

■

# Weitere Entbürokratisierung möglich?

Austragung von  
Reifenfabrikatsbindungen  
bei Krädern  
mit nationaler ABE

---

**Andy Schwietzer**

Diskussionsanregung  
Parlamentskreis  
Automobiles Kulturgut

20.03.2026



# Woher kommt die für PKW und in der ganzen EU unbekannte Reifenfabrikatsbindung?



- Yamaha XT 500 war das erste Krad mit Fabrikats- und Typbindung der Reifen (ab 1977 in Bundesrepublik)
- Ursache für die Fabrikatsbindung war die Angst des Importeurs Kunden könnten Geländereifen montieren.
- Heute unbedenklich!
- Auch für Enduroreifen ist heute „P“-Kennung obligatorisch

# Die einfache „TL“-Kennung schien 1978 nicht zu reichen



- 1978 erstmals schlauchlose Reifen ab Werk auf den neuartigen Honda-Verbundrädern
- Honda hatte Bedenken, dass Kunden Schlauchreifen montieren könnten und initiierte ebenfalls Reifenfabrikatsbindungen in den Fahrzeugpapieren
- Heute unbedenklich da Reifen eindeutig mit „TT“ und „TL“ gekennzeichnet sind und „Tubeless“ der Normalfall ist

# Wie handhaben die Prüforganisationen diese Austragung nach StVZO §19 Abs. 2 in Verbindung mit StVZO §21?

- Welche Prüfer dürfen die Austragung vornehmen?
  - Mindestens amtlich anerkannte Sachverständige mit Teilbefugnis: aaSmT
- Kosten:
  - TÜV Süd: unter 100 € im einfachsten Fall (sofern das Krad serienmäßig ist; interne Arbeitsanweisung Sept. 2024)
  - KÜS: Tarif zuvor zu erfragen
  - GTÜ: Tarif zuvor zu erfragen
  - TÜV Rheinland & FSP: Tarif zuvor zu erfragen
  - DEKRA: Tarif zuvor zu erfragen



# Welche Argumente sprechen für die Beibehaltung der Bindung?

- Was ist aus Sicht des Verordnungsgebers bei Motorrädern mit nationaler ABE entscheidend, um die Reifenfabrikatsbindung beizubehalten?
- Aber wird hier nicht ein Problem herbeigeredet?



# Ein Lösungsansatz bietet sicher die ECE Richtline R 75\*



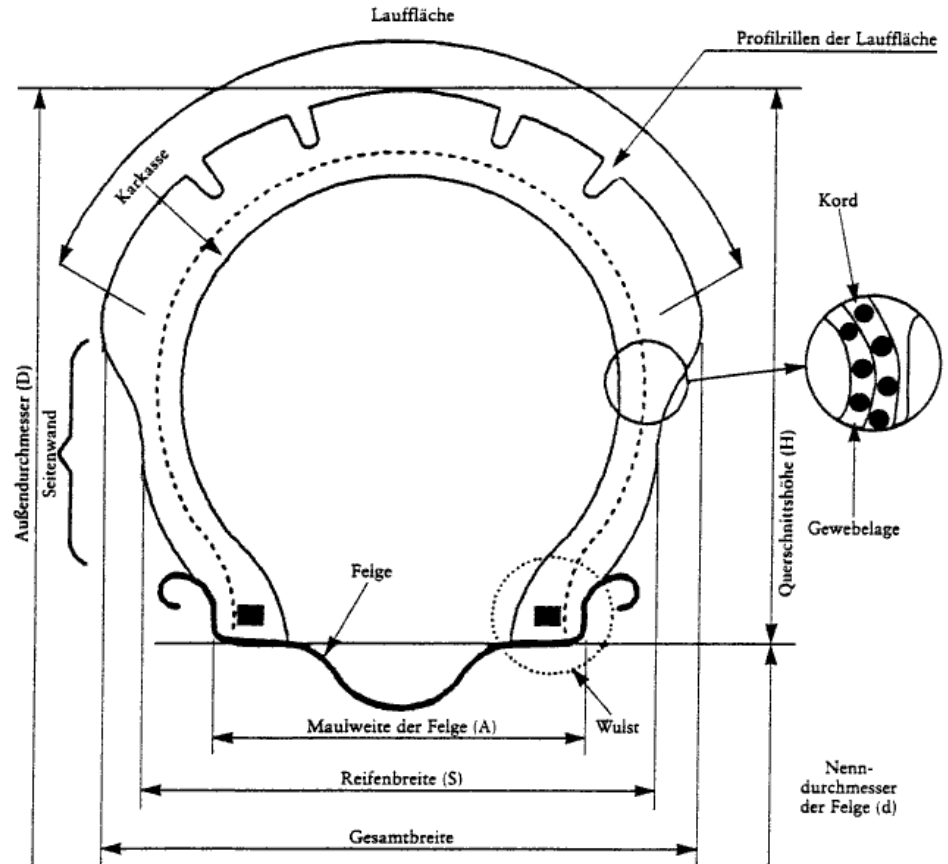
- Bereits im Anhang 9 auf Seite L 84/78 ist das Prüfverfahren für die dynamische Ausdehnung beschrieben.
- Das ergibt eine Hüllkurve der dynamischen Ausdehnung des Reifens, die bereits bei Zulassungen Anwendungen findet.
- Daher ist ein in der EU zulässiger und geprüfter Pneu auch in der gleichen Dimension gleichermaßen zu verwenden wie sein Mitbewerber
- Auch im EU-Ausland, wo die Nutzung von Motorradpneus weniger restriktiv gehandhabt wird, sind Unfälle durch schleifende Pneus in Seriedimension kein dokumentiertes Phänomen.
- Warum also nicht genereller Entfall jeglicher Reifenfabrikatsbindung – analog zu PKW und NFZ?

