaldama sõidukit peatada;
- juhtimisseadmetes ja veermikus ei tohi olla vigastusi ja jääkdeformatsioone, esinevad lõtkud ei tohi olulisel määral mõjutada sõiduki kasutamist;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;
- sõiduki kere detailides ja raamis ei tohi olla pragusid ja murdeid;
- rehvil ei tohi esineda sisemisi ega välimisi koordi läbivaid vigastusi või turvise eraldumist koordist. Turvisemustri jääksügavus peab olema vähemalt 3,0 mm.

Juhised:

Veermiku detailid (raam, mittevedavad teljed, vedrustus, amortisaatorid, roolimehhanism, piduriseadmed ja rattad) peavad olema originaalid või asendatud originaaliga sarnaste detailidega.

Raamiks loetakse sõiduki põhimiku all olevat osa, millele kinnituvad mootor, jõuülekanne, veermik. Raam peab olema sõiduki kerest, põhimikust eraldatav. Kui sõidukil raam puudub (näiteks kandevkerega sõiduk), siis hinnatakse raami maksimumpunktidega ning raamile iseloomulikke elemente hinnatakse sõiduki põhimikuna.

Tehnilise seisundi kontrollimisel ei tohi veermikus olla nähtavaid lekkeid (välja arvatud juhud, kus need on tingitud originaalkonstruksiooni eripärast). Veermikus ei tohi olla vigastusi ja jääkdeformatsioone. Esinevad lõtkud ei tohi olulisel määral mõjutada sõiduki kasutamist.

Roolimehhanismi all mõistetakse väljaspool sõiduki interjööri olevaid detaile ja sõlmi, eelkõige roolikarp, roolivõimendi, roolivardad jmt.

Sõiduki piduriseadmed peavad olema töökorras ja võimaldama sõidukit peatada. Vale tüüpi pidurisüsteem või –seade (näiteks trosspidurite asemel hüdrauline pidurisüsteem) toob piduriseade kategoorias kaasa 0 punkti.

Rataste (sh varuratas) all mõistetakse sõiduki velgi, rehve ja ilukilpe. Rehvid peavad olema võimaluse korral originaalid või originaalile sarnases mõõdus ja mustriaga.

Muu veermikuga seonduva all mõistetakse näiteks reaktiivvardaid, keskõlitussüsteemi jm detaile ja sõlmi, mida ei ole muudes kategooriates loetletud.

### 3.1.4. Mootor

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki mootorist, kütuse- ja jahutussüsteemist, jõuülekandest ning veermikust silmaga nähtav lekkimine ei ole lubatud;



Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat

- heitgaaside pihkumine kogu süsteemi ulatuses ei ole lubatud;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;

Juhised:

Mootor peab olema originaal (tehases konkreetsele mudelile paigaldatud tüüpi ja marki jõuallikas). Sarnase töömahuga, kuid hilisematest või varasematest perioodidest jõuallikate kasutamine ei ole lubatud. Samale mudelile ettenähtud, kuid teistsuguse töömahuga mootori kasutamine ei ole keelatud. Soovitav on kasutada konkreetsele mudelile tehases paigaldatud mootorit, muu mootori kasutamisel peab see valmistaja poolt samale mudelile ette nähtud mootor (näiteks valmistati sama mudelit mitme mootoritüübiga).

Mootori ploki juures hinnatakse ka plokikaant.

Silindrit hinnatakse ainult õhkjahutusega mootoritel. Kolvigrupi hindamisel antakse hinnang (kasutades silmi, kõrvu ja nina) mootori töö puhtusele, ühtlusele, helile, heitgaasidele (näiteks mittetäieliku põlemise lõhn, suits).

Toitesüsteemi all mõistetakse detaile kütusepaagist sisselaskekollektorini, sh näiteks karburaator, kütusetorustik, õhufilter, kütusepump jmt.

Jahutussüsteemi all mõistetakse mootoriga seotud jahutussüsteemi, näiteks radiaator, veepump, lõdvikud, ventilaator, õhuklapid, õhku suunavad plekid, termostaat jmt.

Muu mootoriga seonduva all mõistetakse näiteks mootori patju, kinnitusvahendeid jmt, mis ei seonu muude kategooriatega.

### **3.1.5. Jõuülekanne**

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki mootorist, kütuse- ja jahutussüsteemist, jõuülekandest ning veermikust silmaga nähtav nähtav lekkimine ei ole lubatud;
- juhtimiseadmetes ja veermikus ei tohi olla vigastusi ja jääkdeformatsioone, esinevad lõtkud ei tohi olulisel määral mõjutada sõiduki kasutamist;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras.

