

# REIFENBÄCKEREI

## REIFENWERK HEIDENAU – KARTREIFEN MADE IN GERMANY

[TEXT & FOTOS: TIMO DECK]



Manfred Weißgerber, Günther Prokoph, Hartmut Wolf und Peter Kessler (v.l.) vor dem Reifenwerk Heidenau.



Der Name Heidenau ist der Kartszene schon seit längerer Zeit ein Begriff. Mitte der 90er Jahre betrat man das Feld der Kartreifen-Produktion – damals mit mäßigem Erfolg. Der Wandel kam 2005: Im Auftrag von ROTAX begann das unweit von Dresden beheimatete Unternehmen die Produktion des MOJO-Reifens – der Anfang einer Erfolgsgeschichte...



Konzeption und Design eines neuen Reifens entsteht am Computer.



Die Gummimischung des Reifens kommt – nach geheimer Rezeptur gemischt – vom externen Zulieferer...



...und wird in der Extrusionsanlage in Form gebracht. Aus dem Rohmaterial entsteht die Lauffläche des Reifens.



Farbliche Kennzeichnungen markieren die Mischung (soft, medium, hard) des Reifens.



An weiteren Arbeitsstationen entsteht die Gewebelage (Karkasse) des Reifens. Cord wird mit einer Gummimischung verbunden und später diagonal geschnitten.



Nächste Zutat: Reifenwulste mit Metallringen im Inneren, werden zum Großteil von Hand gefertigt.

**D**as Reifenwerk Heidenau ist im wahrsten Sinne des Wortes ein geschichtsträchtiges Unternehmen, das sich seit seiner Gründung im Jahre 1946 stetig weiterentwickelt hat und Tradition und Fortschritt bis heute vorbildlich vereint...

Nach dem zweiten Weltkrieg beschäftigte man sich mit der Herstellung von verschiedensten Gummiformartikeln. Damals noch unter dem Namen „Heidenauer Gummiwerke“ firmiert, erblickten

hier Schuhsohlen und Schubkarren-Reifen im Auftrag der DDR und der russischen Militäradministration das Licht der Welt. In den Folgejahren ergänzte die Produktion von Autoreifen das Angebot, welches bis 1957 auf Fahrradreifen, Luftschläuche und Motorradreifen erweitert wurde. Ab 1987 wurden über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren Tennisbälle gefertigt.

Von 1969 bis 1994 wurden in Heidenau alle Moped- und Motorradreifen der Marke Pneumant

gefertigt. 1994 stellte man sich neu auf. Die heutige Firma Reifenwerk Heidenau GmbH & Co. KG, deren Schwerpunkt bis heute auf der Herstellung von Zweirad-, Kart- und Spezialbereifung liegt, wurde gegründet. Selbstverständlich stehen die Bedürfnisse und Wünsche der Kunden an erster Stelle. Tradition wird bei Heidenau ebenso groß geschrieben wie Flexibilität. Anpassungsfähige Fertigungsabläufe ermöglichen das Eingehen auf spezifische Anforderungen und das Erarbeiten individueller

Lösungen. Ausgehend von 35 Produkten im Jahre 1993, welche in großen Stückzahlen produziert wurden, bietet man mittlerweile ein Sortiment von 550 Reifenausführungen für unterschiedlichste Anwendungsbereiche an.

Hierzu gehört seit 1995 auch die Entwicklung von Kartreifen, damals ein neues Terrain für den ostdeutschen Betrieb, der mittlerweile 160 Mitarbeiter beschäftigt. Die Positionierung des hausigenen Kartreifens gestaltete sich jedoch schwieriger als ge-

dacht. Zu neu war der unbekannteste Sektor, weiss auch Günther Prokoph (Consultant Racing Tires): „Angefangen haben wir mit



Leihkartreifen. Die ersten Muster waren rund wie Schubkarrenreifen und quietschten (lacht). Wir

mussten schnell einsehen, dass unsere Erfahrung aus dem Zweiradbereich völlig unbrauchbar war. Ein Kartreifen gehorcht ganz anderen Gesetzen. Allein der Schritt vom Leihkart- zum Rennreifen war enorm. Die damalige Zeit hat unserem Ruf nicht unbedingt gut getan und letztlich hat sich unser eigener homologierter Reifen auch nicht richtig durchgesetzt.“

Doch unverhofft kommt oft und so gab es 2004 eine zweite Chance. „ROTAX stellte bei uns eine

