

VR

REIFENFIBEL FÜR LKW UND BUS

AUSGABE 2023



WKO
Der Fahrzeughandel

WKO
Kraftfahrzeugtechniker

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bei Gesetzesänderungen und Novellierungen fällt es oft schwer, sich schnell und einfach einen Überblick über die Bestimmungen speziell für LKW- und Omnibus-Reifen zu verschaffen. Der VRÖ (Verband der Reifenspezialisten Österreichs) hat es sich als Servicestelle nicht nur zur Aufgabe gemacht, für Sie die aktuellsten und wichtigsten Rechtsinformationen zusammenzustellen, sondern Ihnen auch wertvolle Tipps und Hinweise rund um LKW- und Omnibus-Reifen zu geben. Unsere Reifenfibel informiert Sie über Reifendruck-Kontrollsysteme, richtige Lagerung, Reifen-Label, Winterreifen- und Schneekettenpflicht oder die erforderliche Profiltiefe, sowie Felgen und Ventile. So behalten Sie die Orientierung über alle Themen rund um LKW- und Omnibus-Reifen.

Weitere Informationen finden Sie in der VRÖ Rechtsfibel 2021.



James Tennant
Obmann des VRÖ – Verband der
Reifenspezialisten Österreichs



MISCHBEREIFUNG

Bei **Nutzfahrzeugen** dürfen an **Vorder- und Hinterachse unterschiedliche Reifenausführungen** eingesetzt werden, wobei darauf zu achten ist, dass **achsweise Reifen gleicher Bauart und Dimension** verwendet werden.

(Siehe auch Seite 24 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

RUNDERNEUERTE REIFEN

Die Runderneuerung von abgefahrenen Reifen und die Verwendung **runderneuerter Reifen** ist bei LKW auf allen Achsen und bei Bussen auf allen Achsen, **ausgenommen der Vorderachse**, zulässig und **wirtschaftlich sinnvoll**.

(Siehe auch Seite 96,99 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

www.vroe.at

REIFEN FÜR LÄRMARME LKW

Lärmarme LKW sind vom **Nachtfahrverbot ausgenommen**. Als lärmarmes LKW mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t und einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h gilt ein Nutzfahrzeug dann, wenn es folgende Geräuschpegel nicht überschreitet: 78 dB(A) bei einer Motorleistung bis 150 kW, 80 dB(A) bei einer Motorleistung über 150 kW.

In einem **Datenblatt**, das auf allen Fahrten des LKW mitzuführen und bei Überprüfung auszuhändigen ist, welches vom **Hersteller/Importeur** ausgestellt wurde, sind die **Reifendimension und Reifentype**, welche die geforderten **Grenzwerte der Lärmemissionen** unterschreiten, anzugeben. Es dürfen nur jene Reifendimensionen und Reifentypen nachgerüstet werden, die in diesem **Datenblatt** aufscheinen. Auch **runderneuerte Reifen** müssen **lärmarmgeprüft** sein.

(Siehe auch Seite 92 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)



NACHGESCHNITTENE REIFEN

Das Nachschneiden von Reifen für Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht ist nur dann erlaubt, wenn auf der **Seitenwand des Reifens „REGROOVABLE“** oder das Zeichen  aufscheint. Das Nachschneiden von Reifen darf nur von einem hierzu berechtigten Gewerbetreibenden und **nach den Vorschriften des Reifenherstellers** durchgeführt werden.

Von jenem Unternehmen, das einen Reifen nachschneidet, muss eine **schriftliche Bestätigung** ausgestellt und dem Fahrzeughalter und -lenker übergeben werden. Nachgeschnittene Reifen dürfen auf **Fahrzeugen über 3,5 t Gesamtgewicht** verwendet werden, **ausgenommen** sind die **Lenkachsen von LKW und Bussen** sowie die **Lenkachsen eines Transporters gefährlicher Güter**.

