

Reifenfabrikatsbindung bei motorisierten Zweirädern

Klartext: „Die Reifenfabrikatsbindung in Deutschland besteht!“

Um verkehrssichere Reifenkombinationen für motorisierte Zweiräder herauszufinden, werden jedes Jahr unter anderem in Spanien auf dem Testgelände von Idiada bei Barcelona alle erdenklichen Reifenkombinationen in verschiedenen Fahrsituationen getestet. Behilflich hierbei sind bis zu 80 Motorräder, Hunderte von Reifen und eine Gruppe von qualifizierten Testfahrern. Erst nach bestandenen Tests erteilen die Fahrzeug- oder Reifenhersteller für die betreffende Reifenkombination eine Freigabe.

Der Grund für dieses aufwendige Prozedere liegt auf der Hand: Anders als bei Autos stellt die Fahrphysik von Zweirädern extrem hohe Anforderungen an das Zusammenspiel von Maschine und Reifen. Nicht jeder Reifen, der von seiner Größe her auf ein bestimmtes Motorrad passt, ist für diese Maschine auch wirklich geeignet. Um die Eignung von neuen Reifen, die meist mit verbesserten Eigenschaften auf den Markt kommen, für die Fahrzeuge zu prüfen, haben sich die Motorrad- und Reifenhersteller vor Jahren auf die gemeinsamen Reifentests verständigt.

Seit dem Jahr 2000 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf Anraten der europäischen Kommission die generelle Möglichkeit der allgemeinen Reifenfabrikatsbindung gemäß der Richtlinie 92/23 EWG aufgehoben. Diese Richtlinie gilt für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. Hier sind die in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Reifenfabrikatsbindungen nur noch als Empfehlung zu sehen.

Viele Motorradfahrer irrten in der falschen Annahme, dass diese Änderung auch Motorräder betreffe. Ausschließlich **maßgebend für Motorräder ist jedoch die Richtlinie 97/24/EG** (Kapitel 1: Reifen von 2- und 3-rädrigen Fahrzeugen und ihre Montage). Hier ist nach Ansicht des Verkehrsministeriums nach wie vor die Möglichkeit einer Reifenfabrikatsbindung gegeben, sofern der jeweilige Fahrzeughersteller hier fahrzeugspezifische Vorgaben definiert. ***Sachstand ist also eine gültige Reifenfabrikatsbindung für Motorräder.***

Allerdings kann diese eingetragene Fabrikatsbindung durch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung (UBB) eines Fahrzeug- oder Reifenherstellers erweitert werden. Auch ist keine erneute Eintragung in die Fahrzeugpapiere vonnöten. Denn durch die oben genannten Prüfungen wird der eindeutige Nachweis erbracht, dass dieses per UBB ausgezeichnete Reifenfabrikat ebenfalls auf diesem Motorradtyp tauglich ist. Die UBB sollte in jedem Fall immer mit den Fahrzeugpapieren mitgeführt werden, so dass es bei polizeilichen Kontrollen oder bei der Hauptuntersuchung des Kraftrades nicht zu Schwierigkeiten kommt. Bauartgeprüfte Reifen sind durch ein „E“ oder „e“ mit einer nachfolgenden Zahl z.B. „1“ für Deutschland als Prüfort gekennzeichnet.

Im Übrigen gilt das gleiche Prozedere auch für die Änderung auf eine andere Reifengröße. Auch hier muss lediglich eine UBB eines Fahrzeug- oder Reifenherstellers für Ihren Fahrzeugtyp vorliegen und mitgeführt werden.

Bei Fahrzeugen ohne eine Reifenfabrikatsbindung bestehen keine Einschränkungen. Jedoch möchten wir an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass jeder Fahrzeugbesitzer nach einem ähnlichen Muster verfahren sollte, wie gerade zuvor beschrieben wurde. Nur so sind Sie immer auf der sicheren Seite, haben auf Ihrem Motorrad getestete Reifenkombinationen und erleben keine negative Überraschung nach dem Reifenkauf.

Zum 1. Oktober 2005 wurden die einheitlichen EU-Zulassungsdokumente eingeführt. Die anfangs ausgegebenen Dokumente zeigten bei einer Reifenfabrikatsbindung nicht den Reifentyp. Dies wurde jedoch inzwischen korrigiert, so dass bei den neueren Dokumenten die konkreten Reifenfabrikate wieder im *Teil I* eingetragen sind. Viele Freigaben zur Umrüstung werden auf den Internet-Seiten der Motorradreifen- und/oder Motorradhersteller als Download angeboten. Hier lohnt es sich, einfach mal reinzuschauen.

Aus Sicht des Instituts für Zweiradsicherheit ist die Bindung des Reifenfabrikats an die Typzulassung von Motorrädern eine sinnvolle Einrichtung, um sicherzustellen, dass Reifen und Maschine optimal aufeinander abgestimmt sind. Auf der anderen Seite ist verständlich, dass es den Herstellern unmöglich ist, alle verfügbaren Reifenkombinationen bei der Motorradentwicklung zu testen.

Da die Wechselwirkung von Fahrwerk und Reifentyp, gerade beim Einspurfahrzeug enorme Auswirkungen auf Fahreigenschaften und Fahrstabilität haben kann, ist es aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ein wichtiger Punkt, hier klare Vorgaben zu bieten. Durch die Möglichkeit, die vorgegebenen Reifenfabrikate der Hersteller durch bauartgenehmigte Reifenfabrikate zu ersetzen, wird auch die zukünftige Weiterentwicklung von Reifen nicht behindert.

Das Testen sollte den Profis überlassen bleiben, damit der Kunde am Ende nicht einen Satz Reifen teuer erstanden hat, der die Fahreigenschaften seines Fahrzeugs verschlechtert oder sie im schlimmsten Fall zum Sicherheitsrisiko werden lässt.

Im Übrigen gelten für Mofas (25 km/h Höchstgeschwindigkeit) und Kleinkrafträder bzw. -roller (45 km/h) keine Reifenfabrikatsbindungen. Allerdings müssen bei diesen Fahrzeugkategorien die vorgeschriebenen Reifengrößen mit den entsprechenden Tragfähigkeitsindizes (Lastindex, Loadindex) verwendet werden.