

Am Rande der sächsischen Schweiz liegt zwischen Pirna und Dresden das Städtchen Heidenau. Gleichzeitig ist Heidenau der Markenname von Zweiradreifen, die insbesondere von Rollerfahrerinnen und -fahrern geschätzt werden.

Hergestellt in Deutschland, qualitativ hochwertig und gar nicht teuer, wie kann das gehen?

MEGAPHON sah sich um in der sächsischen Schweiz.

Karkassenherstellung bei HEIDENAU: trotz Maschineneinsatz viel Handarbeit

Reifenfabrik Heidenau

Die Firma HEIDENAU ging 1994 aus den Pneumant Reifenwerken der DDR hervor. Heute arbeiten 150 Personen in der Fabrik, die täglich 2500 Reifen und 2500 Luftschläuche produzieren. Mit der Einschränkung, dass nur Diagonalreifen bis zur Kategorie H (219 km/h) produziert werden, ist HEIDENAU ein Nischenhersteller für Motorrad- und Gespannreifen (auch Dnepr/Ural), Laufräder für Seilbahnen, Schläuche, Oldtimer-, Kart- und Industriereifen. Bei den Rollerreifen ist Heidenau ganz vorne mit dabei, sogar die Nummer 1 im deutschsprachigen Raum und Erstausrüster z. B. bei Piaggio, Sachs und MZ. Sehr erfolgreich sind zur Zeit die patentierten ›SnowTex‹-Reifen.

SnowTex

SnowTex-Roller-Reifen bestehen aus einer Mischung mit hohem Anteil an kalteelasti-

chem Silica und speziell eingearbeiteten Faserelementen. Der Einsatzzweck liegt auf nassem und glatten Straßen bei einer Temperatur um 0° Celsius. Die in die Lauffläche eingearbeiteten Textilfasern sorgen bei Glätte für einen besseren Grip, der allein mit Gummi nicht zu erzielen wäre.

Auch bei Kartreifen (erprobt bei der Rotax Max Challenge) und beim Super Moto ist man gut im Geschäft. Doch mit 150 MitarbeiterInnen in nur einem Werk gehört HEIDENAU zu den Kleinen der Branche. Aber: Heidenau ist eine Firma, die intelligent wirtschaftet und in ihrer Produktnische eifrig vorne mitmischet. Die Fertigung von Radialreifen schließt man weiterhin aus, weil diese Technik komplett andere Maschinen und somit große Investitionen erfordern würde. Während sich andere Hersteller mit ihren Produktionsstätten längst

aus Deutschland verabschiedet haben, prangt auf den schwarzen Gummis aus Heidenau immer noch die Aufschrift ›made in Germany‹. Trotz Globalisierung und Produktion in Deutschland wird zu durchaus attraktiven Preisen und in hoher Qualität gefertigt.

M+S

Die M+S-Kennzeichnung (geeignet für Matsch und Schnee) ist bei Motorradreifen weder genormt noch zertifiziert. Glaubt ein Hersteller, dass sein Profil für diesen Einsatzzweck geeignet ist, kann er das Buchstabenemblem in den Reifen einvulkanisieren. Bei Heidenau stellt man für 2007 neue Winterreifen mit bewährtem Profil aber neuer, stärkerer Silica-haltiger Mischung her. Diese Zusammensetzung garantiert bei Temperaturen um den Gefrierpunkt eine bessere Haftung. Eine Vorschrift für Winterreifen für Motorräder ist allein wegen der nicht vorhandenen Normung nicht zu erwarten. Zudem gibt es weder eine offizielle Winterreifen-Definition noch eine unabhängige Prüfstelle für die Reifenklassifizierung. Die M+S-Kennung oder das Schneeflockensymbol bei Autoreifen sind nur eine freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie. Lediglich bei Autoreifen für den amerikanischen Markt (mit Schneeflockensymbol) sind einheitlich getestete Qualitätskategorien gegeben. Dass diese freiwillige Regelung nicht durchgehend greift,





zeigen Winterreifen europäischer Hersteller oder auch aus Fernost, die zwar ein entsprechendes Symbol tragen, aber eindeutig als Sommerreifen eingestuft werden müssten. Das ist alles wahrscheinlich nur möglich, weil das Lohnniveau im Osten nicht auf dem Niveau des Westens ist. Die Löhne beginnen bei 8 Euro Stundenlohn.

Qualitätsstandards

Qualität ist das Firmenmotto. In diese Kerbe schlägt auch die Zertifizierung des Unternehmens nach der EN ISO 9001, die regelmäßige Qualitätskontrollen beinhaltet.