(Siehe auch Seite 98,99 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)



**GESETZLICHE
BESTIMMUNGEN
für Fahrzeugklassen
über 3,5 t hzG**

VORGESCHRIEBEN ODER ERLAUBT	Fibel Seite
Mindest- Reifenprofiltiefe neue + runderneuerte Reifen auch für Ersatzrad (mm)	22
Profiltiefen-Indikator neue + runderneuerte Reifen	22
Mischbereifung erlaubt Diagonal-/Radial-Reifen	24
Mischbereifung erlaubt Sommer-/Winter-Reifen	24
Schneeflockensymbol auf Winterreifen 3PMSF 	25
Winterreifen-Pflicht nicht bei Anhänger (Ausnahme!)	25
Ketten-Mitnahmepflicht ¹⁾	26
Spikereifen	28
Runderneuerte Reifen nach ECE-R 109 (NFZ)	96, 99 112
Nachgeschnittene Reifen  REGROOVABLE	98, 99 112
Reifengenehmigung ECE in Österreich verpflichtend	114-116
Reifenkennzeichnung ³⁾ nach ECE- R 117.02	114

Legende:

hzG = höchstzulässiges Gesamtgewicht

ECE = Economic Commission for Europe

ECE-R = ECE-Regelung

3PMSF = Schneeflockensymbol für
geprüften Winterreifen

HA = Hinterachse

VA = Vorderachse (Hauptlenkachse)

¹⁾ bei Schneematsch sind

Ketten nicht zulässig

³⁾ Geräuschpegel, Nasshaftung,

Rollwiderstand

⁴⁾ BMVIT v. 10. 12. 2018 (M+S | M+S

u. 3PMSF | 3PMSF)

ANERKANNT WINTERREIFEN-KENNZEICHNUNG:

Reifen **nur** mit M+S, M.S. oder M&S

Reifen **mit** M+S, M.S. oder M&S **und** Schneeflockenzeichen

Reifen **nur** mit Schneeflockenzeichen.

(BMVIT-179.702/0008-IV/ST1/2018 v. 10.12.2018)



www.vroe.at

BESTIMMEN DES REIFENALTERS

Aus der „DOT...“-Kennzeichnung auf der **Reifenseitenwand** können Sie das **Reifenalter** entnehmen: Die **letzten vier Ziffern** ergeben **Herstellungswoche und -jahr** und somit das Reifenalter.

Zum Beispiel: 4122 bedeutet, dass der Reifen in der 41. Woche 2022 produziert wurde.

(Siehe auch Seite 15 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

M2 M3	N2 N3	N2 N3	(O2) O3 O4
Omnibus	LKW (Wohnmobil)	Gefahrengut	Anhänger
Sommer-Reifen 2,0 Winterreifen-Radial 5,0 Winterreifen-Diagonal 6,0			
außergesetzlich vorhanden 4–6 Stellen am Umfang, 1,6 mm			
ja, jedoch nur achsweise Reifen gleicher Bauart und Größe			
ja, jedoch nur achsweise Reifen gleicher Bauart und Größe			
ECE-R 117.02, Anhang 7, Anlage 1, ⁴⁾ , ab 1. 1. 2018 Produktion, M&S-Toleranz bis 30. 9. 2024, gilt für alle importierten Reifen aus der BRD			
Antriebsachse 1.11.– 15.3.	ja, auf einer Antriebsachse vom 1.11.– 15.4.		nein
ja, für mindestens 2 Antriebsräder vom 1.11.–15.4.			nein
nicht erlaubt			
HA ja VA nein	HA ja VA ja		ja
HA ja VA nein	HA ja VA nein		ja
ECE R 54 (C-, LLKW-und LKW-Reifen) seit 1.1.1995			
siehe Seite 114			

