

# Made in Holland

## *Magna Tyres produceert nu ook banden in Hardenberg*

Produceren in Nederland in plaats van in Azië, het klinkt in deze tijden nogal ongewoon. Bandenfabrikant Magna Tyres, met het hoofdkantoor in het Brabantse Waalwijk, heeft de stap gezet. En het lijkt een logische stap, luisterend naar de baas van Magna Tyres. Op de nieuwe locatie in Hardenberg was nog wel ruimte.

Het Nederlandse bedrijf Magna Tyres in Waalwijk gaat banden produceren in Nederland. Tot nu toe liet het bedrijf industrie-, grondverzet- en landbouwbanden maken via joint ventures in Azië. Het was echter de grote wens van het bedrijf om banden te gaan produceren in Europa, het liefst in Nederland. Daarmee zou het beter kunnen concurreren met de grote bandenfabrikanten, die hun productie ook (deels) in Europa hebben. Met de overname van bandenvernieuwer OBO in Hardenberg begin 2017 kreeg Magna een deel van de infrastructuur voor de bandenproductie in handen. In elf maanden tijd werd deze fabriek heringericht en uitgebreid en begin 2018 kwamen de eerste Magna-banden uit de malen. Deze uitbreiding was belangrijk voor Magna, want door de sterke vraag naar de producten worstelde het bedrijf met levertijden.

### **Ook landbouwbanden**

Elf jaar geleden startte Magna Tyres en het bedrijf groeit gestaag. Zo werken er inmiddels 250 mensen en in 2017 produceerde het bedrijf 50.000 grondverzetbanden, die het wereldwijd afzet. In 2016 kwam het bedrijf ook op de markt met landbouwbanden. Ook deze zullen deels in Hardenberg worden geproduceerd. Magna's CEO Michael de Ruijter zegt het volgende over de opmerkelijke stap om de productie op te starten in Europa: "Iedereen produceert in Azië, maar de perceptie van een in Europa geproduceerde band is beter. Daarvoor zien we niet alleen kansen in Europa, maar bijvoorbeeld ook in Noord-Amerika. We hebben hiermee ook geen last met de anti-dumpingmaatregelen tegen goedkope Chinese producten", aldus De Ruijter. Het prijsverschil tussen produceren in China of in Nederland is volgens hem niet eens zo groot. "Toch blijven we een stuk goedkoper dan de grote fabrikanten. Dat is voor de klanten een belangrijke reden om in onze banden te investeren."

Magna start in Hardenberg met de productie van drie verschillende maten banden, twee grondverzetbanden en één landbouwband. Inmiddels staan er echter al een aantal malen in bestelling om meer maten te gaan produceren. "We mikken in 2018 op 1000 banden voor de grondverzettoepassingen", stelt De Ruijter. "In 2019 willen we er daarvan 3000 maken en verkopen en binnen vijf jaar willen we op een jaarproductie van 10.000 banden zitten."

De landbouwbanden zijn voor Magna voorlopig nog additioneel. "Die malen zijn wat kleiner en passen in de apparatuur die we nu hebben. Daar willen we er in 2018 1350 van bouwen en op termijn jaarlijks 3500. In Azië produceren we onze trekkerbanden en de intentie is om ook deze productie te zijner tijd naar Nederland te halen. Daarin werken we echter stap voor stap."

### **Twefasenproductie**

Het productieproces van Magna wijkt iets af van dat van andere bandenfabrikanten. Magna produceert namelijk in twee fasen. Het maakt de karkassen volgens eigen specificaties in een joint venture in China. Deze komen als halfproduct naar Nederland en vormen de basis voor de productie in Hardenberg. Het karkas bestaat niet alleen uit de staalgordels, maar ook uit een laag rubber. Het is een soort slickband, dus zonder profiel. Voor het transport zit er een afdeklag omheen, die



De karkassen maakt Magna niet in Hardenberg, maar worden geproduceerd door een joint venture in China. In deze vorm komen ze in Hardenberg aan.



Eén van de nieuwe investeringen van Magna in Hardenberg betreft deze extruder. Die maakt het rubber kneedbaar en brengt het aan op het karkas.

er in Hardenberg wordt afgehaald. Het karkas wordt verder opgeruwd, om zo een betere hechting van het rubber mogelijk te maken. Vervolgens brengt een extruder een laag rubber aan op het karkas. De extruder verhit het rubber en maakt het kneedbaar en geschikt om te vulkaniseren. OBO investeerde hiervoor in een nieuwe, snelle en grotendeels geautomatiseerde extruder. Deze is in staat ongeveer negen kilogram rubber per minuut aan te brengen op een karkas. Daarna gaat de band in de vulkanisatiepers. Het vulkaniseren gebeurt onder druk en bij hoge temperatuur. Het brengt een chemisch proces op gang waarbij de verschillende koolstofketens aan elkaar gaan hechten.

In de pers passen verschillende mallen. Elke mal produceert zijn eigen maat en profiel. Het profiel zit in negatief in de mal. Het is de kunst om het proces van vulkanisatie zo te sturen dat de band overal even goed is gevulkaniseerd, of 'gaar', in het jargon van de producent. Omdat in het loopvlak meer rubber zit dan in de zijkant kost het vulkaniseren daar meer tijd. Dan kun je voor de zijkanten een trager vulkaniserend rubber gebruiken of je koelt de zijkanten een beetje af. De druk is in de hele pers wel gelijk. Magna mengt het rubber niet zelf, maar koopt het in bij rubberleveranciers in Europa, naar eigen specificaties. Daarbij komt de kennis van rubber vanaf de oorsprong van het bedrijf goed van pas.

### Klaar voor meerdere levens

De banden die nu in Hardenberg worden gemaakt, zijn radiale banden met een volledig stalen karkas. Het zijn maten in het populaire 25-inchsegment. De M-Terrain 26.5R25-dieprofielband is vooral bestemd voor mijnbouwvoertuigen. Deze zal in Nederland dus niet veel afzet vinden. De MAO2-band voor loaders en dumpers zal hier meer worden verkocht. Hij is er nu alleen in de maat 29.5R25, maar in de loop van het jaar hoopt Magna er de 23.5 en 26.5 aan toe te voegen. En dan is er de AG24-landbouwband in de populaire maat 24R20.5. Deze maat is in het verleden vooral door één van de premium-concurrenten populair gemaakt, maar er is nog steeds veel vraag naar. Het prijsniveau van de Magna-banden ligt op ongeveer 85 procent van dat van het duurste merk. Daarbij doet Magna op het gebied van slijtvastheid volgens eigen zeggen niet onder voor andere premiummerken. Daardoor zijn de banden per draaiuur goedkoper, aldus Magna.

Magna geeft aan dat de karkassen van de band uitstekend geschikt zijn voor retreading, in goed Nederlands ver-

nieuwing. Daardoor kunnen ze een tweede of derde leven aan. Hier komt dochteronderneming OBO om de hoek kijken, de specialist op het gebied van bandenvernieuwing.

TEKST & FOTO'S: Arend Jan Blomsma



In smalle strookjes brengt de extruder het rubber aan op het karkas. Deze kan maximaal negen kilogram rubber per minuut op het loopvlak aanbrengen.



De Magna M-Terrain in de vulkanisatiepers. Hierin heeft het proces plaatsgevonden, waarbij de koolstofketens aan elkaar zijn gaan hechten.



In de vulkanisatiepers passen verschillende mallen. Elke maat en elk profiel heeft zijn eigen mal.