



„made in Zweibrücken“: Die Produktpalette der Kompaktbagger aus Zweibrücken und Japan reicht vom kleinen K008-3 mit einem Einsatzgewicht von 980 kg bis zum neuen KX080-4 mit einem Gewicht von bis zu maximal 8700 kg. Im werkseigenen Stahlbau werden Ober- und Unterwagen, Planierschilde, Ausleger und Löffelstiele gefertigt und so eine hohe Fertigungstiefe erreicht.



Im Kreis der KBM-Mitarbeiter und weiterer Gäste wurde die Produktion des 100 000. Kompaktbaggers gefeiert und von der Geschäftsleitung aus Japan gleichzeitig die neu gebaute Halle eingeweiht (v.l.): Yasuo Nakata, General Manager Kubota Construction Machinery, Kazunari Shimokawa, Geschäftsführer der KBM GmbH, und Shinji Matsumura KBM-Werksleiter. Fotos: Stoffregen

made in Zweibrücken:

Bei Kubota lief der 100 000. Kompaktbagger vom Band

Von Ebba STOFFREGEN

Der japanische Kubota Konzern hat mit der 1989 gegründeten Kubota Baumaschinen GmbH (KBM) innerhalb von 24 Jahren einen wichtigen und produktiven Standort in Zweibrücken etabliert.

Markt sei zwar technisch äußerst anspruchsvoll und ein entsprechender Entwicklungsaufwand sei notwendig, aber für Kubota ist Deutschland nach wie vor einer der wichtigsten und größten Märkte in Europa. „Mit ca. 100 Mio. Euro ist der deutsche Markt für rund 10 % des konsolidierten Gesamtumsatzes von Kubota verant-



wortlich“, ergänzte Yasuo Nakata, General Manager Kubota Construction Machinery. Deutlich wird die Bedeutung des deutschen Marktes und das Engagement an diesem Standort auch an der neuen Halle auf dem Gelände der KBM. Ca. 6,5 Mio. Euro hat Kubota in den Neubau investiert, um auf einer Fläche von 3500m² mit 2200 Palettenstellplätzen eine optimale Bereitstellung von Produktionsteilen zu gewährleisten.

Die Vertriebsgesellschaft KBM ist auch für die Länder Polen, Slowakei, Ungarn,

Tschechien und, neu hinzugekommen, die Ukraine verantwortlich.

Anfang 2013 wurde die Halle bezogen, um von hier auch weiterhin das europäische Auslieferungslager (EDC) mit Sitz in den Niederlanden zu versorgen. „In unserem Auslieferungslager wird das Grundgerät nach Kundenwunsch entsprechend konfiguriert. Ob Hydraulikkammer, Schnellwechsler oder ein bestimmtes Grabgefäß: Alle Anbaugeräte sind exakt auf die jeweilige Maschine zugeschnitten“, erklärte Joachim Stein, Leiter Produkt Support Baumaschinen. In Zweibrücken werden Maschinen für den europäischen und neuerdings auch für den nordamerikanischen Markt gebaut.

Im werkseigenen Stahlbau werden Ober- und Unterwagen, Planierschilde, Ausleger und Löffelstiele gefertigt und so eine hohe Fertigungstiefe erreicht. Der Stahlbau hat bei Kubota, historisch bedingt, eine große Tradition. Kubota wurde im japanischen Osaka 1890 als Gießerei gegründet und begann 1893 mit der Produktion von gusseisernen Wasserrohren und Leitungen. „Duktile Eisenrohre, erdbebenbeständige Rohrleitungen und Rohre für Rohr-in-Rohr-Systeme sind heute Schlüsselkomponenten in der japanischen Wasserversorgungsinfrastruktur. Rund 25 000 bis 30 000 t Stahl verbaut Kubota im Jahr“, ergänzte Jürgen Bidell, Vertriebsleiter der KBM GmbH, die Präsentation des Unternehmens und erklärte das Know-how im Stahlbau.

