



Tarifrunde 2009

# Spitze bleiben Arbeit sichern Fair mehr!

## Wirtschaft

Meldungen aus dem  
Wirtschaftsleben

*Seite 3*



## Firmenportrait

Ernst Schmitt GmbH stellt  
Emailschilder her

*Seiten 6/7*



## Nahaufnahme

Aus der pfälzischen  
M+E-Industrie

*Seiten 8/9*



NR. 10 Oktober 2008

31. Jahrgang



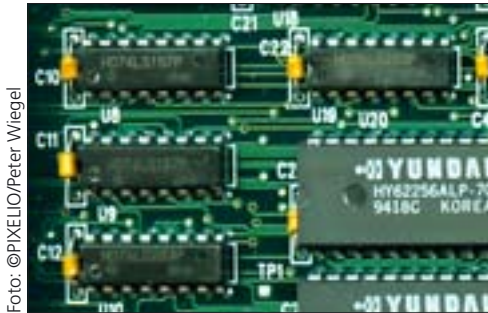


Foto: ©PIXELIO/Peter Wiegel

# Logik

**W**as ist logisch? Dieser Frage gehen die Menschen seit vielen, vielen Jahren nach. So gilt der Grieche Aristoteles als Gründer der Wissenschaft der richtigen Schlussfolgerungen. Oder anders gesagt: Logik ist die Lehre von der Vernunft. Wissenschaftler sprechen in diesem Zusammenhang auch von der „Widerspruchsfreiheit des Denkens“.

Bevor unser Editorial hier jedoch zu einem philosophischen Pro-Seminar mutiert, kommen wir mal auf den Punkt. Denn eigentlich geht es hier gar nicht um die Logik, sondern um das krasse Gegenteil, nämlich einen Umstand, der im höchsten Maße unlogisch ist.

Stellen Sie sich einmal vor, Sie gehen aus dem Haus und sehen dunkle Regenwolken aufziehen. Sie gehen wieder hinein, aber

statt eines Regenschirmes mitzunehmen, legen Sie auch noch Ihre Jacke ab. Das wäre doch wohl – Theorie hin oder her – ganz klar unlogisch, oder? Ein anderes Beispiel: Ferrari baut in seinen Rennwagen einen schwächeren Motor als letztes Jahr ein und kündigt gleichzeitig an, die bestehenden Rundenrekorde knacken zu wollen. Auch unlogisch.

Und was bitteschön ist mit diesem Fall? Die Konjunktur verdunkelt sich, die Aufträge gehen zurück und die Gewerkschaften fordern die höchste Entgeltsteigerung der vergangenen 16 Jahre ein. Weder Aristoteles noch der faszinierende Mr. Spock würden hier wohl von Logik sprechen wollen. Und wer wäre ich, Ihnen zu widersprechen?

*Marcel Speker*

marcel.speker@pfalzmetall.de

## inhalt

### wirtschaft

**3** Meldungen aus dem Wirtschaftsleben

### tarif

**4** 8 Prozent-Forderung ist abwegig, unbegründet und gefährlich!

**5** Flexibler Übergang in die Rente geregelt

### firmenportrait

**6/7** Email-Schilder: Mehr als ein Lifestyle-Produkt

### nahaufnahme

**8/9**

### service: auto

**10/11** Winterreifentest

### grafik des monats

**12** Mangelnde Ausbildungsreife

## impressum

Herausgeber: PFALZMETALL  
Friedrich-Ebert-Straße 11–13, 67433 Neustadt  
Internet: www.pfalzmetall.de  
Redaktion: Marcel Speker (verantw.)  
Gestaltung: Rainer Sauter  
Anschrift der Redaktion:  
FERRUM-Redaktion, Hindenburgstraße 32, 55118 Mainz,  
Telefon 0 61 31/55 75 31, Fax 0 61 31/55 75 39  
E-Mail: ferrum@pfalzmetall.de  
FERRUM erscheint monatlich.  
Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.  
Die zur Abwicklung des Vertriebs erforderlichen Daten werden nach den Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes verwaltet.

Titelbild: Speker.

Verlag: Dr. Curt Haefner-Verlag GmbH,  
Dischingerstraße 8, 69123 Heidelberg.  
Druck: Konradin Druck GmbH, Leinfelden-Echterdingen.

## Brutto-Entgelte auf Rekord-Wert

In der Metall- und Elektro-Industrie erreichte die Summe der Brutto-Entgelte im vergangenen Jahr den Rekordwert von 151 Milliarden Euro. Sie lag damit um sieben Milliarden Euro über dem Wert von 2006. Grund dafür ist neben den gestiegenen Entgelten der Mitarbei-

ter der Beschäftigungsaufbau: 2007 waren im Jahresdurchschnitt rund 100.000 Menschen mehr in der M+E-Industrie beschäftigt als im Vorjahr. Dabei wuchs die Beschäftigung in Ostdeutschland gut doppelt so stark wie im Westen, ebenso die Entgeltsumme.

## Arbeitszeiten: Falsch gerechnet

Deutsche Arbeitnehmer arbeiten mit 41,1 Stunden pro Woche mehr als ihre Kollegen in den meisten anderen europäischen Ländern – das errechnete kürzlich Eurostat.

Es gibt jedoch zwei große „Aber“. „Aber“ Nummer eins: Die Vergleichszahl von Eurostat bezieht sich nur auf das 4. Quartal 2007. Wird der Jahresdurchschnitt herangezogen, liegt Deutschland mit 41,7 Stunden fast genau im Durchschnitt der 15 alten EU-Länder (41,8 Stunden).

„Aber“ zwei: In den publizierten Wochenarbeitszeiten ist nicht berücksichtigt, dass die Deutschen mit 30 Tagen deutlich mehr Urlaub haben als Arbeitnehmer anderswo. Der EU-Durchschnitt liegt bei nur 25 Tagen.

