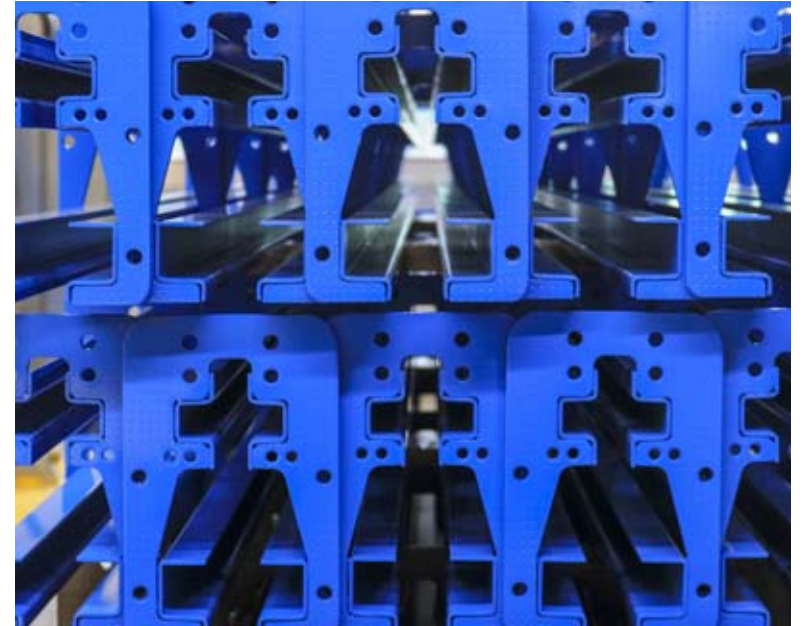




Kewesta-Mitarbeiter formen die Bögen in verschiedensten Durchmessern für die Schienensysteme vor Ort. Überhaupt profitieren die Kunden von einer fast 90-prozentigen Fertigungstiefe.



Fast jedes Zubehörteil wird selbst gefertigt.



Tonnen von Gewicht, extreme Wärme, Dämpfe in Lackieranlagen: Führungsschienen der Kreisförderanlagen (hier im Profil) müssen einiges aushalten.

Kettenmechanik auf hohem Niveau

Warum der Anlagenbauer Kewesta ein unentbehrliches Glied in der Fließbandproduktion ist

Von Reinhold Schlitt

Sie faszinieren uns immer wieder – die Bilder aus Produktionshallen, auf denen Maschinenblöcke und ganze Autokarosserien über den Köpfen der Arbeiter schwebend zu sehen sind. Teile, die auf den Zentimeter genau über einzelnen Arbeitsplätzen zum Halten kommen, dort bearbeitet werden, um dann weiterzuziehen – zum nächsten Arbeitsschritt. Prozeduren mit oft weiten, manchmal kilometerlangen Wegen sind das. Es ist die Welt der Maschinenbauer, Automobilproduzenten oder Bratpfannenhersteller. Und immer auch die Welt der Fördertechnik, ohne die Fließbandproduktion einfach nicht denkbar ist. Hier kommt einer der branchenweit bedeutenden Sonderanlagenbauer ins Spiel, die Kewesta in Erlensee-Langendiebach.

Fördertechnik, Antriebstechnik, Kettentechnik – drei Substantive, die in Fachkreisen immer auch mit der bald 50 Jahre bestehenden Firma Kewesta in Verbindung gebracht werden. Angefangen hatte es mit der Kettenproduktion, wie sich Inhaber und Geschäftsführer Richard Adam Roth erinnert: „Mein verstorbener Schwiegervater Philip Weber hatte eine Anlagenbaufirma und brauchte dazu einen Kettenhersteller.“ Ingenieur Roth verließ seinen väterlichen Betrieb in Offenbach, um in Langendiebach eine solche Ketten- und Komponentenförderung aufzubauen. Die Kette sollte höchsten Materialbeanspruchungen genügen und flexibel einsetzbar sein. Gedacht war sie für eine Kreisförderanlage, die nach einer Idee des Diplom-Ingenieurs Kurt Bieber konzipiert wurde und bis dato in ihrer Art ebenfalls noch nicht auf dem Markt war. „Leg die

Von fünf Kilo bis sechs Tonnen

Messlatte für die Kette hoch, damit sie nicht so leicht kopiert werden kann“, wurde Roth ermahnt.

Nach Jahrzehnten tauchte dann aber doch ein Plagiat auf. Roth reagierte, änderte seine Kettenmechanik und ließ sich darauf ein Patent geben. „Die Kette blieb das Beste, was es auf dem Markt gab“, freut sich der Firmeninhaber auch heute noch.

Längst entwickelte sich auch die Kreisförderanlage, die sie hier kurz Kreisförderer nennen, zu einem Verkaufsschlager. Diplom-Ingenieur Martin Köster, der bei Kewesta für den Verkauf zuständig ist, fasziniert seine Gesprächspartner mit seinen Erläuterungen darüber, wo und wie solche Kreisförderer von Kewesta ihre Verwendung finden: Im Automobilbau, wie bei VW in Hannover oder bei der BMW-Motorradfertigung in Berlin, aber auch beim Landmaschinenhersteller John Deer und überhaupt bei vielen Maschinen- und Gebrauchsgüterproduzenten. Geliefert wird längst auch weltweit.