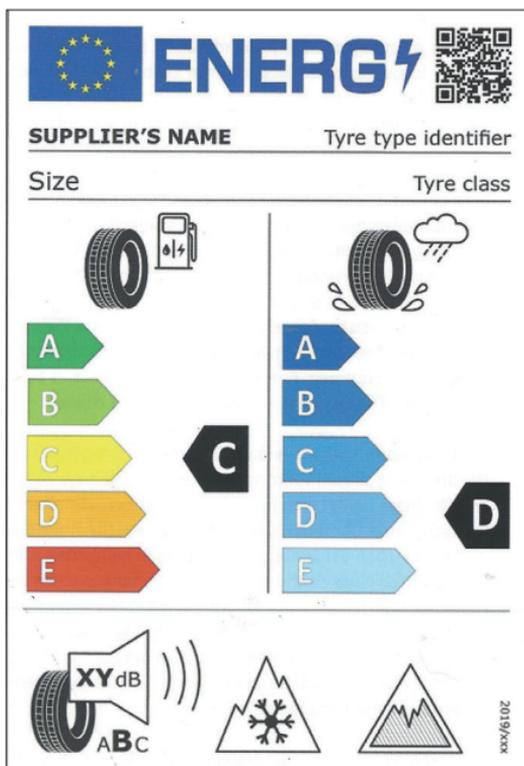
DIE PROFILTIEFE

Wenngleich nach der aktuellen Rechtslage **Sommerreifen** eine Profiltiefe von **mindestens 2 mm** und **Winterreifen** eine Profiltiefe von **zumindest 5 mm (Radialreifen) bzw. 6 mm (Diagonalreifen)** haben müssen, so empfiehlt der **VRÖ**, **Sommerreifen** mit **weniger als 3 mm** und **Winterreifen an LKW und Bussen** mit einer Profiltiefe von **weniger als 8 mm nicht mehr zu verwenden**. Die **Wirksamkeit** eines Winterreifens mit weniger als 8 mm Profiltiefe bei LKW und Bussen ist bei winterlichen Fahrverhältnissen bereits erheblich **herabgesetzt**. Der VRÖ empfiehlt die **Verwendung von Winterreifen auf allen Achsen**, um auch bei winterlichen Fahrverhältnissen ein **optimales Brems- und Lenkverhalten** zu erreichen.

(Siehe auch Seite 22 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

VERORDNETES REIFEN-LABEL ab 1. Mai 2021

Am 25. 5. 2020 wurde mit **VO (EU) 2020/740** eine geänderte und ergänzte Reifen-Kennzeichnung (Label) erlassen. Gleichzeitig wurde die VO (EU) 2017/1369 geändert und VO (EG) 1222/2009 aufgehoben und durch o.a. VO (EU) 2020/740 ersetzt. Das neue Label gilt ab 1. Mai 2021 und hat folgendes Aussehen:



Diese Verordnung gilt für in Verkehr gebrachte Reifen der Klassen **C1, C2 und C3** – Art. 2 (1). Das Label ist ergänzt mit einem Quick-Response-Code = **QR-Code**, um relevante Reifen-Informationen aus der öffentlich zugänglichen **Produkt-Datenbank** abzurufen – Art. 5 (1-7). Neben den schon bekannten drei Reifenparametern **Kraftstoffeffizienz, Nass-**

haftung und **externes Rollgeräusch** für alle Reifenklassen, ist das Label um die Parameter **Schnee- und Eisgrifffähigkeit** für Winter- und Ganzjahresreifen erweitert worden.

Das Zeichen **3PMSF** für Schneegrifffähigkeit am Label, wird schon bei der Herstellung von aus der BRD importierten Winter- und Ganzjahres-Reifen, aufgrund der ECE-R 117.02, seit 1. 1. 2018, auf der Reifenseitenwand angebracht.

Für **runderneuerte Reifen** wird die Kennzeichnungs-Pflicht dann mit dem Label vorgesehen, wenn zur Messung und Beurteilung geeignete Prüfmethode zur Verfügung stehen – Art. 13 (2).

