



Besuch beim Teile-Hersteller Herrmans in Jakobstad/Finnland

Ungeahnte Größe

Die meisten Radler Europas haben Felgenbänder aus Finnland in den Laufkädern, finnische Reflektoren und ergonomisch ausgeführte Griffe aus Finnland am Rad.



Doch kaum einer weiß, dass sie von Herrmans stammen, Europas führendem Hersteller für Griffe, Reflektoren sowie Felgenbänder. Der Grund: Die Finnen liefern ihre Produkte meist ohne Logo direkt an Radfirmen – zur Erstausrüstung.

Das 50-jährige Jubiläum der Nordlichter war für uns Anlass, hinter die Kulissen der großen Unbekannten zu schauen. Herausgekommen ist eine erhellende Reportage, denn künftig bietet Herrmans neben Rücklichtern auch dynamobetriebene Frontscheinwerfer mit Halogen- und LED-Technik an. Aber auch das weiß noch keiner ...



Oben: Geschäftsführer Reijo Tiuraniemi

Damit fing alles an: Auch heute noch ist Herrmans bei Felgenbändern eine große Nummer.

Bescheiden: Der Bürotrakt bei Herrmans in Mittelfinnland

Hochfrequenz-Verschweißung der Reflektoren ist hier Standard.



Rückleuchten, Reflektoren, Griffe, Kettenschutze – all das macht Herrmans kompetent. Moderne Spritzgussmaschinen aus Deutschland, in der Fertigung fotografiert

Im Hochregallager sind Waren für Europa und Übersee verstaubt.

Eigentlich war ich innerlich schon auf Frühling eingestellt. Als aber das Propellerflugzeug Mitte Februar vom Flughafen Helsinki Richtung Nordwest abhob und laut brüllend durch die Wolken stieß, breitete sich beim Blick durch das Kabinfenster ein Teil der 42500 Seen Finnlands unter mir aus – in schneeweißem Kleid. Bei 5,3 Millionen Einwohnern auf einer Fläche etwas kleiner als Deutschland gehört Finnland zu den am dünnsten besiedelten Ländern Europas. Die Städte dort unten sind klein, die Straßen schnurgerade und lang. Knapp 90 Minuten später setzt die Maschine auf der Landebahn von Kokkola auf. Nie vorher gehört. Rechts und links Pulverschnee, 50 Zentimeter hoch. Jakobstad/Pietarsaari steht über-

dimensioniert über dem flachen Empfangsgebäude, der Tower des Provinzflughafens ist niedriger als ein 5-Meter-Sprungturm. Ich solle warme Schuhe mitbringen, hatte Marketingmann Michael Östman mir geraten. Da die jetzt aber irgendwo im Gepäck sind, knirschen meine dünnen Ledersohlen über die betonharte Schneedecke. Reijo Tiuraniemi, Geschäftsführer von Herrmans, wird mir später sagen, dass er allein durch das Geräusch weiß, wie kalt es ist. Der Pilot verkündete vorhin: 15 Grad unter Null. Minus 20 Grad sollen es nächstens werden. Eingeladen zu diesem Kurztrip nach Finnland hatte Thorsten Krüger, Herrmans Statthalter in Deutschland, der mich in den hohen Norden Europas begleitet. „Alles hier ist zweisprachig“, erklärt er, als ich versuche, die Bedeutung der Schilder zu entziffern. 60 Prozent der Einwohner dieser Region an der Küste des Bottnischen Meerbusens im westlichen Mittelfinnland sind nicht wie üblich 94% Finnen und 6% Schweden: Hier lebt eine schwedischsprachige Mehrheit von 55% und eine finnischsprachige Minderheit von 43%. Sie ist deswegen offiziell zweisprachig – mit Schwedisch als erster Amtssprache. Alle hier sprechen zudem Englisch, viele Deutsch. Und Thorsten erklärt auch, warum der Bus vom Flughafen nun in affenartigem Tempo über die eis- und schneebedeckte Landstraße zur Stadt heizt. „Die haben alle Spikes drauf.“ Beruhigend, da kann ich mich