Würden man den Urlaub auf die Wochenarbeitszeiten umrechnen, bliebe von der deutschen Spitzenstellung nichts übrig.

## Ingenieure: Mehr ist noch nicht genug



Foto: Uni-Münster.

Im Wintersemester 2007/2008 haben sich 27.700 Studenten im Fach Maschinenbau eingeschrieben – stolze 11 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch insgesamt sind die Ingenieurwissenschaften an FH und Uni wieder attraktiver geworden. Doch das reicht noch nicht aus, um die riesige Nachfrage der Unternehmen nach geeigneten Fachkräften zu stillen. Aber: Der Nachwuchs macht sich bereit – immerhin schrieben sich in den entsprechenden Fächern im vergangenen Wintersemester 9 Prozent mehr Studenten ein als noch 2006. Die Zukunftsaussichten sind glänzend: Mittelfristig werden sich altersbedingt viele Ingenieure zur Ruhe setzen. Daher ist zu hoffen, dass in den kommenden Semestern noch viele weitere Studenten Maschinenbau und Co. für sich entdecken.

## Mini-GmbH mit symbolischen Euro gründen

Am 1. November 2008 tritt die Reform des über 100 Jahre alten GmbH-Rechts in Kraft – sie macht die Gründung einer „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ billiger und weniger bürokratisch. Als Mindeststammkapital müssen zwar weiterhin 25.000 Euro hinterlegt werden,

es gibt aber die Alternative, mit einem symbolischen Euro eine „haftungsbeschränkte Unternehmergesellschaft“ zu gründen. Diese Mini-GmbHs sind im Gegenzug verpflichtet, jedes Jahr ein Viertel ihres Gewinns zum Aufbau des normalen Stammkapitals zurückzulegen.



## PfalzMetall-TV geht auf Sendung

Auf der homepage [www.pfalzmetall.de](http://www.pfalzmetall.de) ist seit einigen Tagen ein eigener TV-Kanal online gegangen. Auf PfalzMetall-TV sind in einem ersten Anlauf Videos der vergangenen PfalzMetall-Tage sowie aktuelle Beiträge zur Tarifrunde 2009 zu sehen. Es ist geplant, diesen Service weiter auszubauen.

## 8 Prozent-Forderung ist abwegig, unbegründet und gefährlich!



**Nun ist es amtlich, was vorher nur als Drohkulisse über der deutschen M+E-Industrie schwebte: Die IG Metall geht mit Entgeltforderungen von plus acht Prozent in die Tarifrunde 2009. „Diese Forderung ist abwegig, unbegründet und gefährlich“, sagt PfalzMetall-Präsident und Verhandlungsführer Dr. Eduard Kulenkamp. Angesichts der aktuellen Konjunktur-entwicklung habe er auf mehr Verantwortungsbewusstsein der Gewerkschaft gehofft.**

**A**bwegig sei die Forderung, so der PfalzMetall-Präsident, weil selbst die IG Metall zugebe, dass 2009 hinter der Entwicklung der vergangenen Jahre zurückbleiben werde. Dennoch stellen sie die höchste Lohnforderung seit 16 Jahren. Die IG Metall-Forderung sei darüber hinaus auch schlicht unbegründet: „Für

„In der Weltwirtschaft wird es ständig brenzlicher, und die IGM tut so, als ob wir noch mitten im schönsten Aufschwung wären und eine kritische konjunkturelle Umbruchsituation genau der richtige Zeitpunkt für drohende Arbeitskonflikte sei.“

Martin Kannegiesser  
Präsident Gesamtmetall



### Das ferrum-Tariflexikon

#### Das Kaufkraft-Argument

Die Gewerkschaften begründen hohe Lohnforderungen oft mit dem Argument, so würde mehr Geld in die Taschen der Arbeitnehmer kommen, die dieses Geld dann in die Geschäfte tragen, was die Binnenkonjunktur ankurbelt. Dieses sogenannte „Kaufkraft-Argument“ hört sich zunächst einmal logisch an – ist aber im Ergebnis zu kurz gesprungen. Denn die Lohnerhöhung fällt ja nicht vom Himmel. Sie verursacht Kosten bei den Unternehmen. Eine kräftige Lohnerhöhung treibt die Arbeitskosten nach oben, macht aus rentablen Arbeitsplätzen unrentable, zerstört damit vorhandene Konsumkaufkraft und beschädigt die Konjunktur. In der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung steht dem Kaufkraftargument die bekannt-

te Modellrechnung der Fünf Weisen entgegen. Danach verursachen 100 Euro Lohnerhöhung wegen der Sozialbeiträge einen Arbeitskosteneffekt von 120 Euro. Nach Abzug aller Steuern und Abgaben verbleiben beim Arbeitnehmer netto 54 Euro. Hiervon ist erstens die Ersparnis abzusetzen – und zweitens der Einkommensteil, der zum Kauf ausländischer Waren und Dienste verwendet wird. Unter dem Strich werden aus 100 Euro mehr Lohn unmittelbar nur 29 Euro zusätzlicher Konsum. Hinzu kommt: Der zusätzliche Konsum wird in den seltensten Fällen für Produkte ausgegeben, die von der M+E-Industrie produziert werden – ein ganz schlechtes Geschäft also für die Branche und nicht der von der Gewerkschaft erhoffte Heilsbringer.

nicht einmal die Hälfte der Forderung bemüht die Gewerkschaft noch Zahlen und Fakten – den Rest will sie einfach so haben, weil das Gefühl grad danach ist – und nennt das Ganze Gerechtigkeits-Bonus“, so Dr. Kulenkamp. Dieses Vorgehen sei gefährlich, da sowohl die Spitzenstellung der deutschen Metall- und Elektroindustrie als auch die vielen jüngst geschaffenen Jobs aufs Spiel gesetzt werden.