Außerdem ist eine Label-Erweiterung in Bezug auf **Reifenabrieb und Laufleistung** auch dann beabsichtigt, wenn es möglich ist, Reifenabrieb und Laufleistung zu prüfen und zu messen – Art. 13 (3).

(Siehe auch Seiten 46, 47 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

Diese Kennzeichnungspflicht **gilt für** Reifen der

- **Klasse C1**, Pkw nach ECE-R 30 (Fzg.-Klasse M1, M1G, N1, O1, O2) und Winterreifen, auch unbespikt mit Löchern;
- **Klasse C2**, Lkw nach ECE-R 54 (Fzg.-Klasse M2, M3, N2, N3, O3, O4 mit LI ≤ 121 und GSY \geq „N“);
- **Klasse C3**, Lkw u. Bus nach ECE-R 54 (Fzg.-Klasse M2, M3, N2, N3, O3, O4 mit LI ≤ 121 und GSY \leq „M“, oder LI ≥ 122).
- an Mopedauto und Quad (Fzg.-Klasse L6e, L7e);
- mit Felgenreiße 12“ bis 24“;
- mit dem Geschwindigkeitssymbol „F“ (80 km/h) bis einschließlich „ZR“.

Diese Kennzeichnungspflicht **gilt**, bis auf Weiteres, **nicht für**

- Reifen mit Felgen kleiner 12“ und größer 24“;
- Reifen mit GSY „E“ (70 km/h) und darunter;
- Notreifen des Typs „T“;
- Spikereifen;
- runderneuerte Reifen nach ECE-R 108 und 109;
- Geländereifen und POR-Reifen, sowie Reifen im gewerbl. Einsatz und Agrar-, EM- und Grader-Reifen;
- Reifen an Fahrzeugen mit ausschließlichem Renneinsatz;
- Reifen für historische Fahrzeuge und Anhänger;
- Motorradreifen (Fzg.-Klasse L1e, L2e, L3e, L4e, L5e);
- Gebrauchtreifen, sofern nicht aus Drittländern importiert

Zum Piktogramm für Eisgriffigkeit: Es besteht in Zukunft nur die Möglichkeit, Reifen der Klasse **C1**, nach ISO-Norm 19447 zu prüfen. Diese Prüfung erfolgt sobald die ISO-Norm veröffentlicht ist und die entsprechenden Prüfeinrichtungen zur Verfügung stehen. Die Prüfung von Reifen der Klasse **C2** und **C3** kann erst nach einer Normen-Erweiterung erfolgen.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Reifenlabel ist Teil zur Erreichung des EU-Zieles, eine Verbesserung der **Sicherheit und Leistungsfähigkeit** aller Fahrzeuge auf europäischen Straßen herzustellen.

Für Reifen sind eine Reihe von Parametern charakteristisch, die in einer bekannten **Wechselbeziehung** zueinander stehen. Verbesserungen bei einem Parameter, etwa dem Rollwiderstand, können sich nachteilig auf andere Parameter wie die Nasshaftung auswirken, während sich die Verbesserung der Nasshaftung wiederum nachteilig auf das externe Rollgeräusch auswirken kann. Die Reifenhersteller sollten angehalten werden, über die aktuellen Standards hinaus sämtliche Parameter zu optimieren – Erwägungsgrund (6).

REIFENDRUCK-KONTROLLSYSTEM (RDKS)

