DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products

Die REINZ Firmengeschichte

Der Name REINZ steht für ein Stück deutsche Automobilgeschichte – und es ist eine wirklich spannende Geschichte. Vor über 90 Jahren und zu einer Zeit, als Automobile auf den Straßen noch Seltenheitswert hatten, ging die damalige Hugo Reinz GmbH in ihr erstes Geschäftsjahr. Mit weit mehr als 1,5 Mrd. produzierter Dichtungen steht der Name REINZ damals wie heute für innovative Dichtungstechnologie der Spitzenklasse – für Automobile in der Erstausrüstung, im freien Ersatzteilgeschäft und für Industrieanwendungen. Heute ist REINZ mit einem breiten Spektrum innovativer Produkte nicht nur bevorzugter Entwicklungspartner der europäischen Automobilindustrie, sondern auch in vielen Produktbereichen Marktführer.

HUGO
REINZ
BERLIN-SPANDAU

Hugo Reinz

Die Anfangsjahre

Mitten in der Weltwirtschaftskrise stürzt sich Hugo Reinz am 31. Dezember 1920 in Berlin-Charlottenburg in die Gründungsphase eines Großhandels für Eisenbahn- und Industriebedarf, die Keimzelle des heutigen Unternehmens. Kurz darauf beginnt er mit der Fabrikation für Flachdichtungen. Die ersten Kunden sind die schnell expandierende Flugzeugmotorenindustrie und etwa 65 Firmen, die sich auf die Herstellung von Motorfahrzeugen spezialisiert haben. Die Produkte: Flach-Dichtungen für statische Anwendungen, hergestellt aus Öl getränktem Papier, Asbestpappe, Gummiasbest- und Asbestgewebeplatten. Bereits 1922 plant Hugo Reinz trotz der angespannten Weltwirtschaftslage, ein eigenes Fabrikgelände in Berlin-Spandau zu beziehen, da die Nachfrage nach seinen ersten asbesthaltigen Dichtungen massiv anzieht.

Wahrer Konstruktionsgeist

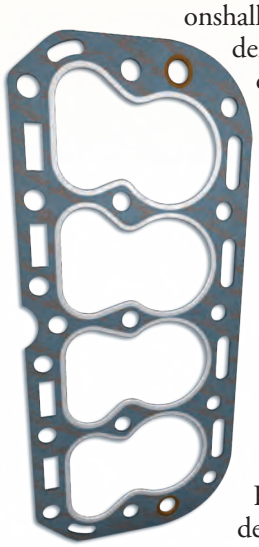
Anfang der 20er Jahre beginnen die Motorenbauer, die Vollblockbauweise zu verlassen. Hugo Reinz, der erfahrene Kaufmann und geniale Konstrukteur der automobilen Gründerzeit, erkennt, dass die Abdichtung des nun getrennten Motorblocks und Zylinderkopfs mehr und mehr in den Vordergrund rückt. Die Überverdichtung der neuen Motoren für noch höhere Leistungen verlangt eine zuverlässige Abdichtung. Hugo Reinz nimmt sich dieser Herausforderung an und erregt mit einer Reihe konstruktiver Neuentwicklungen viel Aufsehen. So ist es nicht verwunderlich, dass der Berliner schon bald in allen Versuchsabteilungen und Konstruktionsbüros der deutschen, österreichischen, tschechischen und französischen Automobilindustrie ein- und ausgeht. Selbst bei Versuchsfahrten neuer Prototypen und Erlkönige auf abgeschlossenen Versuchsstrecken ist Hugo Reinz mit dabei und sein Rat gefragt.

Der Durchbruch

Steigende Anforderungen im Verbrennungsmotor und neu auftretende Probleme wie Leistungsverluste, Motorschäden durch Kühlwasserdurchbrüche und Durchblasen der Gase verlangen schon bald nach einer verbesserten Abdichtung der Motoren. Die deutschen Automobilwerke wenden sich an Hugo Reinz, der kurz zuvor das Experimentieren mit dünnwandigen, glattflächigen und flexiblen Dichtungen begonnen hatte. Ein erster Klassiker entsteht: Die Gewebedichtung REINZ-SPEZIAL, eine neue Dichtungsgeneration aus einem dicht geschlagenem Asbest-Metall-Gewebe.