Die fertigen Stahlbauteile erhalten in zwei Lackierstraßen ihre Farbgebung und werden dann auf Montagebändern mit Kubota-Motoren aus Japan und Komponenten namhafter Zulieferer zu kompletten Kompaktbaggern montiert. „Im Auslieferungslager halten wir bis zu 1500 Maschinen als ‚Grundmodelle‘ vor“, sagte Stein. Die Produktpalette der Kompaktbagger reicht vom kleinen K008-3 mit einem Einsatzgewicht von 980 kg bis zum neuen KX080-4 mit einem Gewicht von bis zu maximal 8700 kg. Der KX080-4 ist der erste Kubota-Bagger mit dem Eco-Plus-System. Dieses System realisiert eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 18 % im Vergleich zum früheren Modell KX080-3α.

Rund 350 Mitarbeiter produzieren am Standort Zweibrücken zu Spitzenzeiten bis zu 8500 Maschineneinheiten im Jahr. Der neue KX080-4 entspricht – dank Common-Rail-Hochdruckeinspritzsystem (CRS), Dieseloxydationskatalysator (DOC) und Dieselpartikelfilter (DPF) – den Emissionsgrenzwerten der EU-Stufe 3B.

Der Spezialist für „Kompakte“ fertigt in Zweibrücken zudem Kurzheckbagger von 0-6 t, Kettendumper von 0-1 t und Radlader bis 6 t. Die Radlader-Modelle R310, R420α und R520α sind mit einem Kubota-Dieselmotor ausgestattet, der eine Leistung von 25-47 PS (18-34,6 kW) bringt. „Wir bauen seit jeher Radlader, allerdings wur-

den maximal 100 Maschinen pro Jahr verkauft. Hier ist also noch Potenzial vorhanden, insbesondere in der 0,6-0,9 m³-Klasse

Sehen Sie hierzu weitere Bilder online in der Fotostrecke.

www.allgemeinebauzeitung.de

mit mehr PS-Leistung“, so der KBM-Vertriebsleiter.

Und genau dafür ist die KBM bereits präpariert: Die Produktionsstraße ist fertig, sodass nach einer dreijährigen Entwick-

lungszeit die zwei neuen kompakten Radlader-Typen ab April 2014 vom Band rollen können. Die Radlader mit einem Einsatzgewicht von 4,3-4,8 t und 50-65 PS sind ausgestattet mit Standardschaufeln der 0,6-0,8-m³-Klasse.

Zudem könnten Kunden beide Typen unterschiedlich bereift bestellen, hieß es in Zweibrücken. Anstelle der vier geforderten Lastsicherungspunkte habe Kubota zudem sechs Punkte vorgesehen, die nochmals die Transportsicherheit erhöhen sollen.

Auch hier kommt für die Abgasnachbehandlung die Kombination aus CRS, DOC und DPF zum Einsatz – gemäß EU-Stufe 3B. Für das erste Jahr hat sich die KBM einen Absatz von 300 Einheiten vorgenommen und ist zuversichtlich, dass die Stückzahl

Schritt für Schritt verdoppelt werden kann. Langfristig betrachtet will sich Kubota insgesamt als Kompakt-Full-Liner aufstellen und den Platz 1 in Europa einnehmen.

„Die Produktion des 100 000. Baggers, die neue Halle und das anstehende Jubiläum der KBM im nächsten Jahr markieren wichtige Wegmarken“, so die japanische Delegation auf der Veranstaltung. Insbesondere nach schweren Zeiten, bedingt durch Naturkatastrophen wie dem Erdbeben in Japan sowie Wirtschafts- und Finanzkrise, habe besonders die bauma neue Impulse gesetzt. Das Nach-bauma-Geschäft sei für Kubota hervorragend gewesen. „Ich gehe davon aus, dass wir im nächsten Jahr speziell im Minibaggerbereich ein Wachstum von 5 bis 10 % verzeichnen können“, erklärte Nakata.