Juhised:

Jõuülekanne olulisemad komponendid (käigukast, jaotuskast, jõuvõtukast, peaülekanne ja vedavad teljed) peavad olema originaalid. Ülejäänud detailide puhul (sidur, kardaan, veovõllid ja muud jõuülekannega seotud detailid) võib asendada originaaliga maksimaalselt sarnaste detailide vastu.

Tehnilised nõuded jõuülekannele: selles ei tohi olla nähtavaid lekkeid (välja arvatud need, mis on tingitud detailide konstruktsioonilistest eripäradest). Lubatud pole ka kulumisest tingitud suured lõtkud ning praod ja deformatsioonid jõuülekanne detailides.

### **3.1.6. Elektri- ja abiseadmed**

Määrusest tulenevad nõuded:

- valgustus- ja signalisatsiooniseadmed peavad olema töökorras;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;
- sõidukil peab olema Lisa 1 koodi 105 nõuetele vastav ohukolmnurk ning ohutusvest ja



Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat

Lisa 1 koodi 108 nõuetele vastav tulekustuti.

Juhised:

Mootoriga seotud abiseadmete all mõistetakse: starter, generaator, jagaja, süütepool, süütejuhtmed, küünlad, releed jmt. Originaaldetailide puudumise puhul on lubatud kasutada originaalidele maksimaalselt sarnaseid asendusdetalle.

Valgustusseadmete optiliste ja elektriliste elementide all mõistetakse klaase, reflektoreid jmt, kuid mitte laternakorpusid (hinnatakse sõiduki eksterjööri juures).

Interjööris paiknevate mõõteriistade väljanägemist hinnatakse sõiduki interjööri hindamisel. Käesolevas kategoorias hinnatakse mõõteriistade töökorras olekut, sh väljaspool sõiduki interjööri olevad mõõteriistad. Lisamõõteriistad peavad olema ajastukohased ning sobiva paigutusega.

Raadioseadmete juures hinnatakse eelkõige nende ajastukohasust. Kaasaegne helisüsteem võib sõidukis olla, kui see on sõiduki interjööri sobiv ning ei ole visuaalselt häiriv.

Juhtmestik peab olema originaalilähedane ja ajastukohane. Juhtmestiku juures hinnatakse muuhulgas ka ühendusi, kinnitusi, klemme, kaitsmeplokke, kaitsmeid.

Aku peab olema ajastukohane, st sarnase väljanägemisega.

Klaasipuhasti alla mõistetakse nn kojamehi, ajamit, aknapesusüsteemi. Peab olema ajastule vastav, klaasi jaoks sobiva profiiliga ning tagama nähtavuse ka saju korral.

Muude elektri- ja abiseadmete all mõistetakse elektrilist klaasisoojendust, sigaretisüütajat, signaallampe jmt.

Juhul kui sõidukile pole tehast paigaldatud suunanäitajad või muid liikluses vajalikke valgustusseadmeid (pidurituled jne) on nende täiendav paigaldamine soovitatav. Seejuures peavad nad olema paigaldatud nii, et nende eemaldamine sõiduki originaalkonditsiooni viimiseks on sõiduki konstruktsioone muutmata võimalik.

Sõidukis peab olema ohukolmnurk, ohutusvest ja tulekustuti.

### **3.1.7. Muud seadmed**

Muude seadmete all hinnatakse näiteks salongikütet ja konditsioneerit, eriotstarbeliste autode seadmeid, eriotstarbelisi raadioseadmeid jne.

### **3.2. Mootorirataste hindamine**

Omanik peab asjatundjatele esitama kolmes eksemplaris fotod suuruses 10x15 cm (digipiltide korral 9x12 cm) vähemalt järgmistest rakurssidest (võimalusel tuleb fotod esitada ka digitaalselt):

- a) diagonaalvaates esiosale ja vasakule küljele;
- b) diagonaalvaates tagaosale ja paremale küljele;
- c) vaated mootorile külgedelt (vasakult ja paremalt);
- d) vaade juhtimisseadmetele ja istmetele.