doch besser auf die vorbeihuschenden Holzhäuser konzentrieren, die oft in einem Hain hoher Birken eingebettet sind. Gehöfte mit rotfassadigen Häusern und weißen Fenstern, dazwischen viel, viel Weite – ja, so stellt man sich Finnland vor. 100000 Elche wohnen in den Wäldern. Wenn jetzt einer auf die Straße galoppiert, wird's krawattisch. Nach einem netten Abend mit Rentiersteak und einer Nacht im typisch-urigen „Stadhotellet“ mit winzigen Zimmer und 60er Jahre Interieur, starten wir am nächsten Morgen in das nur 15 Minuten entfernte Gewerbegebiet nordöstlich der 19000 Seelen-Gemeinde Jakobstad. Wir fahren mit Michael, der hat ein Elchwarngerät mit Ultraschall-Trichter am Kühler und jede Menge Nägel in den Reifen. Sein Hobby: Sportbootfahren, machen alle hier. Rüber nach Schweden sind's nur 70 Kilometer, die reitet er in knapp zwei Stunden ab. Dass die Gegend hier stark vom Gründertum geprägt ist, wird schnell klar: Die Fahrt geht vorbei an vielen Expeditionen und einer Mega-Papierfabrik mit heftig rauchenden Schloten, der dominierende Arbeitgeber Mittelfinnlands. Und gleich daneben: Europas größter Energieerzeuger, der Strom aus Biomasse generiert. Wieder wunderschöne Cottages am Straßenrand, aus rotem oder gelbem Holz und netten Verandas davor. Dann sind wir da: Ein mittelgroßes Areal, links ein bescheidenes Flachdachgebäude mit Holzfassade – „Die

Bike-Divison“, erklärt Thorsten. Davor ein in den blauen Himmel ragender, blitzender Alu-Keil mit Herrmans-Schriftzug. Ganz hinten eingeschossige Industriehallen. Rechts ein zweistöckiges, trutziges Backsteingebäude mit imposanten „NordicLight“-Lettern. „Das zweite Standbein von Herrmans“. Dazwischen Mitarbeiterparkplätze. Autos in Reih und Glied. Vor jeder Schnauze eine Phalanx grauer Stromkästen mit Schneehauben obenauf. Aus jedem führt ein Kabel zur jeweiligen Motorhaube, das den ganzen Tag über die Elektro-Heizungen im Motor- und Innenraum mit Saft versorgt. Ein kostenloser Service in den Wintermonaten, den Herrmans seinen 2 x 70 Mitarbeitern gönnt, die im 3-Schichtbetrieb arbeiten. Was kaum bekannt ist: Die Firma ist einer der Vorreiter unter den Komponentenherstellern Europas, „und der nördlichste überhaupt“, begrüßt mich Geschäftsführer Reijo Tiuraniemi auf Englisch. Später am Abend, in der finnischen Sauna des Gemeindehauses bei 80 Grad Hitze und einer beschlagenen aber eiskalten Bierdose in der Hand, unterhalten wir uns auf Deutsch – immer wieder unterbrochen von zischenden Aufgüssen.

Extruder im Wohnzimmer

Gegründet wurde das Unternehmen von Bernhard Herrmans und seiner Frau Lishbeth 1959, nachdem Bernhard fünf Jahre lang zuvor bei verschiedenen Herstellern für

Plastikprodukte arbeitete. Gleich mehrere Firmen der Region produzierten damals Felgenbänder zur Abdeckung der Speichenlöcher in Fahrradfelgen. Die Anfänge waren ziemlich bescheiden: Nur an den Wochenenden konnten die beiden für ihr eigenes Geschäft werkeln. Grundlage dafür war ein geliehener Extruder, eine Maschine zur Aufbereitung und Formgebung von Kunststoffschmelzen, wie man sie eben für Felgenbänder benötigt. Vom Funktionsprinzip her vergleichbar mit einer Sahnespritze. Erste Kunden fanden die beiden im Inland: Radhersteller wie Tunturi oder Helkama. Auf Touren kam Herrmans sieben Jahre später: 1966 exportierte man die blauen Felgenbänder erstmals: nach Schweden zu Monark. Die gute Auftragslage ermutigte sie, den ersten eigenen Extruder zu kaufen. Heute steht die modernste Version davon im Fabrikationsgebäude neben 25 Spritzgussmaschinen, die ich später bei einer Firmenbesichtigung zu sehen bekomme – für die Herstellung von Speichenreflektoren, Griffen, Kettenschützern, Gehäusen von Fahrradlampen sowie für die hauseigenen Industrie-Scheinwerfer, die in ihrer Branche zu den absoluten Spitzenzeugnissen zählen. Irgendwann wurde es im Familienheim dann doch zu eng für eine

