

Übergangsfrist läuft ab

Motorradreifen | Seit 1. Januar 2025 gelten geänderte Regeln für Motorradreifen. Mit Jahresende 2024 endete die Übergangsfrist für Reifen mit Herstellungsdatum bis einschließlich 2019. Mit einer entsprechenden Freigabe des Reifenherstellers durften Motorräder bislang auch mit abweichenden Reifentypen und Zwischengrößen gefahren werden.

Die Änderung betrifft vor allem Besitzer von älteren Motorrädern mit Allgemeiner Betriebserlaubnis (ABE). „Von der Fahrzeuggenehmigung abweichende Reifen- und Profiltypen sind ab 1. Januar 2025 bei ABE-Fahrzeugen nicht mehr zulässig“, sagt Philip Puls von der TÜV SÜD Auto Service GmbH. „Motorradfahrer mit Reifen ab DOT 2020 kennen diese Regelungen, weil sie bereits seit 2019 für die neueren Reifen gelten.“

Eigentlich nicht so schwierig

Für Philip Puls ist das Wegfallen der Übergangsregelung eine konsequente und technisch nachvollziehbare Regelung des Verordnungsgebers: „Vom Fahrzeughersteller freigegebene Reifen sind hinsichtlich der Verwendung auf einem bestimm-

ten Motorradmodell umfangreich geprüft. Ein Schleifen der Reifen an der Kette oder an der Schwinge ist selbst bei extremer Belastung ausgeschlossen – das dient der Sicherheit.“ Als Faustformel für Reifen mit DOT bis einschließlich 2019 gilt: Unbedenklichkeitsbescheinigungen von Reifenherstellern verlieren ab Januar 2025 ihre Gültigkeit.

Für Besitzer von Motorrädern mit ABE gilt: Andere als die eingetragenen Reifen- und Profiltypen und abweichende Reifendimensionen sind unzulässig – selbst wenn die Größe hinsichtlich Last- und Geschwindigkeitsindex innerhalb der Serienvorgaben bleibt. Das gilt auch für Krafträder mit Einzelbetriebserlaubnis.

Es gibt Alternativen

Motorräder, die bereits über eine EU-Zulassung verfügen, dürfen hingegen weiterhin auch auf Reifen abweichender Hersteller unterwegs sein, wenn die Reifen der eingetragenen Reifendimension entsprechen. Voraussetzung ist allerdings, dass sich das Bike hinsichtlich der Bereiche, welche die Reifen beeinflussen, im Originalzustand befindet. Wer dennoch einen anderen Reifen fahren möchte, für den

gibt es zwei Möglichkeiten: die Einzelabnahme durch eine Prüforganisation oder die Teile-Typgenehmigung durch den Fahrzeughersteller. Zu beachten ist zudem der Hinweis von Philip Puls: „Beides muss vor der Hauptuntersuchung (HU) erledigt sein. Denn mit nicht regelkonformen Reifen kann die HU nicht positiv abgeschlossen werden.“

Eventuell kompliziert

Ältere Motorräder mit Baujahr vor 2003 sind meistens national typgenehmigt – weisen also eine ABE auf, in der die homologierten Reifenmarken und Dimensionen eingetragen sind. Seit Einführung der EU-Papiere (Zulassungsbescheinigung 1 und 2) ist es dagegen nicht mehr so leicht, herauszubekommen, welche Reifen die richtigen sind. In den Papieren ist nur noch eine Größe vermerkt, die konkreten Reifentypen sind aber nicht mehr im Klartext aufgeführt. Entsprechende Informationen gibt es auf den Internetseiten der Motorradhersteller, die über modellspezifische Reifefreigaben informieren. Auskunft zu den passenden Reifen geben auch die Sachverständigen von TÜV SÜD.