PfalzMetall beteiligt sich daher an der Initiative der deutschen M+E-Arbeitgeber unter dem Motto: „Spitze bleiben, Arbeit sichern: Fair mehr!“. Ein „faires Mehr“ solle es ohne Zweifel für die Arbeitnehmer geben, erklärt Dr. Eduard Kulenkamp. Fair sei eine Entgelterhöhung jedoch nur dann, wenn sie beiden Partnern ausreichend Luft zum Atmen lasse. Auf diese Forderungshöhe treffe dies jedoch nicht zu, so Dr. Kulenkamp.

# Flexibler Übergang in die Rente geregelt



Foto: Speker

Beim Auftakt der Tarifverhandlungen in Darmstadt stellte sich PfalzMetall-Präsident und M+E-Verhandlungsführer Dr. Eduard Kulenkamp den Arbeitnehmern.

**D**er Arbeitgeberverband Südwestmetall und die IG Metall haben sich am Mittwoch in Sindelfingen auf einen neuen Tarifvertrag zum flexiblen Übergang in die Rente geeinigt. In Zukunft haben nur noch 2,5 Prozent der Belegschaft einen allgemeinen Anspruch auf Altersteilzeit. Derzeit liegt die Quote je nach Tarifvertrag bei 4 oder 5 Prozent. Nur in jenen Unternehmen, die Arbeitnehmer mit besonderen Belastungen beschäftigen, kann die Quote künftig auf bis zu 4 Prozent steigen.

„Arbeitnehmer mit besonderen Belastungen haben damit nach wie vor einen auch materiell komfortablen Anspruch auf Altersteilzeit“, sagte der Vorsitzende von Südwestmetall, Dr. Jan Stefan Roell. Demgegenüber seien die Anreize für jene Beschäftigte, die „einfach so“ in Altersteilzeit wollten, reduziert worden. Der Kompromiss erfülle somit die wesentlichen

Bedingungen der Arbeitgeber: „Nicht mehr so viele, nicht mehr so früh, nicht mehr so attraktiv – das ist eine gute Lösung des Übergangs in die Rente angesichts der demografischen Herausforderungen für unsere Betriebe“, sagte Roell.

Auch mit einer Betriebszugehörigkeit von mindestens zwölf Jahren sei ein Riegel eingebaut worden, der den Zugang zur Altersteilzeit erschwere. „Wir nehmen damit Unternehmen die Sorge, bei der Einstellung älterer Beschäftigter schon nach kurzer Zeit deren Ausscheiden befürchten zu müssen“, erklärte Roell. Mit diesem Verhandlungsergebnis unterstützten die Arbeitgeber die Politik bei der Umsetzung ihrer richtigen Entscheidung, die Lebensarbeitszeit schrittweise auf 67 Jahre zu verlängern. „Unter einen Vertrag, der die alte Welt der Altersteilzeit mit all ihren umfassenden An-

sprüchen fortführt, hätte ich meine Unterschrift nicht gesetzt“, betonte Roell. Der Tarifpolitische Vorstand des Arbeitgeberverbands Gesamtmetall hat den Mitgliedsverbänden am Mittwoch einstimmig empfohlen, das in Baden-Württemberg gefundene Verhandlungsergebnis zum Flexiblen Übergang in die Rente zu übernehmen. „Der neue Tarifvertrag ist ein Beleg für die Gestaltungsfähigkeit der Tarifparteien auch bei der Lösung von komplexen betrieblichen und sozialen Herausforderungen“, erklärte Gesamtmetall-Präsident Martin Kannegiesser. Der flexible Übergang werde künftig bundesweit einheitlich geregelt, lasse den Unternehmen aber ausreichend viele Differenzierungsmöglichkeiten, um auf betriebliche Besonderheiten einzugehen. Jede Differenzierung müsse sich allerdings an den tariflichen Standards messen lassen, sagte Kannegiesser.

Email-Schilder:

# Mehr als ein Lifestyle-Produkt

**Wissen Sie, was ein Email-Schild ist? Keine Ahnung? Und Sie sind gedanklich auch gerade im weltweiten Netz der Bits und Bytes unterwegs? – Weit gefehlt! Denn lange bevor der Erfinder der elektronischen Post überhaupt geboren wurde, gab es bereits die Kunst der Email-Bearbeitung. Oder Emaille, wie eine andere Schreibweise lautet.**

entgegen dieser Entwicklung als Generalist auf dem Markt behauptet. Er stellt kleinste Hinweis-Täfelchen genauso her, wie lange Pegel-Latten, auf denen der Wasserstand von Rhein und anderen Flüssen abgelesen werden kann. Dazwi-

**D**ie Emailschilderfabrik Ernst Schmitt GmbH in Bellheim geht diesem Handwerk bereits seit 1927 nach. Ernst Schmitt, Großvater des heutigen Firmeninhabers Markus Schmitt, gründete in Sondernheim die Fabrik, was sich damals im Kreis Germersheim keinesfalls so exotisch anließ, wie es heute scheint. Denn in den 30er und 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war der Kreis Germersheim die Metropole der Emailschilderherstellung in Deutschland. Sieben Fabriken stellten seinerzeit 80 Prozent der gesamten deutschen Emailschilderproduktion her.



Dreimal gebrannt werden Emailprodukte – für wenige Minuten bei mehr als 800 Grad Celsius in einem solchen Ofen.



Alle Fotos: Speker

So sieht Email in flüssiger Form aus.