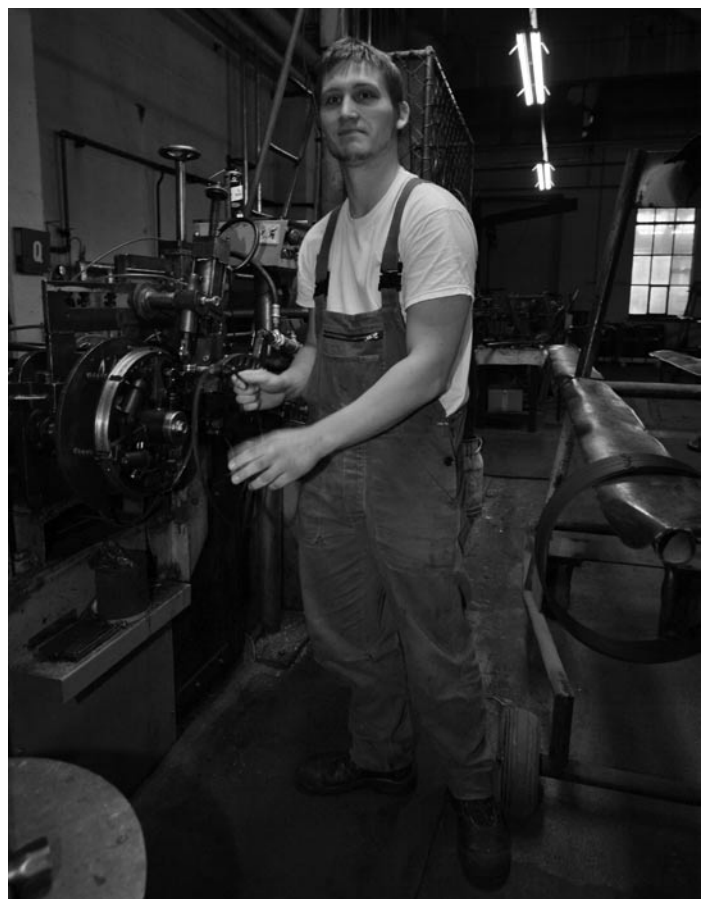
Beim Werksrundgang fällt uns der große Maschineneinsatz auf. Trotzdem sind dem Automatisierungsgrad Grenzen gesetzt. Außer den Laufstreifen wird die Reifenkarkasse überwiegend von Hand an Maschinen zusammengesetzt. Akribisch werden Luft einschlüsse aus den Gummilagern gequetscht und es wird dafür gesorgt, dass möglichst wenig Unwucht auftritt. Gummimischungen und Cordgewebe werden von Heidenau produktionsfertig eingekauft, vorher nach eigenen Rezepten angemischt und unterliegen dann weiteren Qualitätskontrollen. Auch die Formen für die Reifenvulkanisation

Oben:
MEGAPHON im Gespräch mit Geschäftsleitung, Entwicklung und Qualitätsmanagement (Prokoph/Jäger).

Unten:
Nostalgie: Der »Reifen-Pit« von PNEUMANT (DDR)



Oben:
Bei Rollerreifen führend: Heidenau ist Erstausrüster von Peugeot, Piaggio, CPI, MZ und Sachs.
Unten:
Bevor der Reifen entsteht, müssen Kabelwülste und Cordstreifen in die Karkasse integriert werden



werden nach eigenen Plänen auswärts gefertigt. Nachdem der aufgeblasene Reifenrohling in die Vulkanisationspresse gelegt wird, entsteht eine Pause. Gut 20 Minuten, je nach Reifentyp mehr oder weniger,

Silica

Ein grundsätzlicher Konflikt besteht zwischen geringem Rollwiderstand und guter Nasshaftung. Gute Haftung bedeutet, dass der Reifen viel Energie aufnehmen soll, während für einen geringen Rollwiderstand notwendig ist, dass die Gummimischung möglichst wenig Energie verbraucht. Ein guter Kompromiss wird z. B. durch den Füllstoff Silica erreicht.