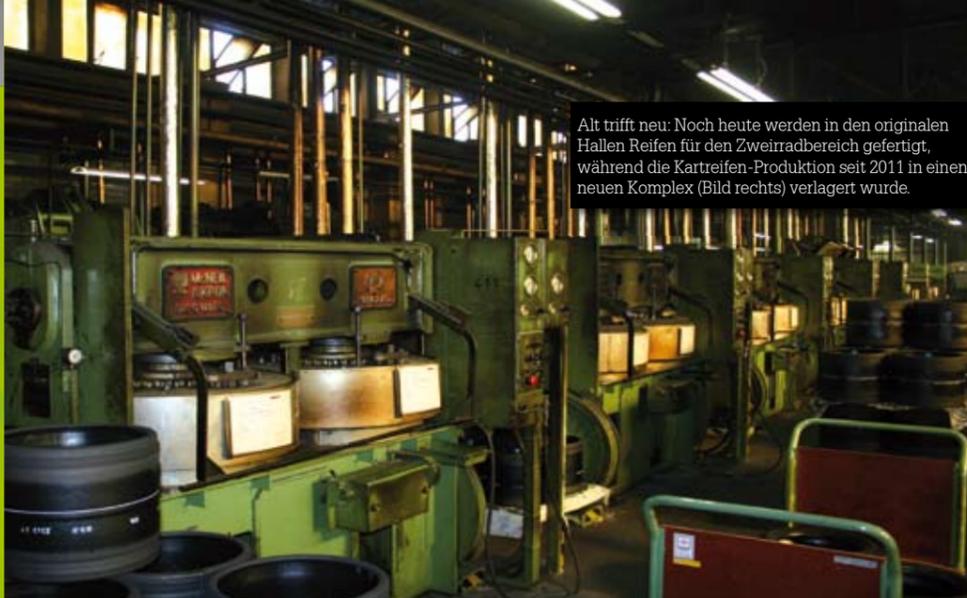
Anfrage bezüglich der Entwicklung eines Rennreifens für die weltweite ROTAX MAX Challenge. Die Vorgaben, wie gleichbleibendes Gripniveau und Haltbarkeit über eine lange Distanz, waren streng definiert, ebenso wie die für uns zunächst utopischen Stückzahlen im sechsstelligen Bereich!“

Doch das Reifenwerk Heidenau stellte sich der neuen Herausforderung und so rollte 2005 der erste Pneu unter dem neuen Markennamen MOJO vom Band. Da-

bei wird der Begriff Fließbandarbeit der Produktion in keiner Weise gerecht: Es geht nicht ohne Handarbeit und so sind mittlerweile alleine 30 Angestellte nur für die Kartreifenproduktion zuständig.

Die Zusammenarbeit mit ROTAX basiert auf strengen und anspruchsvollen Grundsätzen, die höchste Professionalität und stetige Innovation garantiert. Qualität ist das oberste Gebot und wird durch verschiedenste Instanzen permanent kontrolliert:

Bei Heidenau gilt der Qualitätsstandard nach DIN EN ISO 9001, eine Zertifizierung, die man seit 1996 besitzt. Nur einwandfreie Reifen verlassen das 68.000 qm große Gelände in Heidenau. Das macht sich bemerkbar: Die Reklamationsrate liegt bei nur 0,16 Prozent. „In solchen Fällen zeigen sich unsere Vertriebspartner, ebenso wie unsere Servicepartner vor Ort stets kulant, denn es liegt natürlich in unserem eigenen Interesse, einen Schaden zu analysieren und daraus zu lernen“, erklärt Prokoph. Aber auch auf der Rennstrecke werden die MOJO-Reifen über das gesamte Jahr getestet: „Wir überprüfen die Qualität und Performance der



Alt trifft neu: Noch heute werden in den originalen Hallen Reifen für den Zweiradbereich gefertigt, während die Kartreifen-Produktion seit 2011 in einen neuen Komplex (Bild rechts) verlagert wurde.



Die neueste Kreation von Heidenau: Der hauseigene WH1 Regenreifen. Auch einen Slickreifen mit dem Namen SH1 (medium) hat man neu am Start.



Handarbeit im Bereich der Konfektionierung: Die einzelnen Reifenbestandteile werden hier zusammengetragen.



Hier entsteht der sogenannte Reifen-Rohling



Reifen regelmäßig durch Testfahrten mit Top-Piloten aus der ROTAX MAX Eurochallenge“, weiss Manfred Weißgerber zu berichten, der die personelle Brücke zwischen Heidenau und ROTAX darstellt. „MOJO-Reifen lagern vor der Auslieferung vier Wochen, um eine gleichmäßige Aushärtung zu gewährleisten. Barcodes geben uns und den Importeuren, die Möglichkeit vom Anfang bis zum Ende – also vom Werk bis hin zur Rennstrecke – den Weg und die Produktionsdaten jedes einzelnen Reifens zu verfolgen“, so Weißgerber, der maßgeblich an der Entwicklung der „digitalen“ Reifenüberwachung (TTS = Tyre Tracking System; [www.tyretrackingsystem.com](http://www.tyretrackingsystem.com)



Ein Blick in die Backform eines Slickreifens.



com) beteiligt war. „Reifen-Barcodes sind nicht nur ein praktisches Kontrollsystem zur Qualitätssicherung“, ergänzt Peter Kessler als ROTAX-Importeur für Deutschland und Österreich. „Da MOJO-Reifen ausschließlich über autorisierte Stützpunkte erworben werden können, erleichtert das Barcode-System zum einen den Vertrieb, und zum anderen auch das Reifen-Handling an der Rennstrecke. Während einer RMC-Veranstaltung kann man jeden Reifen direkt dem jeweiligen Fahrer zuordnen, erkennt Grau-Importeure und kann im Fall einer Reifenmanipulation schnell den Weg des entsprechenden Reifens bis zum Ursprung zurückverfolgen. Das garantiert sowohl dem Handel, als auch dem Fahrer einen fairen Wettbewerb und gleichbleibende Qualität.“

palette inzwischen auf sechs Modelle angewachsen: Der CX (Crossover) und C2 (Slick soft) für die Bambini/Kadetten, sowie der D1 (Slick hard), D2 (Slick medium), D3 (Slick soft) und W2 (Regenreifen) bilden aktuell die stattlich angewachsene MOJO-Produktfamilie.