Heute hat sich sowohl das Produktionsvolumen als auch die Zahl der Unternehmen in Deutschland extrem ausgedünnt. Es gibt nach Schätzung von Markus Schmitt gerade einmal noch zwei Handvoll Emailschilderfabriken in ganz Deutschland. Die meisten von ihnen haben sich mittlerweile spezialisiert. So gibt es zum Beispiel ein Unternehmen, das weitestgehend Schilder für Zapfhähne in Gaststätten herstellt. Schmitt hat sich



**Viel Handarbeit gibt es noch heute in der Emailschilderproduktion, so wie hier, beim Färben der Träger.**

schen liegt die ganze Bandbreite von Botschaftschildern, über die berühmte Persil-Dame bis hin zu Trägern für Thermometern oder Bierwerbung.



**Die berühmte Persil-Dame ist ein Klassiker der Emailschilder.**

Heute sind Emailschilder überwiegend ein Lifestyle-Produkt. Es gibt mittlerweile günstigere Herstellungsformen für Hausnummern und Straßenschilder. Hinzu kommt, dass es bis heute nicht gelungen ist, reflektierendes Email herzustellen. Da seit den 70er Jahren in Deutschland Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrsordnung reflektieren müssen, ist auch daher Email als Werkstoff hierfür ins Hintertreffen geraten. Denn der Verkehrsschildermarkt war für die Emailhersteller wichtig. Allerdings gibt es auch heute noch Verwendungen, die nicht durch andere Stoffe ersetzt werden können: „Email ist säure- und laugenbeständig und hochgradig wärmeunempfindlich. Daher kommt es oft dort zum Einsatz, wo die Umweltbedingungen schwierig sind – auf Ölplattformen oder in Kläranlagen beispielsweise“, erklärt Markus Schmitt.

Dennoch gibt es immer noch nicht wenige Kunden, die auch Wert auf eine Hausnummer aus Email legen. Diese werden dann in Handarbeit angefertigt. Der Aufwand, jede denkbare Hausnummer in den verschiedenen Farben und dann noch mit den Zusätzen wie „a“, „b“ oder „c“ vorzuhalten, ist viel zu groß. Mittlerweile hat sich Markus Schmitt auch an die Nachfrage der Kunden angepasst: „Wir stellen zu zehn bis 15 Prozent Plastikschilder her und bedrucken auf Wunsch auch Gläser und Tassen.“ Der Schwerpunkt liegt jedoch auch weiterhin auf Emailwaren.



**Markus Schmitt stellt in dritter Generation Emailschilder her.**

## Hintergrund

### Email-Herstellung

Email bezeichnet eine glasähnliche Beschichtung von Blech. Der Herstellungsprozess ähnelt dem eines guten Schnapses: Es wird dreimal gebrannt. Zunächst wird ein Blechträger zugeschnitten, gereinigt und entfettet und schließlich mit einer Grundierung bei über 800 Grad Celsius gebrannt. Danach wird der grundierte Blechträger mit der Grundfarbe versehen und kommt erneut in den Ofen. Dann wird das Motiv oder die Schrift aufgetragen, das sich schließlich im dritten Brennvorgang in die Glasbeschichtung einschmilzt. Die Brenndauer liegt jeweils zwischen zwei-

einhalb und fünf Minuten. Wichtig ist, dass die Farbe vor dem dritten Brennvorgang genug Zeit hat, einzutrocknen. Andernfalls würde die noch nasse Farbe in der Hitze Blasen werfen, statt sich in die zweite Schicht einzubrennen. Die Grundfarbe wird aus speziellen Glassplittern, die mit Zusätzen und den gewünschten Farbpigmenten versehen sind, hergestellt. Dieses Granulat wird in entsprechenden Mühlen so klein gemahlen, dass ein sprühfeines Farbpulver entsteht, das mittels Wasserzugabe durch eine Sprühpistole auf den Träger gegeben werden kann. Email ist bis 450 Grad Celsius wärmeresistent.

## Europäisches Forschungszentrum von John Deere zieht nach Lautern



Foto: Speker

**Ministerpräsident Kurt Beck (3.v.r.) und Markwart von Pentz, Präsident der Landmaschinensparte von John Deere (2.v.r.) freuen sich darüber, dass das Unternehmen sein ETIC in Kaiserslautern ansiedeln wird.**

**Im Rahmen seiner europaweiten Wachstumsinitiativen will Deutschlands größter Landtechnikhersteller John Deere in Kaiserslautern ein europäisches Technologie- und Innovationszentrum einrichten. An dem künftigen Standort im Kaiserslauterer PRE-Park, unmittelbar am BAB Kreuz der A 6 / A 63, soll dazu auf einer Fläche von 11.000 qm ein dreigeschossiges Gebäude entstehen, in dem bis zu 200 Mitarbeiter Platz finden werden.**

**D**er Bezug des Gebäudes ist für das Frühjahr 2010 vorgesehen, heißt es in einer Pressemitteilung von John Deere. „Zur Stärkung unserer Innovationskraft setzen wir auf die Nähe zum Hochschulstandort Kaiserslautern und seine benachbarten Forschungsinstitute“, so Mark-

wart von Pentz, Präsident der Landtechniksparte von John Deere und zuständig für den Bereich Europa, Afrika und Südamerika. „Der Standort Kaiserslautern bietet alles, was wir an Informations- und Kommunikationstechnologien für die Entwicklung von intelligenten Systemen in der Landtechnik benötigen. Zudem liegt Kaiserslautern strategisch günstig zwischen unseren beiden Produktionsstandorten Mannheim und Zweibrücken, einmal ganz abgesehen von der Nähe zum Flughafen Frankfurt.“