Die Verkehrs- und Betriebssicherheit von LKW und Bussen ist nur dann gegeben, wenn der vom Reifenhersteller vorgeschriebene **Reifendruck** eingehalten wird. Nur dieser Reifendruck gewährleistet den höchsten **wirtschaftlichen Nutzen** eines Reifens in Bezug auf **Kraftstoffverbrauch, Verschleiß, Dauerhaltbarkeit und Runderneuerungsfähigkeit**. Zu geringer Luftdruck führt dagegen zu einem erhöhten und unregelmäßigen Verschleiß, erhöht den Kraftstoffverbrauch und reduziert die Dauerhaltbarkeit. Bei Zwillingsreifen sind unterschiedliche Reifendrucke noch kritischer, weil sie zum verfrühten Ausfall (Reifenplatzer) führen können. Der **VRÖ empfiehlt**, den **Reifendruck** sowie den **Reifen- und Fahrzeugzustand** vor jedem Fahrtantritt zu **überprüfen** und **Ventilkappen**, die das Reifeninnere vor Staub und Schmutz schützen, zu **verwenden**. Bei der Reifendruckkontrolle das **Reserverad** nicht vergessen! Der vom Reifenhersteller vorgegebene maximale Fülldruck (Spring- und Setzdruck) darf bei der Reifenmontage unter keinen Umständen überschritten werden. RDKS für neutypengenehmigte NFZ und Omnibus, sowie Anhänger O3 + O4, ab 6. 7. 2022 und für Neuzulassungen ab 7. 7. 2024 Pflicht.

(Siehe auch Seiten 41, 44, 64, 66 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

WINTERREIFEN- UND SCHNEEKETTEN- MITNAHME-PFLICHT



Für **LKW über 3,5 Tonnen** gilt jeweils von **1. November bis 15. April des Folgejahres** eine **unbedingte Winterreifenpflicht** an den Rädern **einer Antriebsachse**. Hat die Antriebsachse **Zwillingsbereifung**, müssen **vier Winterreifen** verwendet werden. Dazu kommt für **mindestens zwei Antriebsräder** eine **Kettenmitnahmepflicht** für den gleichen Zeitraum. Hat die Antriebsachse Zwillingsbereifung, reicht das Mitführen von zwei Einzelketten für je ein Antriebsrad rechts und links. Das gilt ungeachtet der tatsächlichen Fahrbahnverhältnisse in der angegebenen Zeit. Nutzfahrzeug-Anhänger sind davon nicht betroffen.

Für **Omnibusse** gilt eine **unbedingte Winterreifenpflicht** von **1. November nur bis 15. März des Folgejahres** für die Räder einer Antriebsachse. Die **Mitnahmeverpflichtung von Schneeketten** für **mindestens zwei Antriebsräder** gilt jedoch für den Zeitraum **1. November bis 15. April**. Omnibus-Anhänger sind davon nicht betroffen. **ACHTUNG: Grenzüberschreitender Verkehr!**

(Siehe auch Seite 25, 26, 27 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

EINSATZÜBERSICHT

Welche Reifen dürfen an LKW und Bussen bzw. deren Anhängern eingesetzt werden. (Siehe auch Seite 74, 80, 99 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

Gilt auch für jedes mitgeführte Reserverad.)

FAHRZEUG-			REIFEN		
KLASSE	TYP	ACHSEN	runderneuert	nachgeschnitten	
M2, M3	Omnibus	VA-Hauptlenkachse	nein	nein	
	Omnibus	HA	ja	ja	
	Omnibus	gelenkte HA	ja	ja	
N2, N3	NFZ + GGT	VA-Hauptlenkachse	ja	nein	
	NFZ + GGT	HA	ja	ja	
	NFZ + GGT	gelenkte HA	ja	ja	
(O2), O3, O4	Anhänger	VA	ja	ja	
	Anhänger	HA	ja	ja	
	Anhänger	gelenkte HA	ja	ja	
ANHÄNGER-			ANHÄNGER-REIFEN		
KLASSE	mit Zugfahrzeug + Reifen		bespiket	runderneuert	nachgeschnitten
(O2), O3, O4	M2, M3, N2, N3 + So-Wi-Rfn.		nein	ja	ja

Legende: VA = Vorderachse (Hauptlenkachse, unabhängig von der Anzahl gelenkter Achsen)
 HA = ungelenkte Hinterachse, GGT = Gefahrguttransport. Unabhängig von österr. Gesetzen können Reifen nur dann nachgeschnitten werden, wenn das Wort **REGROOVABLE** oder das Symbol  in der Reifenseitenwand aufscheint.