Im pfälzischen Zweibrücken wurde der 100 000. Kompaktbagger vom Typ KX 101-3α3 prominent ausgestellt. Als ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der KBM wurde er entsprechend gewürdigt (Personen v.l.): Joachim Stein, Leiter Produkt Support Baumaschinen, Kazunari Shimokawa, Geschäftsführer der KBM GmbH, Yasuo Nakata, General Manager Kubota Construction Machinery, und Jürgen Bidell, Vertriebsleiter der KBM.

Domsgickel ist zurück:

Neue Turmspitze auf Mainzer Dom gesetzt

MAINZ (dpa). – Der spektakuläre Austausch einer Turmspitze am 1000-jährigen Mainzer Dom ist ohne Probleme über die Bühne gegangen. Unter dem Applaus vieler Hundert Zuschauer hievte jetzt ein großer Kran die obere Hälfte der tonnenschweren neuen Spitze rund 80 m hoch auf den Westturm. Die eigentliche Aktion dauerte nach längeren Vorbereitungen nur etwa 20 Minuten.

Oberstes Teil war der frisch vergoldete Wetterhahn, der Domsgickel, in dem auch neue Dokumente mit Informationen zu der Kirchensanierung stecken. „Jetzt ist der Dom wieder 83 m hoch“, sagte Bistums-sprecher Tobias Blum. Hell glänzte der Domsgickel in der Sommersonne – dabei ist das Blattgold so hauchdünn, dass Vergolder Karl Günter Rohr nach eigenen Wor-

ten nur rund zehn Gramm verbrauchte. „Da kostet die Arbeitszeit mehr als das Material.“ Kurz zuvor hatten Fachleute bereits die untere Hälfte der insgesamt 20 t schweren Turmspitze auf den Westturm gesetzt. Die alte Spitze, die zum größten Teil aus dem Jahr 1845 stammt, hatte sich als brüchig entpuppt. Die Steinmetze der Mainzer Dombauhütte fertigten in monatelanger Arbeit eine Kopie der 7,50 m hohen Doms-pitze an. Der Austausch des Gemäuers aus rotem Sandstein gilt als Höhepunkt der schon seit 2001 laufenden Sanierung des sechsstürmigen Mainzer Doms. Sie wird auch noch Jahre andauern – weiter geht es vorerst mit den niedriger gelegenen Abschnitten des mächtigen Westturms.

Domdekan Heinz Heckwolf sagte, der Sandstein der neuen Turmspitze des Main-

zer Wahrzeichens stamme aus einem Steinbruch nahe dem fränkischen Miltenberg. Der Austausch der Spitze kostet rund eine halbe Million Euro – finanziert größtenteils vom Mainzer Dombauverein. Heckwolf betonte: „Die reibungslos verlaufenen Kranarbeiten sind damit schneller als vorgesehen abgeschlossen worden.“

Der Domdekan wurde angesichts des riesigen neunachsigen Krans mit 97 m Höhe und rund 300 t Ballast oft gefragt, wie so etwas in früheren Jahrhunderten bewerkstelligt worden sei. „Wahrscheinlich wurden Krane verwendet, die mit einem Tretrad für ein oder zwei Personen angetrieben wurden. Sie waren zunächst auf dem Boden aufgestellt und wanderten dann mit dem Gebäude nach oben von Gerüstlage zu Gerüstlage.“

BESSER ALS TEURE BANKBÜRGSCHAFTEN: EINE GÜNSTIGE KAUTION.

VON EXPERTEN VERSICHERT
VHV
VERSICHERUNGEN

KEINE BELASTUNG DER KREDITLINIE – BIS ZU 100 % GÜNSTIGER ALS EINE BANKBÜRGSCHAFT: VHV KAUTIONSVERSICHERUNG FÜR BAUUNTERNEHMEN.

Identisch mit Bankbürgschaften deckt die VHV Kautionsversicherung die Bürgschaftsverpflichtungen von Bauunternehmen gegenüber Auftraggebern ab – in vielen Fällen aber günstiger und ohne Belastung der Kreditlinie.



JETZT INFORMIEREN:
0180.22 32 100* ODER VHV.DE/KAUTION

* Festnetzpreis 6 Cent pro Anruf, aus Mobilfunknetzen höchstens 42 Cent pro Minute.