Das neue Europäische Technologie- und Innovations-Centrum (ETIC) von John Deere vollzieht den Schulterschluss zwischen bereits bestehenden ähnlichen Einrichtungen in den Vereinigten Staaten und in Indien. Das ETIC in Kaiserslautern wird zunächst von der John Deere AMS-Gruppe (Agrar-Management-Systemlö-

sungen) bezogen, die sich vor allem mit innovativen Lösungen für die Präzisionslandwirtschaft beschäftigt. Zu den Aufgaben dieses Arbeitsbereiches gehört unter anderem die Weiterentwicklung von satellitengestützten Lenksystemen, Telemetrielösungen, aber auch von Dokumentationssystemen für die Erfassung von Erträgen, Feuchtegehalten und Inhaltsstoffen auf Erntemaschinen. Bisher wurden diese Lösungen im Multimedia Internet Park (MIP) in Zweibrücken entwickelt, der aber angesichts des raschen Wachstums der AMS-Gruppe und eines sich verändernden Anforderungsprofils keine hinreichenden Expansionsmöglichkeiten mehr bietet.

„Haupt-Treiber dieser Entwicklungen sind neben stringenter werdenden gesetzlichen Regelungen bei der Erzeugung von Nahrungsmitteln und Bioenergie vor allem erforderliche Produktivitätssteigerungen durch den Einsatz intelligenter Technologien in der Landtechnik“, so Dr. Thomas Engel, Geschäftsführer der John Deere AMS-Gruppe in Europa. Als Beispiele nannte Engel bereits im Markt eingeführte Lösungen wie das satellitengesteuerte Lenksystem „AutoTrac“ auf Mähdreschern aus Zweibrücken in Kombination mit „HarvestSmart“. Bei stets voller Arbeitsbreite regeln diese Systeme automatisch die Arbeitsgeschwindigkeit der Maschine anhand ihrer tatsächlichen Auslastung. Damit kann der Mähdrescher stets an der Obergrenze seiner Leistungsfähigkeit operieren.

„Die Entscheidung für Kaiserslautern und den PRE-Park, dessen Betreiber sich als profunde Partner für dieses Projekt erwiesen haben, bekundet auch unsere Wertschätzung für Rheinland-Pfalz als Technologiestandort mit Zukunft. Denn parallel zum ETIC wird John Deere auch weiterhin in die John Deere Werke Zweibrücken und seine dortige Produktentwicklung investieren“, so von Pentz.



**Actros ist  
„Truck of the Year 2009“**

Anlässlich der Internationalen Automobilausstellung Nutzfahrzeuge (IAA) in Hannover hat eine Experten-Jury den neuen Mercedes-Benz Actros zum „Truck of the Year 2009“ gekürt. Die Fachjournalisten aus 21 europäischen Ländern würdigten die innovative Technik für erhöhte Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Sicherheit und Komfort.

Mit den bei den Straßenfahrzeugen serienmäßig eingebauten automatisierten Getrieben Mercedes-Benz PowerShift 2 werden die Lkw-Fahrer bei ihrem täglichen Einsatz noch mehr entlastet und die Kraftstoffkosten spürbar gesenkt. Der Mercedes-Benz Actros für den Straßenverkehr wird seit März 2008 in dritter Generation am Markt angeboten.

Anlässlich der IAA feiern aus der neuen Actros-Familie die Baufahrzeuge und die Schwerlastzugmaschine Actros SLT mit einem Zuggewicht von 250 Tonnen Premiere. Seit der Markteinführung im Jahr 1996 sind mehr als 600 000 Fahrzeuge verkauft worden.



Foto: Daimler.

**Terex sucht die „Top Mechanic“**

Foto: Terex.

Mit einer neuen Werbekampagne spricht der Zweibrücker Kranbauer TerexDemag weibliche Fachkräfte an. So sucht das Unternehmen „Terex Next Top Mechanic“ und bewirbt seine Ausbildungsstellen wie Heidi Klum in der Fernseh-Show „Germanys next Topmodel“ den Laufstegjob.

Neben den jährlich zu besetzenden 20 gewerblichen Ausbildungsplätzen gibt es in diesem Jahr fünf zusätzliche Plätze, die Mädchen vorbehalten sind. Das heißt aber nicht, dass die Zahl der

weiblichen Azubis auf fünf beschränkt bleibt: „Es kann auch sein, dass wir acht Mädchen nehmen, weil sie sich mit ihrer Bewerbung gegen die Jungs durchsetzen“, erklärt Personalgeschäftsführer Michael Wöhler.

Grundsätzlich gehe es darum, auch angesichts des Fachkräftemangels nicht grundsätzlich auf die Hälfte der Bevölkerung zu verzichten, erklärt PfalzMetall-Hauptgeschäftsführer Werner Simon. Darum seien Aktivitäten, die auf das Heranführen gerade auch von jungen Frauen an technische Berufe ausgerichtet seien, sehr zu begrüßen.

**PFAFF meldet Insolvenz an**

Der Vorstand der PFAFF Industrie Maschinen AG hat am 11. September 2008 beim Insolvenzgericht in Kaiserslautern einen Insolvenzantrag gestellt, da die notwendigen außergerichtlichen Sanierungsversuche gescheitert sind. Das meldet die Pfaff Industrie Maschinen AG in einer Pressemitteilung. Die intensiven Bemühun-

gen des Vorstands seien trotz Zustimmung der Hauptgläubiger zu Forderungsverzichten in Höhe von mehr als 20 Mio. Euro sowie der erfolgreichen Einigung zwischen Betriebsrat, IG-Metall und Geschäftsleitung über die Umsetzung der im Sanierungsplan vorgesehenen Personalmaßnahmen gescheitert.

