



„Unsere runderneuten Reifen haben die gleiche Qualität wie Neureifen.“

**Mark Hinghaus-Kaul,**  
Geschäftsführer der Firma Reifen Hinghaus

Die Qualität von runderneuten Reifen definiert sich aber naturgemäß nicht nur durch einen sorgfältigen Produktionsprozess. Es kommt entscheidend auch auf den einwandfreien Zustand der eingesetzten Altreifen an. Wenn das Ausgangsmaterial beschädigt ist, lässt sich hinterher nichts mehr retten. Deshalb genießt die Qualitätskontrolle im Einkauf höchste Priorität. Es gibt genaue Spezifikationen hinsichtlich Fabrikat, Dimension, Reifenalter und Zustand. Während Lkw-Reifen durchaus auch repariert werden, dürfen Pkw-Reifen, die als Basis für eine Runderneuerung dienen, definitiv keine Beschädigung haben. Die Profilstärke hingegen spielt keine Rolle, da die Reste ohnehin abgeschliffen werden.

#### Hightech im Einsatz

Zu Beginn der Prozesskette führt der Kassenhändler eine Sichtprüfung durch. Nach der Anlieferung nehmen die Mitarbeiter von Reifen Hinghaus bei jedem Reifen eine Druckprüfung vor. Gibt es den Verdacht auf verborgene Schäden, kommt Hightech zum Einsatz. Bei der sogenannten Shearographie wird der Reifen in eine spezielle Unterdruckkammer gelegt. Ein Kamerasystem fährt dann in den Reifen und macht detaillierte Aufnahmen von der Innenseite. Auf dem Computerbildschirm lässt sich bei diesem Verfahren sehr gut erkennen, ob es Beschädigungen gibt. Kleine Beulen an der Innenwand des Reifens sind ein sicheres Zeichen für Luft einschüsse.

Das Bestreben, qualitativ hochwertige Reifen zu produzieren, setzt sich bei den weiteren Verarbeitungsschritten fort. Bis zum fertigen Produkt sind verschiedene

weitere Kontrollpunkte installiert. Dementsprechend dürfen sich die bei Reifen Hinghaus produzierten Runderneuten auch mit Qualitätssiegel „Approved High Quality Tires“ des Prüflabors Nord schmücken.

#### Profil der Marke schärfen

Neben der Qualitätsoffensive auf der Produktseite gehört eine aktivere Vermarktung zu den weiteren strategischen Bausteinen. Mark Hinghaus-Kaul möchte den Markennamen King-Meiler stärker in das Bewusstsein von Autofahrern und Fachleuten aus der Branche rücken. „Denn anders als bei Neureifen, bei denen die Marke beziehungsweise der Hersteller eine große Bedeutung beim Kunden haben, wird beim Kauf von Runderneuten kaum darauf geachtet, wo der Reifen herkommt. Es ist dann eben nur ein Runderneuter.“

Dementsprechend will Hinghaus-Kaul sich vertrieblich besser aufstellen. Rund 70 Prozent der Jahresproduktion von rund 300.000 Reifen verkauft das Unternehmen aktuell in Deutschland, der Rest geht vor allem nach Skandinavien und in die baltischen Länder. Der Vertrieb erfolgt zu einem Großteil über Online-Reifenportale. Hinghaus-Kaul ist sich sicher, die Potenziale, die der Markt bietet, längst noch nicht ausgeschöpft zu haben. „Wir wollen unser Produkt als einen hochwertigen runderneuten Reifen in Top-Qualität etablieren.“ Um dieses Ziel zu erreichen, geht die Firma auch in Sachen Öffentlichkeitsarbeit in die Offensive. Ein sichtbares Zeichen dafür ist unter anderem das Engagement als Sponsor im Driftsport. INGO JAGELS ■

MARDER  
STOP & GO®



WIR SIND  
MARDERABWEHR



Serviceadresse & Hotline:  
Tel. +49 (0)7631 97 27-0  
E-Mail: info@stop-go.de

[www.stop-go.de](http://www.stop-go.de)



FOTOS: JAGELS

Der frisch aufgebrachte Gummi verändert in den Heizpressen seine chemische Struktur, er vulkanisiert bei hohen Temperaturen.