Begriff für sichere Abdichtung

Schon im Jahr 1929 wird in den neuen Fabrikationshallen in Berlin-Spandau mit der ersten Serienproduktion dieser Dichtungen begonnen. Die deutschen und auch viele ausländischen Automobil- und Motorenfabriken verbauen nun serienmäßig die neue REINZ-SPEZIAL-Dichtung. Die bis dahin den Markt beherrschende Kupfer-Asbest-Dichtung wird vom Markt verdrängt – und damit auch einige der weniger erfindungsreichen Konkurrenten. Die Erteilung des REINZ-SPEZIAL-Patents im Jahre 1934 besiegelt den Siegeszug dieser Erfindung. Noch im selben Jahr gibt Hugo Reinz den Großhandel auf und konzentriert sich vollständig auf die Entwicklung und Produktion innovativer Flachdichtungen für Fahrzeugmotoren. 1936 dominiert REINZ das Dichtungsgeschäft – nahezu alle Automobil und Motorenhersteller des europäischen Kontinents setzen bei der Serienproduktion von Automobilen die REINZ-SPEZIAL-Dichtung ein.



DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products

Rennsport als Tradition

Der Name REINZ ist seit Anbeginn mit der internationalen Rennsportgeschichte eng verbunden. Neben den legendären Silberpfeilen von Mercedes-Benz werden alle Rennwagen der Auto-Union mit

Auto-Union 16 Zylinder Typ C 1937

Dichtungen von REINZ ausgestattet. Schon 1930 gehen bei Hugo Reinz immer wieder Dankschreiben internationaler Rennfahrer ein, die mit REINZ-Dichtungen viel beachtete Siege erringen. So telegrafiert auch am 6. Juli 1937 die Auto-Union: „Erster Start der deutschen Rennwagen in Nordamerika seit 1918. Glänzender Erfolg der Auto-Union. Rosemeyer gewinnt den Vanderbilt-Pokal. Delius Vierter. Die erfolgreichen Auto-Union-Rennwagen waren mit REINZ-Dichtungen ausgerüstet. Auto-Union." Auch heute mischt REINZ im Motorsport kräftig mit. Ob bei der Mini Challenge oder der Formel 1. Mit Sealing Technology Powerded by VICTOR REINZ.

Werk Neu-Ulm um 1950

Das Ende und ein neuer Anfang

Das letzte Kriegsjahr wird zur harten Bewährungsprobe für das Unternehmen, als der Firmengründer Hugo Reinz tödlich verletzt wird und sein Werk in Schutt und Asche fällt. Im Mai 1945 steht ein kleiner Kreis von Mitarbeitern vor dem kläglichen Rest eines großartigen 25-jährigen Erfolges der deutschen Automobilgeschichte – unter ihnen der Industrielle und engste Berater von Hugo Reinz, Rudolf Rzehulka. Er beginnt umgehend damit, die vom Krieg zerstörten Produktionsstätten wieder aufzubauen und den Fachkräften Arbeitsplätze zu sichern. Während in Berlin-Spandau die Produktion allmählich wieder anläuft, trifft Rudolf Rzehulka eine grundlegende Entscheidung, als er 1947 seine Unterschrift unter einen Mietvertrag der staatlichen Vermögensverwaltung über ein Grundstück in der Donaustadt Neu-Ulm setzt, dem heutigen Firmensitz der REINZ-Dichtungs-GmbH. Eine weitsichtige Entscheidung, als das Abgeschnittensein von ausländischen Rohstoffquellen während der Berlinblockade die Entwicklung neuer Dichtungsmaterialien unmöglich zu machen droht.

Das neue Werk

Auf dem ehemaligen Pionierübungsgelände, etwas abseits der Stadt, beginnt Rudolf Rzehulka 1947 auf dem rund 40.000 qm großen Grundstück das neue REINZ-Dichtungswerk aus dem Boden zu stampfen. Der Industrielle zieht von Banken zum Zonenrat, von Militärverwaltungen zu demontierten Fabriken, holt sich Kredite und Maschinen, tauscht Autoersatzteile für Walzwerke und hört nicht auf, bis 14 Eisenbahnwaggons voll Maschinen, Stanzen, elektrischen Anlagen und Büromöbel auf dem neuen Gelände liegen. Bereits Ende 1948 liefert das neue Werk die ersten Seriendichtungen und ist ein Jahr später Alleinlieferant bei VW und Mercedes-Benz.

DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products

REINZ

REINZ

Motorenprüfstand Werk Neu-Ulm um 1950

Das Wirtschaftswunder

Das Dichtungswunder der 50er Jahre kommt aus Neu-Ulm und heißt REINZ-SUPER-SPEZIAL. Die Nachfrage ist so hoch, dass die Lieferanten von Stahldrahtgaze in ganz Deutschland hoffnungslos überfordert sind. Kurz entschlossen baut Rudolf Rzehulka in Neu-Ulm eine eigene Weberei für Stahldrahtgaze auf, um die Produktion des neuen Materials in den geforderten Mengen aufrecht zu erhalten.