# Winterreifentest

## ADAC: Billigreifen mit Defiziten

ADAC Winterreifentest 2008										
Winterreifen 175/65 R 15 T (bis 190 km/h)										
ADAC-Empfehlung	Gründlichkeit	Ca.-Preis in €	TROCKEN	NASS	SCHNEE	EIS	GERÄUSCH	KRAFTSTOFFVERBRAUCH	VERSCHLEISS	Bewertungen zur Tabelle sowie Gewichtung der Testkriterien und Notengrenzen siehe Seite 82
+++	2,3	67-75	2,6	2,5	1,8	2,7	3,3	1,8	1,8	Sehr ausgeprägter Felten- mit Spaltenaufbau auf Schnee und Eis, geringer Kraftstoffverbrauch
+++	2,3	50-60	2,5	2,5	2,1	2,9	3,2	2,2	2,4	Sehr ausgeprägter Felten- mit Spaltenaufbau auf Schnee und Eis, besonders gut auch auf trockener Fahrbahn
+++	2,4	59-70	2,7	2,3	2,5	3,0	3,6	2,5	1,7	Sehr ausgeprägter Felten-, besonders gut auf Nass
+++	2,5	53-75	2,4	2,4	2,4	3,1	2,9	2,5	2,3	Sehr ausgeprägter Felten-, gut auf trockener und nasser Fahrbahn, sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnisse auf Nass und Schnee
++	2,4	59-61	2,2	2,7	2,7	3,2	2,9	1,7	3,3	Präzisions-geringer Verschleiß, im Spaltenaufbau und auf trockener Fahrbahn, sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnisse auf Nass und Schnee
++	2,5	64-71	2,6	2,4	2,8	3,0	3,1	2,5	2,8	Gut auf nasser Fahrbahn
++	2,6	66-75	2,6	2,6	2,7	3,4	3,6	2,2	1,8	Sehr geringer Verschleiß
++	2,6	59-71	2,7	2,7	2,3	3,0	3,7	1,8	2,7	Sehr gut auf Schnee, geringer Kraftstoffverbrauch
++	2,6	67-74	2,7	2,5	2,8	3,2	3,7	2,3	2,1	Sehr gut auf Nass
++	2,6	66-73	2,3	2,3	2,8	3,1	2,9	2,4	3,9	Sehr gut auf trockener und nasser Fahrbahn, sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnisse auf Nass und Schnee, aber Verschleiß und Geräusch
++	2,7	61-66	3,2	2,6	2,9	2,7	3,1	2,4	1,9	Sehr ausgeprägter DM-V-Struktur auf trockener und auf Nass
++	2,8	63-63	2,7	2,7	2,5	3,3	3,8	2,2	3,2	Sehr schlechter auf Nass, sehr hoher Verschleiß
++	2,8	61-67	2,8	3,0	2,7	3,2	3,3	1,9	2,9	Geringer Kraftstoffverbrauch
++	2,9	60-67	2,7	3,0	2,9	3,5	3,4	2,2	3,3	Sehr schlecht auf Nass und Schnee, aber hoher Verschleiß
+	2,7	62-69	2,4	3,1	3,0	3,2	3,3	1,7	1,1	Gut auf trockener Fahrbahn, geringer Kraftstoffverbrauch
+	2,8	60-66	2,7	3,3	2,4	3,2	3,5	2,1	2,8	Sehr schlecht auf Nass
-	2,9	60-64	2,6	3,8	2,8	3,2	3,3	1,9	1,7	Geringer Kraftstoffverbrauch
-	3,0	61-69	2,6	3,9	3,0	3,2	3,8	2,1	1,7	Schlecht auf Nass
-	3,2	60-66	4,5	3,9	2,7	3,4	3,5	1,7	3,5	Sehr schlecht auf trockener und nasser Fahrbahn, hoher Verschleiß
-	3,3	60-66	3,3	3,2	3,2	3,7	2,2	3,3	3,3	Gut auf Schnee
-	3,5	41	3,3	3,5	2,7	3,2	4,2	1,9	1,8	Sehr wenig Verschleiß, geringer Kraftstoffverbrauch

Notengrenzen für ADAC-Empfehlung				
Empfehlung	Sehr empfehlenswert	Empfehlenswert	Bedingt empfehlenswert	Nicht empfehlenswert
GRUNDFÄHIGKEIT	0,5-2,0	2,1-3,5	3,6-4,0	4,1-5,5
TROCKEN	0,5-3,0	3,1-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
NASS	0,5-2,5	2,6-3,0	3,1-3,5	3,6-5,5
SCHNEE	0,5-2,5	2,6-3,0	3,1-3,5	3,6-5,5
EIS	0,5-3,5	3,4-3,8	3,9-4,5	4,6-5,5
VERBRAUCH	0,5-3,0	3,1-4,0	4,1-5,0	5,1-5,5
VERSCHLEISS	0,5-3,0	3,1-4,0	4,1-5,0	5,1-5,5

Die besten 195er				
Vredestein Snowtrac 3	Conti WinterContact TS 800	Goodyear UltraGrip 7+	Dunlop SP Winter Response	

Im diesjährigen Test prüfte der Club, zusammen mit der Stiftung Warentest, 37 Winterreifen und drei Ganzjahresreifen. Insgesamt sind acht Reifen „nicht empfehlenswert“. Gerade im Billigsegment kommen zu viele Reifen in den Handel, die ungenügend sind. Nur Reifen, die in der kalten Jahreszeit mit allen Straßenzuständen gut fertig werden, können im ADAC-Winterreifentest eine Spitzenposition belegen.

Kriterien beim Winterreifentest sind nach einer Meldung des ADAC: Fahreigenschaften auf trockener und nasser Fahrbahn, auf Schnee und Eis, Verschleiß sowie Kraftstoffverbrauch und Geräuschverhalten.

