

## **Reifenfabrikatsbindung bei motorisierten Zweirädern**

### **Klartext: „Die Reifenfabrikatsbindung in Deutschland besteht!“**

Um verkehrssichere Reifenkombinationen 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 Fahrzeughersteller oder Reifenhersteller für die betreffende Reifenkombination eine Freigabe, die alle auch für die offene Leistungsvariante des jeweiligen Fahrzeugtyps gilt. Auch wenn dies nicht ausdrücklich auf der Freigabe vermerkt ist.

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 irren in der falschen Annahme, dass diese Änderung auch Motorräder betreffe. Ausschließlich maßgebend für Motorräder ist jedoch die Richtlinie 97/24 EG (Kapitel 1: Reifen für 2- und 3-rädrige Fahrzeuge). 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.

Nach wie vor können vom Hersteller bestimmte Reifentypen in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden, die dann auch genutzt werden müssen. Ausnahmen sind Freigaben seitens der Fahrzeug- oder Reifenhersteller in Form so genannter Unbedenklichkeitsbescheinigungen (UBB).

Für den Motorradfahrer als Verbraucher hat sich demnach nicht viel geändert. Möchte er einen anderen Reifen fahren als in den Papieren eingetragen, muss er sich beim Motorrad- oder Reifenfachhandel eine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstellen lassen. Mit dieser an Bord, befindet sich das Motorrad in einem vorschriftsmäßigen Zustand und der Fahrer hat bei der nächsten Polizeikontrolle bzw. Hauptuntersuchung (HU) diesbezüglich nichts zu befürchten. Beim Vorliegen einer entsprechenden UBB müssen die Reifen nicht in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden. Ebenfalls bedarf es keiner Vorführung bei einer Prüforganisation, solange nur das Fabrikat, nicht aber die Reifengröße geändert wird.

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. 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.

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.