Modernste Dichtungstechnologie

Die ersten drei Motorenprüfstände entstehen, selbstverständlich nach eigenen Entwürfen. Probeläufe liefern jetzt nach verhältnismäßig kurzer Versuchsdauer erstmals eindeutige Aussagen über die Eignung neuer Dichtungen. Heute stehen rund ein Dutzend Motorprüfstände zur Verfügung, auf die die Automobilindustrie gerne zurückgreift, um die Motoren von morgen auf Herz und Nieren zu prüfen. Und auch das freie Ersatzteilgeschäft gewinnt als zweites Standbein zunehmend an Bedeutung. So hat REINZ Ende der 50 Jahre schon knapp 1.000 Dichtungssätze für PKW und LKW im Programm. Die Tendenz: Stark steigend.

Aktive Entwicklungspartnerschaft

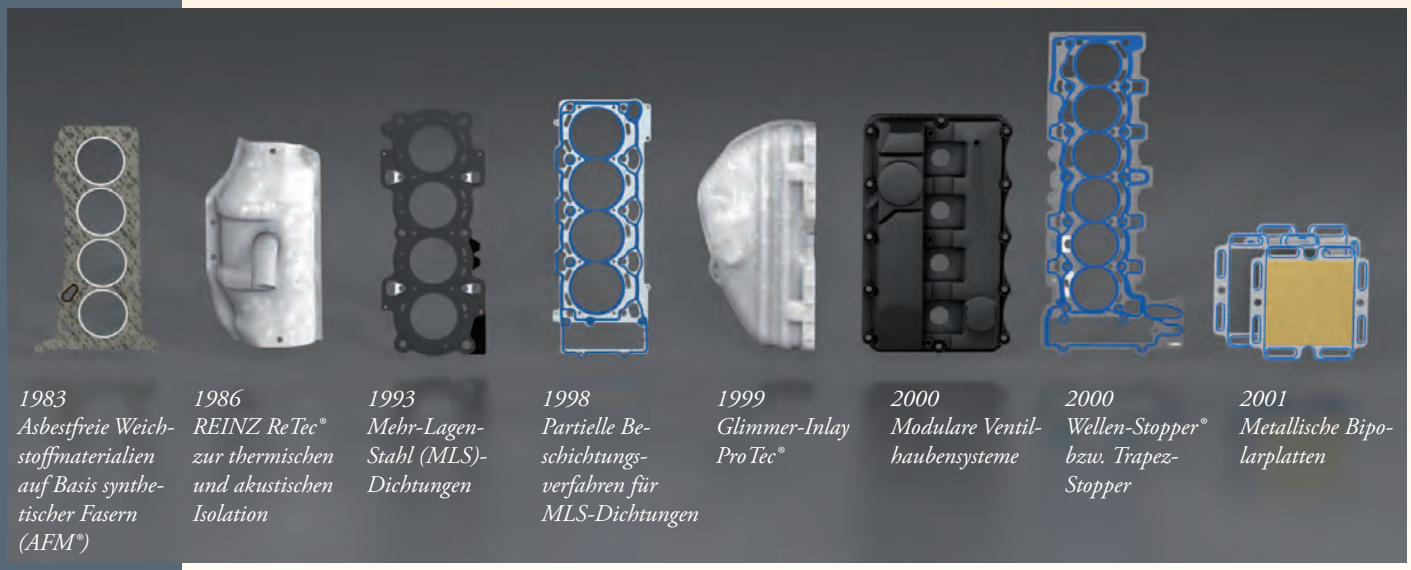
Ob Dichtungen halten, was sich die Partner von REINZ aus der Automobilindustrie von ihnen versprechen, kann 1962 in den technischen physikalischen Labors im neuen Forschungs- und Entwicklungszentrum von REINZ vorab wissenschaftlich erprobt werden. Erstmals wird die empirische Entwicklung durch exakte wissenschaftliche Forschung abgelöst. Dieser Ingenieursgeist der frühen Jahre ist auch heute noch eine der tragenden Säulen von REINZ und bringt immer neue Produkte und Technologien hervor. Modernste Berechnungsmethoden und Simulationen beschränken sich heute nicht mehr nur auf das Produkt selbst – sondern wirken sich auch auf die Produktionsprozesse aus. Kein Wunder, dass Neu-Ulm heute europäisches Entwicklungszentrum von DANA ist.

REINZ wird international

In den 70er Jahren werden die Produktionsprozesse weiter optimiert, die erste Transferstraße entsteht. Die Produktionstechnik von REINZ ist zu dieser Zeit so neu und fortschrittlich, dass die Maschinen selbst entwickelt und gebaut werden. Mit zahlreichen Beteiligungen und Kooperationen tritt REINZ jetzt auch auf der internationalen Bühne der Automobiltechnik auf – die Beziehungen reichen von den Ostblock-Staaten, über Indien bis nach Japan und sogar in die USA. Ende der 70er Jahre überschreitet der Umsatz erstmals die 100 Mio. DM Grenze.

DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products

VICTOR REINZ®



1983
Asbestfreie Weichstoffmaterialien auf Basis synthetischer Fasern (AFM®)

1986
REINZ ReTec® zur thermischen und akustischen Isolation

1993
Mehr-Lagen-Stahl (MLS)-Dichtungen

1998
Partielle Beschichtungsverfahren für MLS-Dichtungen

1999
Glimmer-Inlay ProTec®

2000
Modulare Ventilhaubensysteme

2000
Wellen-Stopper® bzw. Trapez-Stopper

2001
Metallische Bipolarplatten

Vorreiter für Innovationen

Anfang der 80er Jahre führt mit Schweden das erste europäische Land ein Asbestverbot ein. Bis 1993 soll auch in Deutschland das endgültige Aus für asbesthaltige Dichtungen kommen. Bereits 1981 stellt REINZ das erste asbestfreie Material auf Aramidfaserbasis mit Spießblechträger vor, das sich für die Abdichtung des Zylinderkopfes und des Abgasstranges eignet – und ist der Zeit wieder ein gutes Stück

REINZ Neu-Ulm seit 1993 bei DANA

voraus. Eine ganze Reihe asbestfreier Materialien folgen, die ab 1983 in großem Umfang produziert werden und auch im neuen Jahrtausend mehr gefragt sind denn je. 1986 löst REINZ mit einem neuen Produktsegment die heißen Probleme im Motorinnenraum: Abschirmteile zur thermischen und akustischen Isolation, schützen empfindliche Elektronikteile in immer enger werdenden Motorbauräumen vor der Wärmeabstrahlung von Abgaskrümmern oder Turboladern.

REINZ und DANA

Große Veränderungen im Hause REINZ: 1993 wird REINZ Teil der US-amerikanischen DANA Corporation, einem der weltweit größten unabhängigen Komponentenhersteller für PKW und LKW. Der Dichtungsbereich von DANA, mit VICTOR in den USA und REINZ in Neu-Ulm ist jetzt der weltweit größte Hersteller von Flachdichtungen. Unter dem neuen Namen revolutioniert VICTOR REINZ noch im selben Jahr die Dichtungstechnologie. Die Mehr-Lagen-Stahl-Technologie (MLS) ersetzt die herkömmlichen Weichstoffdichtungen mit Spießblechträger für die Abdichtung des Zylinderkopfes. Die neuen MLS-Dichtungen bestehen aus mehreren Stahlblechlagen, die zur Erhöhung der Flächenpressung teilweise gesickt und mit einer Elastomerschicht lackiert sind. 1999 geht auch die zweite Generation von MLS-Dichtungen mit partieller Beschichtung in Serie.

DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products

2004
Multitwister®

2006
V-Bond

2007
Distanzblech-Stopper

2008
Zwischenplatten für automatische Getriebe

2010
Powerwave

2011
NaTEC Lärm absorbierendes Hitzeschutzschild

Zylinderkopfdichtung mit Temperatursensoren

MLS-Zylinderkopfdichtung und Nebendichtungen auch das Abschirmteil für den Abgaskrümmer mit integrierter Abgaskrümmerdichtung sowie den Ventildeckel für den Zylinderkopf. Die dritte Generation von MLS-Dichtungen, bestückt mit Sensoren, die beispielsweise als Steuerungselektronik für ein intelligentes Kühlsystem arbeiten, ist bereits als Prototyp im Einsatz und wird dazu beitragen, dass die neuen Motorgenerationen der europäischen Automobilindustrie auch zukünftige Abgasnormen erfüllen.

Man darf gespannt sein, welche dichtungstechnischen Visionen am Standort Neu-Ulm in Zukunft Realität werden.

Technologien für die Zukunft

Kurz vor der Jahrtausendwende startet VICTOR REINZ seinen dritten Produktbereich – die Kunststofftechnik. Während die ersten modularen Ventilhaubensysteme für Opel und Deutz in Kooperation mit erfahrenen Partnern produziert werden, verlassen Anfang 2000 schon die ersten, komplett in Eigenregie entwickelten und produzierten Ventilhauben für Ford die neue Fabrikationshalle in Neu-Ulm – übrigens die modernste Fertigungsstraße für duroplastische Kunststoffe in Europa. Mit diesem Schritt vollzieht VICTOR REINZ endgültig den Wandel vom Komponentenhersteller zum Systemlieferanten. So umfasst das Dichtsystem für die neuen Smarts von DaimlerChrysler neben einer

Weitere Informationen erhalten Sie von:

REINZ-Dichtungs-GmbH
Reinzstrasse 3-7 · 89233 Neu-Ulm
www.reinz.com

Carolin Sailer
Pressestelle
Tel. +49 (0)731 7046-407
Fax +49 (0)731 7046-400

DANA VICTOR REINZ®
Sealing Products