In der Größe 175/65 R14 wurden 20 Winterreifen und ein Ganzjahresreifen unter die Lupe genommen. Die 175er Reifengröße kommt bei vielen Automodellen vor. In dieser Gruppe verdienen vier Reifen das Prädikat „besonders empfehlenswert“: Vredestein Snowtrac 3, Continental WinterContact TS 800, UltraGrip 7+ von Goodyear und Dunlop SP Winter Response. Der Ganzjahresreifen Vector 4 Season von Goodyear bekommt das Label „empfehlenswert“. Neben dem höchsten Kraftstoffverbrauch in dieser Größe schneidet der Ganzjahresreifen überraschend schwach auf trockener Fahrbahn ab. Im Vergleich zeigen die meisten reinen Winterreifen auch bei trockenen Straßen bessere Leistungen. Weitere neun Produkte erhalten ebenfalls die Wertung „empfehlenswert“, zwei Reifen erreichen ein „bedingt empfehlenswert“. Als „nicht empfehlenswert“ werden fünf getestete Produkte bewertet. Die besonders schwachen Leistungen von Gislaved und Maxxis werden nur von den noch



Fotos: ADAC



schlechteren Produkten Tigar, Ceat und Linglong übertroffen – Reifen mit echtem Risikopotenzial.

In der Dimension 195/65 R15 (z. B. VW Golf, Audi A4 und BMW 3er) wurden 17 Winterreifen sowie zwei Ganzjahresreifen geprüft. „Besonders empfehlenswert“ sind: Goodyear UltraGrip 7+, Continental WinterContact TS830, Pirelli W 190 Snowcontrol und Dunlop SP Winter Sport 3D. Elf Reifen erreichten das Prädikat „empfehlenswert“. Der Ganzjahresreifen Vredestein Quatrac 3 wurde neben Schwächen auf nasser, schneebedeckter und vereister Fahrbahn wegen des erhöhten Verbrauchs nur als „bedingt empfehlenswert“ eingestuft. Der andere Ganzjahresreifen, der neue Goodyear Vector 4 Season, zeigt im Trockenen kaum Vorteile gegenüber den Winterreifen. Er überzeugt aber durch geringen Verschleiß und gehört noch zu den empfehlenswerten Reifen. Folgende Produkte – allesamt aus dem fernöstlichen Billigsegment – sind „nicht empfehlenswert“: Nankang, Marshal und Wanli.

### ADAC Winterreifentest 2008

#### Winterreifen 195/65 R 15 T (bis 190 km/h)

ADAC-Prädikat	Gesamtwert	Ca.-Preis in €	TROCKEN	NASS	SCHNEE	EIS	GERÄUSCH	KRAFTVERBRUCH	VERSCHLEISS	Erläuterungen zur Tabelle sowie Einschätzung der Testverfahren und Notengrenzen siehe unten
Goodyear UltraGrip 7+	3,3	59-66	2,5	2,1	3,3	3,0	2,3	2,2	1,1	Sehr ausgewogen, besonders auf Nässe, gut auch auf trockener Fahrbahn; geringer Verschleiß.
Continental WinterContact TS 830	3,4	63-66	2,6	2,1	1,7	2,8	2,7	2,7	2,0	Sehr ausgewogen, besonders auf Nässe und Eis, besonders gut auch auf Schnee.
Pirelli W 190 Snowcontrol	3,4	56-66	2,7	2,5	1,9	3,0	2,9	2,9	2,0	Sehr ausgewogen, gut auf Nässe und Schnee, relativ geringer Spritzschmutz.
Dunlop SP Winter Sport 3D	3,4	57-64	2,7	2,3	3,3	3,0	2,6	1,5	1,5	Sehr ausgewogen, besonders gut auf Nässe, relativ geringer Verschleiß.
Michelin Alpiq A3	2,4	63-67	2,4	2,8	2,4	3,3	2,8	1,9	0,5	Besonders beim Verschlissel- und Kraftstoffverbrauch, sehr gut auch auf trockener Fahrbahn. <b>Achtung:</b> relativ schlechtes Verhalten auf Nässe. <b>Achtung:</b> Nässe.
Goodyear Vector 4Season	2,3	73-100	2,6	2,7	2,8	3,0	3,1	2,8	0,5	Ganzjahresreifen (M+S-Markierung) mit Bestnoten beim Verschleiß. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Nässe und Schnee. <b>Achtung:</b> Nässe, Schnee.
Kumho TZEN KW 23	2,3	49-71	2,3	2,8	2,9	3,2	2,4	2,3	2,3	Besonders gut auf trockener Fahrbahn, gut auch auf Schnee. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Nässe, etwas unruhiger Spritzschmutz. <b>Achtung:</b> Nässe.
Vredestein Quatrac 3	2,3	34-46	3,4	2,8	1,8	3,0	2,9	2,3	1,5	Besonders auf Schnee, relativ geringer Verschleiß. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf trockener Fahrbahn, schlechter Verschleiß auf Nässe. <b>Achtung:</b> Trocken, Nässe.
Grinpal MS plus 60	2,3	51-76	2,7	2,4	2,2	3,3	2,9	2,1	2,1	Gut auf Nässe. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Eis, relativ hoher Spritzschmutz. <b>Achtung:</b> Eis.
Nankang WR G2	2,3	46-65	2,5	2,7	2,4	3,0	2,9	2,3	2,1	Gut auf trockener Fahrbahn. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Nässe. <b>Achtung:</b> Nässe.
BridgeStone Blizzak LM 25	2,3	59-62	2,5	2,3	2,8	3,4	3,0	2,7	2,3	Gut auf trockener und nasser Fahrbahn. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Schnee und Eis. <b>Achtung:</b> Schnee, Eis.
Yokohama W Drive	2,7	52-61	2,4	3,0	2,7	3,1	2,9	2,2	1,9	Gut auf trockener Fahrbahn. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Nässe und Schnee. <b>Achtung:</b> Nässe, Schnee.
Nankang W 440 turbear	2,7	52-75	2,8	2,3	2,7	3,1	2,9	2,8	3,2	Sehr gut auf Nässe. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Schnee und Eis, relativ hoher Spritzschmutz und Verschleiß. <b>Achtung:</b> Schnee, Verschleiß.
Sengpihl Speed-Grip	2,8	39-45	3,1	2,7	2,5	3,3	2,9	2,4	3,1	Unruhiger Spritzschmutz. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf trockener Fahrbahn, Nässe und Berg/Hill. <b>Achtung:</b> Trocken, Nässe, Verschleiß.
Firestone Winterhawk 2	2,8	53-62	3,5	2,3	3,3	3,4	2,9	2,6	3,4	Gut auf trockener und nasser Fahrbahn. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Schnee und Eis, hoher Verschleiß. <b>Achtung:</b> Schnee, Eis, Verschleiß.
Vredestein Quatrac 3*	3,0	73-90	3,2	3,6	3,0	3,4	3,3	4,3	3,0	Ganzjahresreifen (M+S-Markierung) mit Bestnoten auf trockener Fahrbahn. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Schnee und Eis, sehr hoher Spritzschmutz. <b>Achtung:</b> Kraftstoffverbrauch.
Nankang Snow Plus SP 1	3,0	59-69	3,7	3,5	2,5	3,2	3,3	2,1	1,6	Relativ geringer Spritzschmutz und Verschleiß. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf Nässe, schlechtes auch auf trockener Fahrbahn. <b>Achtung:</b> Nässe.
Marshal TZEN KW 15	3,0	59-69	4,0	3,4	2,4	3,1	3,5	2,3	2,3	Relativ schlecht auf trockener und nasser Fahrbahn. <b>Achtung:</b> Trocken, Nässe.
Wanli Winter-Challenger S1086	3,0	39-48	3,3	3,3	3,3	3,1	4,3	2,1	1,1	Relativ geringer Spritzschmutz und Verschleiß. <b>Achtung:</b> schlechtes Verhalten auf trockener und nasser Fahrbahn, schlecht auf Schnee. <b>Achtung:</b> Trocken, Nässe.