REGELMÄSSIGE ÜBERPRÜFUNGEN

Der VRÖ empfiehlt die **regelmäßige optische Prüfung** aller Reifen auf **Schäden** und die **Entfernung von eingefahrenen oder eingeklemmten Steinen und Gegenständen**. Werden derartige Steine – insbesondere bei Zwillingsbereifung – nicht entfernt oder Schäden nicht behoben, kann der Reifen seine Eignung für eine spätere Runderneuerung oder für eine Reparatur verlieren.

(Siehe auch Seite 90 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

AUSWUCHTEN BEI JEDEM REIFENWECHSEL

Auswuchten: Die Verwendung von **Auswuchtgewichten** bei Nutzfahrzeugen führt zu einer nachweisbar **höheren Laufleistung der Reifen** als bei einem ungewuchteten Rad. Darüber hinaus verursacht ein **ungewuchtetes Rad einen größeren Verschleiß an Radlagern, Gelenken und an der Radaufhängung**. Der VRÖ empfiehlt, die **Radmuttern** nach jedem Radwechsel und nach einer Fahrstrecke von etwa 50 km mit einem Drehmomentschlüssel mit dem richtigen Drehmoment **nachzuziehen**.

(Siehe auch Seite 66, 67 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

KORREKTE REIFENLAGERUNG

Die Lebensdauer eines Reifens hängt nicht zuletzt von der **richtigen Lagerung** ab. Reifen müssen **zugfrei, trocken, kühl und dunkel gelagert werden**. Reifen ohne Räder (Felgen) kann man auf einer entsprechenden Unterlage stehend lagern und von Zeit zu Zeit drehen, um Standflächen zu vermeiden. Auf Felgen montierte Reifen werden am besten mit erhöhtem Reifendruck gestellt oder gestapelt.

(Siehe auch Seite 76 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

FELGEN / RÄDER

Bei BUS- und LKW-Rädern unterscheidet man zwischen den aktuellen **einteiligen** Rädern und den älteren **mehrteiligen** Felgensystemen. Räder mit mehrteiligen Felgen bieten den Vorteil einer Reifenmontage ohne Maschine. Dem stehen als Nachteile gegenüber: Mehrere Bauteile, ein Schlauch ist fallweise unerlässlich, dadurch auch ein höherer Montageaufwand, höheres Radgewicht und unruhigere Laufeigenschaften. Es dominieren daher die einteiligen, schlauchlosen Tubeless-Felgen, die aber nicht ohne Maschine montierbar sind. Der Felgen-Unterschied ist in der Bezeichnung leicht erkennbar, zum Beispiel:

eine mehrteilige Felge	8,5 – 20
eine einteilige Felge	22,5 x 11,75

ANZIEHDREHMOMENTE

Zur Radbefestigung mit Schrauben oder Muttern gelten im Allgemeinen die Vorgaben des Fahrzeug- oder Felgenherstellers. Dazu sind die Befestigungselemente mit einem Drehmomentschlüssel, über Kreuz und stufenweise bis zum vorgeschriebenen max. Drehmoment anzuziehen.

Zur Anzieh-Reihenfolge siehe Seite 86 der VRÖ-Rechtsfibel 2021.

LOCKERUNG DER FELGEN

Da alle Felgenteile mit Grund- und Decklack versehen sind, geben diese Schichten erfahrungsgemäß durch Erwärmung im Betrieb nach, wodurch sich der Sitz lockern kann. Das gilt auch für verschmutzte Anlageflächen. Aus Sicherheitsgründen sind daher nicht nur neu montierte Räder, sondern auch Räder im laufenden Betrieb regelmäßig auf festen Sitz zu kontrollieren. Dazu ist ebenfalls das vorgeschriebene Drehmoment mit dem Drehmomentschlüssel einzuhalten.