Generation. Damit öffneten sich auch neue Absatzmärkte, zu denen jüngst auch Japan und England gehören. „Die CIK-Homologation wertet das Produkt «MOJO» natürlich weiter auf. Gerne hätten wir auch unsere eigenen Heidenau-Kartreifen homologiert, deren Qualität deut-



Das Reifenwerk Heidenau und auch ROTAX ruhen sich jedoch nicht auf den Lorbeeren der vergangenen Jahre aus – auch wenn man es bei einer jährlichen Produktion von 250.000 MOJO-Reifen und einem weltweiten Vertrieb in über 50 Länder inzwischen etwas langsamer angehen lassen könnte. So bleibt die Entwicklung seit dem Beginn der Kooperation nicht stehen. Gab es 2005 mit dem MOJO-D1 nur eine einzige Reifenmischung, ist die Produkt-

„Wachsen mussten deswegen auch wir“, so Dipl.-Ing. Hartmut Wolf, Geschäftsführer von Heidenau, der im Januar stolz eine neue Produktionsstätte in Betrieb nahm. „Auf 1.500 qm haben wir nun eine neue, hochmodern eingerichtete Produktionshalle, in der ausschließlich Kartreifen hergestellt werden. Mit dieser Investition haben wir eine Anlage geschaffen, die dem zunehmenden Bedarf und auch unseren wachsenden Ansprüchen für die kommenden Jahre gerecht wird.“

lich gestiegen ist. Leider ist es von Seiten der CIK nicht ohne weiteres machbar, dass ein Hersteller gleich zwei Marken homologiert. Das trübt unsere Stimmung jedoch nicht. Wir haben mit dem WH1 beziehungsweise dem SH1 zwei gute eigene Produkte am Start und sind mit MOJO besser aufgestellt denn je. Wir freuen uns im Sommer dieses Jahres den einmillionsten MOJO fertigen zu dürfen“, blickt Günther Prokoph zuversichtlich in die Zukunft. ■

Neue Anforderungen gibt es zur Genüge: Politische Umweltbestimmungen, wie die EU-Richtlinie 2005-69 zur Reduzierung von PCA-Stoffen (PCA = Poly Cyclic Aromatics) müssen ebenso erfüllt werden, wie die Richtlinien der CIK, beantragte man doch erstmals die CIK-Homologation (2011 bis 2013) für die aktuelle MOJO-

## HINTERGRUND WAS MAN ÜBER MOJO WISSEN SOLLTE...

**MOJO** ist ein international geschützter Markenname von BRP-Powertrain (ROTAX).

**MOJO** Reifen werden im Auftrag von BRP-Powertrain durch Heidenau entwickelt und produziert.

Der Vertrieb von **MOJO** Reifen erfolgt ausschließlich über die ca. 50 autorisierten ROTAX Vertriebspartner bzw. deren Servicecenter und Händler.

**MOJO** Reifen werden auf die Leistung und Charakteristik der ROTAX MAX Motorenfamilie abgestimmt (unterschiedliche Anforderungen zwischen Karts mit und ohne Getriebe).

**MOJO** Reifen stehen für einen optimalen Kompromiss zwischen Grip Level (Fahrfreude/Sicherheit) und Haltbarkeit (Kosten).

Klar definierte Produktionsprozesse und Qualitätssicherungsmaßnahmen (z.B. 4 Wochen Lagerung vor Auslieferung) resultieren in gleichbleibender Qualität.

Weitere Merkmale der **MOJO** Reifen: Barcode + TTS Software für Rennadministration.

**MOJO** Reifen besitzen seit 2011 eine CIK-Homologation und sind damit in allen Serien weltweit einsetzbar.

Der **MOJO-CX** (Crossover) eignet sich für trockene und nasse Bedingungen - das vereinfacht die Handhabung und spart Kosten.

Entsprechend der aktuellen Vorschau für das Jahr 2011 wird bereits in diesem Jahr der 1.000.000 ste **MOJO** Reifen produziert.

Der Rohling wird in der Backform positioniert...



...beim Verschließen in Form gepresst und dann gebacken.



Nach einigen Minuten im „Backofen“ ist der Reifen fertig.



Es folgt das Etikettieren mit Barcodes und MOJO-Logo...



...sowie das Einschweißen, Verpacken, und Scannen des Endprodukts.