industrielle Fertigung. Man zog um auf ein eigenes Industriegelände. Zum Extruder kauft Herrmans eine Spritzgussmaschine und produziert ab 1969 Fahrradgriffe, von denen einige Modelle sogar mit Reflektor am Griffende ausgestattet sind – der Beginn einer bis heute andauernden erfolgreichen Herstellung von Speichen- , Gepäckträger- und Frontrückstrahlern – selbstverständlich mit Homologation für jedes Europäische Land. „Nicht leicht, jede spezielle Normenvorgabe zu erfüllen,“ stöhnt Reijo. „Aber wir können das.“ 1976 bringen die Finnen ihre „Safety Wings“



Marketingmann Michael Östman mit Abstandhalter – Herrmans Erfolgsprodukt in Deutschland in den Siebzigern. Und heute noch im Programm!

Frontlicht mit angesetzter Reflektor-Fläche — so sieht der brandneue Halogen-Scheinwerfer von Herrmans aus. Seine Lichthomogenität überzeugt.



Im Testlabor der Lichtabteilung: Prototyp des neuen LED-Scheinwerfers



In der Montage-Abteilung



Umfangreich: hier ein Teil des Sortiments



Verkaufsverpackung zum „Begreifen“: Herrmans-Griffe im Einzelhandel

heraus, ein Plastik-Abstandshalter im Lollipop-Design. In auffälligem Orange, mit integriertem Rund-Reflektor. Damals der absolute Verkaufsschlag. Vor allem in Deutschland der späten Siebziger ist diese Kelle praktisch an jedem Gepäckträger montiert – viele unter den aktiv Radfahren-Lesern werden sich bestimmt daran erinnern.

Im gleichen Jahr automatisiert Herrmans seine Felgenbänder-Produktion und landet den Jackpot – kein anderer Hersteller kann in Preis und Qualität mithalten. Man exportiert die Blauen Wunder nach Schweden, Norwegen, Dänemark, Deutschland, England, Belgien, Holland. Nach Frankreich und in die Schweiz – natürlich in verschiedenen druckresistenten Versionen für Trekkingräder, Mountainbikes oder Rennräder.

Dem lokalen Unternehmertum verpflichtet, nehmen die Finnen nun auch Kettenschützer ins Programm auf. „Alles was mit Plastik und Fahrrad zu tun hat, war interessant“. Noch heute sind sie im Programm: ultraflexibel, bruchfest bei Extremtemperaturen, so-

gar jetzt: Michael springt spaßeshalber mit beiden Füßen und vollem Körpereinsatz darauf. Selbst Kabelklemmen oder Seilzugführungen entdeckte ich im 2009er Katalog.

Eigentlich hatte die Produktion von Speichen-, aber auch Rücklichtreflektoren ab 1981 ja eher verhalten begonnen. Als sie aber 1986 in Schweden zur Pflicht werden, wurden sie zu Boomprodukten. Grund für die beiden Gründer, ihre Firma in dieser Hoch-Zeit an andere Eigentümer zu verkaufen. Heute ist Herrmans eine AG, aktive Mitarbeiter in leitenden Positionen besitzen Anteile.

Scheinwerfer für Diamantminen

„Perfekter hätte man den Verkaufszeitpunkt nicht wählen können“, sagt Reijo. Denn die wirtschaftliche Abkühlung von 1987 bis 1990 machte auch vor Herrmans nicht Halt. Doch mit neuen Produkten schafften es die Finnen wieder an die Spitze. „1989 präsentiert Herrmans das erste LED-Rücklicht am Fahrrad“, freut sich Tiuraniemi noch heute wie ein Schneekönig, „Vor 20 Jahren schon!“ Ich bin verblüfft. LED-Frontscheinwerfer sind ja erst seit drei Jahren bei uns populär.