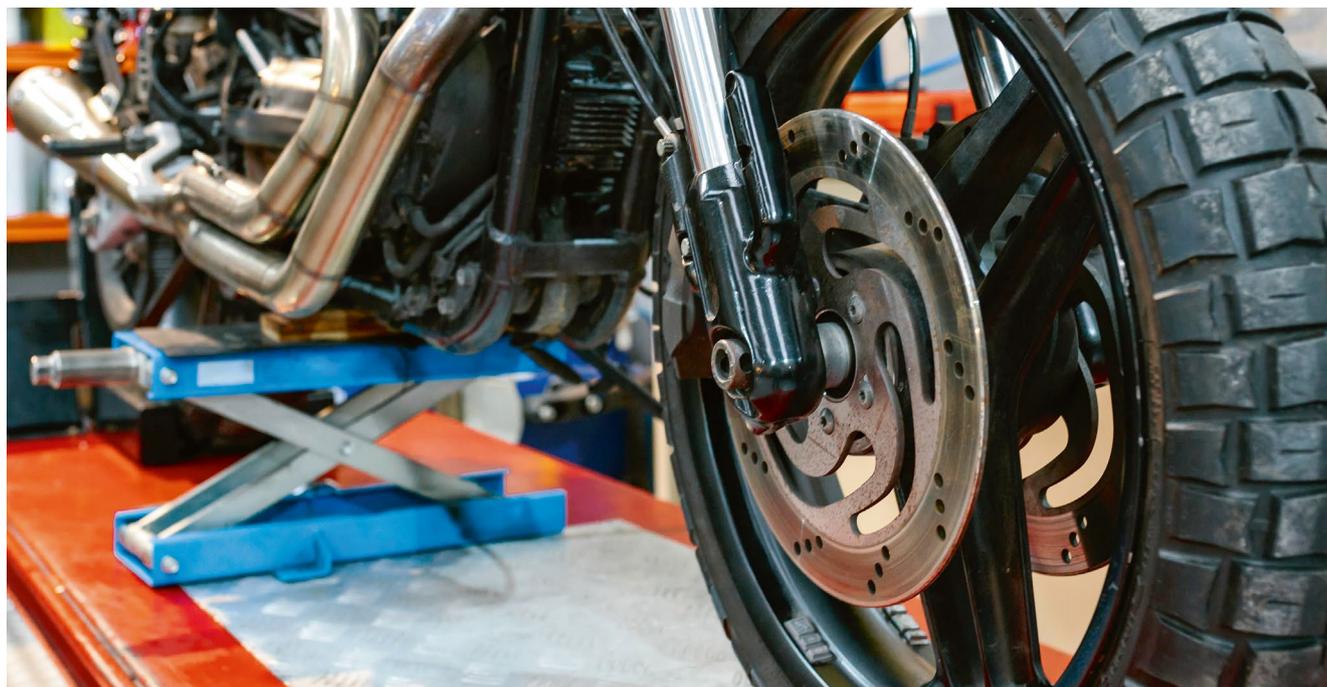


Foto: AdobeStock/David Pereiras

Unbedenklichkeitsbescheinigungen von Reifenherstellern verlieren ab Januar 2025 ihre Gültigkeit.

Schaden an Anhängerkupplung

Foto: Adobestock/katz23



Von außen ist nur der Kupplungskopf zu sehen. Dahinter liegende Schäden bleiben unsichtbar.

Technik-Tipp | Nach einer Kollision sollte eine Anhängerkupplung fachmännisch inspiziert werden, selbst wenn auf den ersten Blick kein Schaden erkennbar ist. „Diese Empfehlung gilt nicht nur für die mechanischen Komponenten“, erläutert Alexander Bausch von TÜV SÜD, „sondern auch für die Steckverbindungen sowie das Kabel. Sie könnten ebenfalls Schaden genommen haben.“ Bei höheren Aufprallgeschwindigkeiten oder einem ungünstigen Unfallwinkel empfiehlt es sich sogar, die Anhängerkupplung vorsorglich ganz zu tauschen, rät Bausch, „selbst wenn äußerlich keine Beschädigungen zu erkennen sind.“ Haarrisse oder eine verschobene Geometrie können im Fahrbetrieb zu einem Sicherheitsrisiko werden.