(Siehe auch Seiten 83, 86 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

FÜR ALLE RÄDER GILT:

Keine Schmierstoffe an Bolzen oder Muttern verwenden! Angerostete und verschmutzte Teile vor der Montage reinigen! Beschädigte oder verformte Felgen und deren Teile austauschen und nicht reparieren! Nach 50 bis 80 km sind die Bolzen oder Muttern von neu montierten Rädern unbedingt mit dem Drehmomentschlüssel nachzuziehen! Vorstehende Radbolzen oder Muttern, besonders an den Einzelrädern der Vorderachse, sind mit dazu vorgeschriebenen Abdeckringen abzudecken!

(Siehe auch Seiten 84, 86 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

VENTILE AN LKW- und BUS-RÄDERN

Allgemein gilt, dass eine absolute Dichtheit des Ventileinsatzes nur in Verbindung mit einer fest aufgeschraubten Ventilkappe mit eigener Dichtung erreichbar ist. Sie dient auch als Schutz gegen Verschmutzung des Reifeninneren.

In die Felge geschraubte Ventile haben nur eine Dichtung (Flach- oder O-Ring) und sie darf nur auf der Felgeninnenseite montiert sein. Auch Ventil-Dichtungen und Einsätze altern. Es gilt daher bei jeder Art von Um-Montagen am Rad den Ventileinsatz und die Dichtung zur Felge zu erneuern. Die vorgeschriebenen Anzieh-Drehmomente sind auch bei Ventilen einzuhalten.

Besondere Vorsicht wird bei Montagearbeiten empfohlen, wenn Räder mit angebauten Sensoren für Reifendruckkontrollsysteme (RDKS / TPMS) ausgestattet sind.

VENTIL VERLÄNGERUNGEN

Diese sind bei den Zwillingsrädern von LKW und Bussen unerlässlich, um auch bei den innen montierten Rädern den Reifendruck kontrollieren zu können.

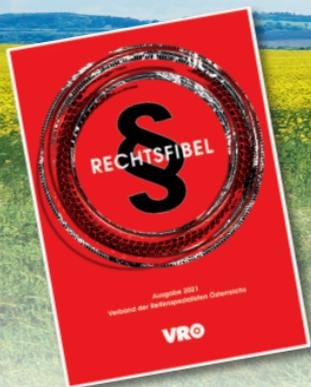
VERBESSERTE VENTILANORDNUNG

Bei Einsätzen im Gelände, auf Baustellen, in Kiesgruben und im Tagbau bestand das Risiko von Ventilbeschädigungen durch Fremdkörper zwischen Felge und Bremssattel. Durch eine verbesserte Anordnung der Ventile außerhalb der Radschüssel und dem Einsatz von 45°-Standard-Winkelventilen wird dieses Risiko verhindert. Gleichzeitig konnte die Reifenabwurfsicherheit durch einen zwischen Außenschulter und neuem Ventilloch angebrachten Hump erhöht werden. Auch ist weiterhin die Ventilverlängerung bei Zwillingsanordnung gewährleistet. Zusammenfassend: Keine Gefahr mehr für Ventil und Bremssattel, auch im rauesten Betrieb oder bei plötzlichem Druckverlust eines Reifens.

(Siehe auch Seiten 87, 88 der VRÖ-Rechtsfibel 2021)

WIR SETZEN VIELES IN BEWEGUNG!

Der VRÖ – Verband der Reifenspezialisten Österreichs fördert **zahlreiche Serviceleistungen**. Mit der „**Reifenfibel für LKW und Omnibusse**“ haben Sie einen informativen Überblick über aktuelle Themen rund um Bus- und LKW-Reifen.



VRÖ-RECHTSFIBEL/REIFENFIBEL JETZT BESTELLEN

unter www.vroe.at oder vroe@aon.at
€ 28,- (zzgl. Versand)



Weitere Informationen erhalten Sie
beim VRÖ unter

www.vroe.at

Eine Information des VRÖ – Verbandes der Reifenspezialisten
Österreichs, 1090 Wien, Sechsschimmelgasse 4