### 3.2.1. Raam

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki mootorist, kütuse- ja jahutussüsteemist, jõuülekandest ning veermikust silmaga nähtav lekkimine ei ole lubatud;
- valgustus- ja signalisatsiooniseadmed peavad olema töökorras;
- juhtimisseadmetes ja veermikus ei tohi olla vigastusi ja jääkdeformatsioone, esinevad lõtkud ei tohi olulisel määral mõjutada sõiduki kasutamist;
- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;
- sõiduki kere detailides ja raamis ei tohi olla pragusid ja murdeid;
- sõiduki interjööri, istmed, lahtikäiv katus, polsterdus ning muud riide, naha või muu sarnase materjaliga kaetud detailid (sh plastdetailid) peavad olema terved;
- sõiduki nähtaval välispinnal ei või olla korrosiooni ega pinnakatte kahjustusi;
- sõidukil peab olema Lisa 1 koodi 105 nõuetele vastav ohukolmnurk ning ohutusvest ja Lisa 1 koodi 108 nõuetele vastav tulekustuti.

Juhised:

Sõiduki pinnakate (värvkate) võib olla säilinud originaalsena (tehasevärv) või taastatud originaalile sarnaselt. Kasutatud värvitoon ei pruugi olla tehasest pakutud värvitoon, kuid ei tohi olla sõiduki tootmise ajastusse mittesobiv (näiteks metallikvärv ajal, kus seda veel ei kasutatud). Tehases sõidukile kantud kleebised või embleemid peavad olema originaalid või asendatud originaalile äravahetamiseni sarnastega. Kui sõidukile on valmistaja poolt ette nähtud dekoratiivtriibud, kleebised või embleemid, siis selliste elementide puudumisel loetakse pinnakate originaalsusnõuetele mittevastavaks. Kui dekoratiivtriibud, kleebised või embleemid ei vasta täpselt originaalile (näiteks kujundus, laius, asukoht, mõne triibu puudumine jne), siis otsustavad hindajad sõiduki vastavuse visuaalse üldmulje järgi.

Elektriseadmete ja näidikute all mõistetakse generaatorit, tulesid, releesid, spidomeetrit, juhtmestikku jmt. Juhtmestik, selle kinnitused ja ühendused peavad vastama originaalile. Näiteks sõidukil, millel on valmistaja poolt ette nähtud riidekattega juhtmed, ei või kasutada plastkattega juhtmeid. Kõrvalekallete korral otsustavad hindajad visuaalse üldmulje põhjal sõiduki vanasõiduki nõuetele vastavuse.

Juhthoobade all mõistetakse lenkstangi, kange, heebleid, trosse jmt. Trosside osas hinnatakse nõuetele vastavust analoogselt juhtmestikuga.

Muu välimusega seonduv – poldid, kinnitusdetailid jmt. Hinnatakse originaalile vastavust, pinnakatet, markeeringut. Kõrvalekallete korral otsustavad hindajad visuaalse üldmulje põhjal sõiduki vanasõiduki nõuetele vastavuse.

Külgkorvi hinnatakse vastavalt tema osadele, korvi kest liigitub punkti 3 alla (poritiivad, pakiraam ...)

### 3.2.2. Mootor, jõuülekanne ja veermik

Määrusest tulenevad nõuded:

- sõiduki mootorist, kütuse- ja jahutussüsteemist, jõuülekandest ning veermikust silmaga nähtav lekkimine ei ole lubatud;
- heitgaaside pihkumine kogu süsteemi ulatuses ei ole lubatud;
- sõiduki piduriseadmed peavad olema töökorras ja võimaldama sõidukit peatada;



Muude Liit

Vanasõidukina tunnustamise käsiraamat

- sõiduki muud seadmed peavad olema töökorras;
- rehvil ei tohi esineda sisemisi ega välimisi koordi läbivaid vigastusi või turvise eraldumist koordist ja turvisemustri jääksügavus peab olema vähemalt 3,0 mm.

Juhised:

Mootor peab olema originaal (tehases konkreetsele mudelile paigaldatud tüüpi ja marki jõuallikas). Varasemast või hilisemast ajaperioodist pärit jõuallikate kasutamine ei ole lubatud.

Toitesüsteem, väljalaskesüsteem, jõuülekandesüsteem (käigukast, kett, kardaan jmt), rattad, pidurid ning muud mootori või veermiku seotud detailid peavad olema originaalid või siis originaalile äravahetamiseni sarnased.

Rehvid peavad olema originaalid või originaaliga sarnases mõõdus ja mustriaga.

Kui sõiduki detailidel oleval tähised või identifitseerimisnumbrid viitavad muule valmistamisajale, kui taastatud sõiduk, siis tehakse vastav märge hindamisakti viimase lehe märkuste lahtrisse. Identifitseerimistunnused peavad vastama tegelikkusele.