Mit Kewesta-Förderanlagen lassen sich Lasten mit fünf Kilo genauso bewegen wie solche mit sechs Tonnen. Doch ihren Trumpf spielen die Erlenseer Anlagenbauer besonders dort aus, wo Lasten auch durch Hochtemperatur- oder Lackieranlagen geführt werden müssen. Überhaupt sind die Anlagen für ihre Eignung bei der Oberflächenbehandlung von Produkten in der Fachwelt berühmt, denn dort kommt es einmal mehr auf die Materialgüte an. Führungsaufbau und Ketten müssen hier auch unter extre-

men Bedingungen funktionieren, schließlich überragen ihre Trägerkonstruktionen und Förderketten Brennöfen-Bereiche mit Temperaturen von bis zu 600 Grad Celsius oder auch Lackierabschnitte mit ihren spezifischen Dämpfen.

Und wo Köster schon beim Lackieren ist, kommt er gleich auf eine weitere Spezialität der Erlenseer zu sprechen – wieder am Beispiel der Automobilproduktion, wo für bestimmte Arbeitsschritte beispielsweise Türen von der Karosserie getrennt bearbeitet werden. Zwar werden die Teile noch zusammen lackiert, denn es dürfen hinterher keine Farbunterschiede bei den einzelnen Autoteilen entstehen. Doch dann, wenn etwa der Kabelbaum oder die Sitze in die Karosserie eingebaut werden müssen, sind Türen im Weg.

Sie werden durch spezielle Weichenvorrichtungen vom restlichen Fahrzeug getrennt auf eine andere Produktionsteilstrecke geschickt, wo sie komplettiert werden, um sie danach wieder mit der Karosserie zusammenführen

zu können. Auf dem langen Weg der Fahrzeugfertigung gibt es überhaupt einige Abschnitte, in denen Teile, die man bis dahin noch gemeinsam transportiert hat, getrennt werden, um spezielle Arbeitsschritte ausführen zu können. Selbst bei der Lackierung. „Zu Henry Fords Zeiten wurden alle Fahrzeuge nur schwarz lackiert. Nicht, weil es damals nicht auch andere Farben gegeben hätte. Aber das Abzweigen und spätere Zusammenführen einzelner Teile, um sie parallel bearbeiten, also auch mit einer anderen Farbe als Schwarz lackieren zu können, war innerhalb eines Kreislaufs damals noch nicht entwickelt.“

Kewesta indes bietet spezielle Weichensysteme, mit denen auch noch so komplexe Förderaufgaben möglich sind. In so manchem Unternehmen braucht es dafür allerdings auch Strecke. Anlagen mit bis zu vier Kilometern Länge sind für die Erlenseer Spezialisten kein Problem. Doch wer garantiert bei solch komplexen Gebil-

den, dass die Vorgaben der Kunden, etwa zum Materialdurchlauf-Tempo, auch wirklich funktionieren?

Also werden Teile der Anlage vor ihrer Produktion und Zusammenstellung meist simuliert und der Ablauf im Computer in Echtzeit nachgestellt.

So sollen Störfaktoren möglichst frühzeitig erkannt und im Anlagenaufbau korrigiert werden: „Das“, so Christian Goldmann, Mitglied der Geschäftsführung von Kewesta, „gibt uns, vor allem aber auch unseren Kunden mehr Sicherheit.“

Dazu trägt aber auch die Fertigungstiefe beim Unternehmen selbst bei, denn rund 90 Prozent aller Anlagenkomponenten werden dort selbst hergestellt. Gleichwohl – Routine gibt es bei Kewesta nicht. Goldmann weist darauf, dass sie hier bei der Konstruktion und dem Bau einer Anlage zwar auch auf vorhandene Kewesta-Komponenten der Förder- und Antriebstechnik zurückgreifen, vor Ort aber keine

Anlage der anderen gleicht. Also lauter Unikate? „Unbedingt“, sagt Goldmann, „auch wenn wir das Rad nicht bei jeder Anlage neu erfinden. Jeder Kunde hat eine Vielzahl spezieller Voraussetzungen in seiner Produktion, auf die unsere Förderer ausgerichtet werden. Aus dem Katalog bekommen Sie so etwas nicht.“

Kewesta in Erlensee-Langendiebach – nach außen hin wirkt das Betriebsareal eher unauffällig. Doch hinter seinen Mauern steckt ein enormes technologisches Potenzial – und unter den 40 Beschäftigten ein Geist, der so wohl auch in der Gründerphase geherrscht haben muss. Aber auch eine hohe Akzeptanz in der Stadt. „Es gab immer die gute Unterstützung von Bürgermeistern und Landräten, die gerne hierherkommen und sich von unserer Produktion richtig begeistern lassen“, sagt Firmenchef Roth. Wohl nicht ganz zufällig lässt Verkaufschef Köster sich zu der Bemerkung hinreißen: „Vielleicht auch, weil unsere Anlagen ein bisschen an Modelleisenbahnen für Große erinnern.“

Jede Anlage ist ein Unikat



Kewesta-Firmeninhaber Richard Adam Roth (von links) zusammen mit Christian Goldmann, Mitglied der Geschäftsführung, sowie Verkaufsleiter Martin Köster. In den Händen halten sie einige Kettenelemente.

Zahlen und Fakten

Das Unternehmen:
KEWESTA GmbH
Unternehmenssitz:
63526 Erlensee
Leitung/Management:
Geschäftsführer Richard A. Roth
Mitarbeiterzahl: 40
Branche: Anlagenbau

www.kewesta.de

Fotos: Häsler