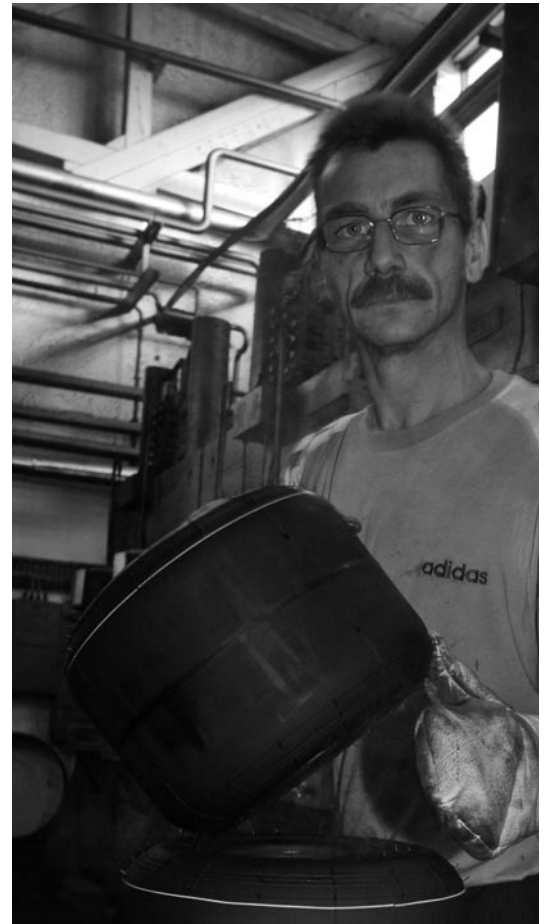
Wie lange ist ein Reifen neu?

Auch diese Frage klärt die Industrie. Nachdem der Reifen aus der Presse kommt, ist er noch nicht fertig. Die Eigenschaften einer Mischung ändern sich mit der Zeit. Aus einem griffigen Gummi kann nach Jahren der unsachgemäßen Lagerung ein hartes, verzogenes und rutschiges Etwas werden. Produktionsfrische Reifen brauchen noch mehrere Wochen bis sich die Moleküle beruhigt und vernetzt haben. Dann hat der Reifen für etwa 5 Jahre – in denen er als „neu“ gilt – die Eigenschaften, für die er konzipiert wurde. Im Laufe der Zeit werden alle Reifen härter, d.h. sie haben weniger Verschleiß aber auch weniger Grip. Bis zum Alter von 5 bis 10 Jahren kann ein Reifen gefahren werden, dann wird es höchste Zeit für Ersatz, so sagen Hersteller und TÜV. Ein vierstelliger Code an der Reifenflanke gibt das Produktionsdatum des Reifens an: Produktionswoche und Produktionsjahr.



Oben:
Die Formen für Schläuche sind aus vollem Metallguss

Rechts:
Erst nach dem Vulkanisieren haben die Reifen ihre endgültige Breite. Bis dahin sehen die Rohlinge aus wie Formel-1-Reifen



wird jeder Reifen bei ca. 170° C »gebacken«. In dieser Zeit ist eine riesige Maschine mit nur einem Reifen belegt. Nach dem Abkühlen werden einige Typen von Reifen (Rollerreifen) noch angeschliffen, damit die Einfahrzeit kürzer ist. Es folgt eine Endkontrolle und nach dem Wuchten die Markierung der leichtesten Stelle des Reifens. Verwunderung löst die letzte Station der Werksbesichtigung aus. In der Schlauchfertigung liegen bergeweise Motorradschläuche mit der Aufschrift 'Pirelli' oder 'Metzeler'. Einkaufsleiter Herr Prokoph klärt uns auf: Alle Schläuche dieser Marken werden von Heidenau produziert!

Wir fanden den Werksrundgang sehr überzeugend und auch die ersten Erfahrungen mit dem M+S Enduroreifen sind durchaus positiv. Die Mischung erweist sich als extrem weich und griffig. So weich, dass er für trockenes Wetter fast zu schade ist. M. G.

REIFENWERK HEIDENAU

150 Beschäftigte arbeiten im Reifenwerk HEIDENAU GmbH & Co. KG. In der DDR waren bei Pneumant bis zu 780 Personen beschäftigt. Nach der Privatisierung Ende 1993 entstand die Marke HEIDENAU für Zweiradreifen. Es arbeiteten zunächst nur noch 108 Personen im Betrieb. Die Autoreifensparte kaufte Dunlop auf, modernisierte und rationalisierte das Werk im Brandenburgischen Fürstenwalde und ist seitdem weiterhin unter dem Namen Pneumant AG am Markt.

Produktionsumfang:

- ▶ 500 Reifentypen, keine Radialreifen, 40 % Export.
- ▶ 2500 Reifen,
- ▶ 2500 Schläuche pro Tag

Eigner sind Gummi Hansen GmbH & Co. KG in Hannover und vier leitende Angestellte des Betriebes.

Personalien:

Günther Prokoph: gelernter Gummifacharbeiter, 48 Jahre in der Branche, Entwicklungs- und Einkaufsleiter, Qualitätsmanagement bei Heidenau. Den Studiengang zur Gummifacharbeit gibt es heute nicht mehr. So sind alle Ingenieure in diesem Bereich entweder Quereinsteiger oder haben ihr Handwerk noch zu früheren (DDR) Zeiten erlernt.

Webauftritt:

www.reifenwerk-heidenau.de