Von einer Anhängerkupplung ist in der Regel nur der massive Kugelkopf sichtbar. Je nach Konstruktionsprinzip – abnehmbar, schwenkbar, starr, Anhängebock – ist diese direkt mit einer Traverse unter dem Fahrzeug verschraubt, verschweißt oder per Steckverbindung über eine flexible Aufnahme verbunden. Kommt es zu einem Heckaufprall, bekommen alle Komponenten die Wucht der Kollision zu spüren. Somit können überall Brüche, Risse und Verformungen auftreten.

Eine fachmännische Prüfung der Anhängerkupplung und ihrer Befestigungspunkte inklusive exakter Vermessung wäre alternativ sowie technisch zwar möglich, stünde jedoch in keinem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten. Ein Austausch unter Beibehalten des intakten Elektrosatzes ist üblicherweise die wirtschaftlich sinnvollere Entscheidung.

Bei einem unverschuldeten Unfall werden die Kosten für die neue Anhängerkupplung im Regelfall von der gegnerischen Versicherung übernommen. Das gilt auch, wenn sich die Kupplung demontieren lässt. „Es gibt grundsätzlich keine Vorgabe, die das Abnehmen der Anhängerkupplung bei Fahrten ohne Anhänger vorschreibt“, erläutert TÜV SÜD-Fachmann Bausch und macht auf eine Ausnahme aufmerksam: „Eine abnehmbare Anhängerkupplung muss demontiert werden, wenn dies in den Fahrzeugpapieren oder der Bauartgenehmigung als Auflage gemacht wurde, weil zum Beispiel der Kugelkopf der Kupplung beim Fahren ohne Anhänger das Kennzeichen verdeckt.“ Wer nachträglich seinen Pkw für den Einsatz mit einem Anhänger ausrüstet, benötigt für die Anhängerkupplung eine Betriebserlaubnis (Bauartgenehmigung).

Personalie

Wechsel in die Luftfahrtbranche

Die TÜV SÜD AG und ihr Vorstandsvorsitzender, Dr. Johannes Bussmann, werden den bis zum 31. Dezember 2025 laufenden Vertrag nicht verlängern. Johannes Bussmann wird auf eigenen Wunsch zum Luftfahrtunternehmen MTU Aero Engines AG wechseln. „Nach zwei Jahren überaus interessanter Tätigkeit für den TÜV SÜD habe ich mich entschieden, im Laufe des kommenden Jahres als Vorsitzender des Vorstands der MTU Aero Engines erneut eine führende Position in der Luftfahrttechnik zu übernehmen. Diese Entscheidung ist mir nicht leichtgefallen, denn die Arbeit für TÜV SÜD hat mich von Anfang an begeistert. Das Unternehmen ist hervorragend aufgestellt und hat national wie global sehr vielversprechende Zukunftsperspektiven. Die Weichen für eine weiterhin sehr erfolgreiche Entwicklung sind gestellt.“ Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Wolfgang Dehen: „Johannes Bussmann steht gemeinsam mit seinem Team für messbare Erfolge und hat persönlich zukunftsweisende Entwicklungen eingeleitet. Die Entscheidung, dass er für eine Verlängerung seines Vertrags nicht zur Verfügung steht, habe ich mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen. Das Unternehmen ist ihm zu Dank verpflichtet.“



Foto: TÜV SÜD

TÜV SÜD Division Mobility, Philip Puls, Tel. 0 89/57 91-23 20, Fax -23 81, philip.puls@tuvsud.com
Zentraler Vertrieb, Tel. 07 11/7 82 41-2 51, MO-Vertrieb@tuvsud.com