## Die Qualität stimmt, das Image nicht

Nur wenige Kunden ziehen beim Kauf runderneuerte Reifen in Betracht. Mark Hinghaus-Kaul will das ändern. Er setzt bei der Produktion ganz auf Qualität und Sicherheit.

Bei Lkw und sogar bei Flugzeugen ganz normal, beim Pkw – zumindest hierzulande – eher die Ausnahme: die Verwendung von runderneuerten Reifen. Dabei hat sich deren Qualität über die Jahre deutlich verbessert. Diese Botschaft versucht Mark Hinghaus-Kaul „unters Volk“ zu bringen. „Zugegeben, das Image von runderneuerten Reifen ist ein Problem. Hier besteht Nachholbedarf“, erklärt der Geschäftsführer der Firma Reifen Hinghaus, die mit ihrer Marke King-Meiler zu den führenden Anbietern in Deutschland zählt.

### Permanente Kontrollen

Um das Ansehen seiner Produkte zu steigern, setzt Hinghaus-Kaul viele Hebel in Bewegung. Dazu gehört insbesondere die permanente Qualitätskontrolle – intern und extern. „Ich kann ja viel über den hohen Standard unserer Produkte reden, nur glaubt mir das keiner. Die Bestätigung muss von Außenstehenden kommen.“ Diese unabhängigen Experten hat er im TÜV Nord und im Prüflabor Nord gefunden. Alle runderneuerten Reifen von King-Meiler tragen das Siegel des TÜV Nord auf ihrer Planke, welches die Qualität der Produkte attestiert. Um dieses Siegel zu erhalten, müssen die Reifen einen umfangreichen Prüfparcours erfolgreich durchlaufen. Die Basis dafür sind die ECE-Normen 108 und 109 gemäß Kraftfahrt-Bundesamt. So

darf beispielsweise der Höhengschlag eines runderneuerten Reifens maximal 1,5 Millimeter betragen. Die Toleranzgrenze beim Seitenschlag liegt bei 1,2 Millimetern. Damit aber nicht genug: Um auch wirklich auf der sicheren Seite zu sein, müssen Reifen von King-Meiler die deutlich höheren Anforderungen für Neureifen erfüllen. Demnach darf der Höhengschlag bei maximal einem Millimeter liegen. „Das ist der Standard, an dem wir uns orientieren. Jeder produzierte Reifen, der das nicht erfüllen kann, wird aussortiert“, unterstreicht Hinghaus-Kaul. „Schließlich haben wir den Anspruch, runderneuerte Reifen zu produzieren, die die gleiche Qualität wie Neureifen haben.“ Das gilt natürlich auch für die Standfestigkeit bei hohen Geschwindigkeiten. Selbst

High-End-Sommerreifen, die bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h freigegeben sind, gehören zum Angebot. Hinghaus-Kaul: „Auf freiwilliger Basis geben wir bei den Tests für diese Reifen sogar noch einmal 20 km/h obendrauf. Außerdem verlängern wir die Dauer der Überprüfung und erhöhen die Traglast – schließlich wollen wir auf der sicheren Seite sein und uns vom Rest des Marktes abheben.“ Und in der Tat, da es auf dem Prüfstand keinen kühlenden Fahrtwind gibt, sind die Belastungen für die Reifen extrem hoch. Bemerkbar macht sich das vor allem in der enormen Hitzeentwicklung. Bei eigenen, in England durchgeführten Tests hätten diese Reifen erst bei 330 km/h ihre Grenzen erreicht, versichert Hinghaus-Kaul.

70

**PROZENT** Energie werden bei der Produktion eines runderneuerten Reifens im Vergleich zur Herstellung eines Neureifens eingespart. Zudem wird lediglich ein Drittel des Rohmaterials benötigt.



Bei allen Produktionsschritten werden die runderneuerten Reifen geprüft.