\* 30.03.2011

# Sticht das Argument des jeweilig zu prüfenden Freiraums um die Austragung zu fordern?

## Freigangproblem?

- Bei gleicher Dimension gibt es in der Tat unterschiedliche Maße
- Die Temperatur und Fliehkräfte sind zu berücksichtigen
- In der BRD existieren unlimitierte Streckenabschnitte
- Jedoch sind Fertigung und Zulassung der Pneu in der EU präzise geregelt
- Wo tauchten bisher Freigangprobleme auf?



# Wenn keine Hüllkurve vorhanden ist, wäre nicht die Umtragung auf Millimeter-Reifen der richtige Weg?



<b>Zoll-Größen</b>	<b>Millimeter-Größen</b>	<b>alpha</b>	<b>Serie 82-Größen</b>
2.50, 2.75	80/90	MH 90	3.10
2.75, 3.00	90/90	MJ 90	3.60
3.25, 3.50	100/90	MM 90	4.10
3,75, 4.00	110/90	MN 90	4.25/85
4,25, 4.50	120/90	MR 90	4.25/85
5.00	130/90	MT 90	5.10

# Die Gnade der späten Geburt nur für Kräder mit EU-ABE! Warum keine Analogie?



- Honda VTR 1000 mit nationaler ABE mit Fabrikatsbindung
- ab 2000 mit europäischer Betriebserlaubnis sind die Dimension des Pneu sowie dessen Bauart/Speed- und Lastindex in der Zulassungsbescheinigung vermerkt
- Warum ist bei baugleichen Maschinen des Jahres 1999 die Austragung der Fabrikatsbindung nicht als reiner Verwaltungsakt möglich?

# Und andere Reifen? Prüfung und Eintragung obligatorisch!



Andere Reifendimensionen als in der nationalen ABE oder EG-Typgenehmigung sind zu akzeptieren wenn:

- Bauartgenehmigung des Reifens vorliegt
- Traglast und Geschwindigkeitsindex passen
- Abrollumfang max. 1 % mehr bzw. min. 4 % weniger beträgt
- Freigang gewährleistet ist
- Serienräder der Maschine montiert sind
- Felgenmaulweite zum Reifen passt
- bei einem Krad mit Reifenbindung eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Reifen- ODER Kraftradproduzenten vorliegt

# Andy Schwietzer



- Kurator im PS.SPEICHER
- Sachverständiger für historische Kfz
- freier Fachjournalist seit 1993
- Autor von mehr als 20 Büchern
- Verleger
- Diplomsozialwirt
- Aktiver Motorradfahrer seit 1978

Ich arbeite mit und für .....



Homepage: [www.andy-schwietzer.de](http://www.andy-schwietzer.de)