Danach geht's Schlag auf Schlag: 1991 kommen die ersten Fahrradhelme auf den Markt. 1992 wird die „Nordic Lights“-Division gegründet, die Scheinwerfer in XXL-Dimension für die Schwerindustrie und für den Erzbau etwa in Australien produziert. „Nordic Lights“-Scheinwerfer sitzen auf Muldenkippern, Schürfszügen, Planiertraupen und Ar-

beitsmaschinen weltweit führenden Marken wie Caterpillar. Hey, das will was heißen. Sie werden in zur Ausleuchtung von weitläufigen Abbau-Arealen eingesetzt oder erhellen Südafrikas Diamant-Minen – „natürlich ausgestattet mit explosionsicherer Technik und entsprechend massiven Gehäusen.“

Riesige Investitionen in den Aufbau dieser hochtechnischen Scheinwerfer-Sparte führen zur Programm-Verschlanung bei der Fahrrad-Fraktion: 1994 stellt man die Helmproduktion ein. Kein Beinbruch, die Reflektor-Lieferungen vor allem nach Frankreich steigen dafür massiv an. Da die Fahrradhändler zunehmend ihre Fahrradmontagen nach Osteuropa verlagern, sind auch diese Staaten nicht mehr länger weiße Flecken auf der Herrmans-Karte im Vertriebsbüro.

Mit Beginn des neuen Jahrtausends bleibt die Nachfrage nach Fahrradteilen ungebrochen. Herrmans ist wichtiger Partner der



Ein Wintermärchen im westlichen Mittelfinnland

Fahrradindustrie, die in ihren Fahrrädern – vielfach von den Endkunden unbemerkt – Speichen-, Front oder Rücklicht-Reflektoren, Felgenbänder, Griffe des sympathischen nordischen Herstellers verbauten. Und neuerdings auch Fahrradscheinwerfer – ein weiteres und wichtiges Standbein, das von den findigen Finnen enorm forciert wird. Dynamo- und Akku-betriebene Rücklampen mit Leuchtdioden gibt schon. Für Deutschland gehen demnächst dynamobetriebene Front-Lichter mit integriertem Reflektor in Halogen- und LED-Ausführung in Serie.

Inzwischen wird die Marke einem breiten Publikum bekannter, weil deren Produkte nun auch im Fahrrad-Einzelhandel auftau-



Trotz minus 18 Grad am Morgen: Junge Leute radeln zur Schule

chen – mit H-Logo etwa an den Griffen. „Wir entwickeln dafür aufwändige Verpackungen, so dass man beispielsweise bei den Griffen deren Ergonomie „begreifen“ kann“, erklärt Michael, der Marketingmann.

Und das alles hergestellt irgendwo im Nirgendwo Mittelfinnlands, wo die Tage kurz und – abgesehen von der Mittsommer-nachts-Zeit um den 23. Juni – die Nächte lang sind. Aber es gibt ja bald aufhellende Alternativen für die Einheimischen. Wir kennen da in Jakobstad eine bescheidene, aber überaus innovative Firma, die stellt Scheinwerfer her. Schnappt sie euch und macht das Licht an!

Daniel Fikuart

Herrmans ist bekannt für erstklassige Scheinwerfer für die Schwerindustrie

REFLEX

never stop moving!

EB 300-8 EVP: 1.199,-
HLS-Systems



EB 300-7: 2.299,-
Heinzmann



cleanairbike
Kontaktieren Sie uns:
Telefon +49 30 250 73 999-0
Fax +49 30 250 73 999-300
+49 7463 999-511
E-Mail info@cleanairbike.com



Antriebs- und Akkusysteme:

- Heinzmann 1699,- EVP
- Protanium 999,- EVP
- HLS Systems: 799,- EVP



veloDRIVE
Konrad-Adenauer-Strasse 9-13
45699 Herten
Info@velodrive.de