\*\*\* Besonders empfehlenswert   
 \*\* empfehlenswert   
 \* bedingt empfehlenswert   
 - nicht empfehlenswert   
 \*Neuheitsprädikat (1 bis 301 km/h)

Notengrenzen für ADAC-Empfehlung		
empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	
GESAMTWERT	3,1-3,5	3,6-4,0
TROCKEN	3,1-3,5	3,6-4,0
NASS	2,6-3,0	3,1-3,5
SCHNEE	2,6-3,0	3,1-3,5
EIS	3,4-3,6	3,8-4,3
VERBRAUCH	3,1-4,0	4,1-5,0
VERSCHLEISS	3,1-4,0	4,1-5,0

#### Die besten 195er

Goodyear UltraGrip 7+    Conti WinterContact TS 830    Pirelli W 190 Snowcontrol    Dunlop Winter Sport 3D

**ADAC** Infogramm

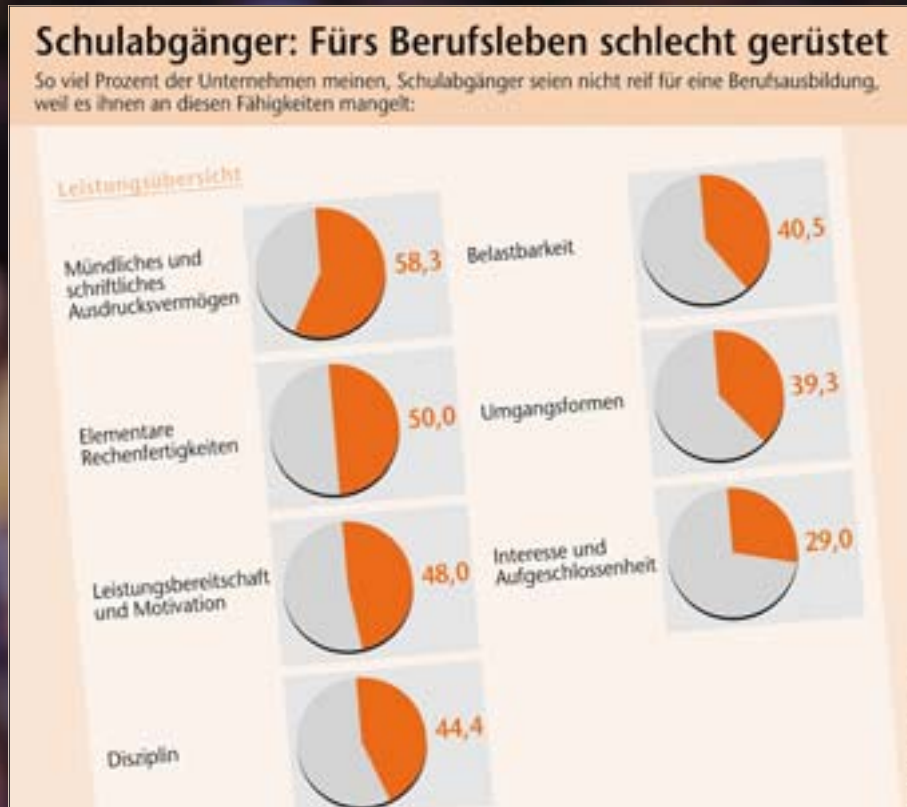
## Leserbrief

### Ferrum Nr. 09/08 – 41 % der Deutschen leben vom Staat

Sehr geehrte Damen und Herren, der o. a. Artikel gibt m. E. ein schiefes Bild der Lage wieder. Auch wenn das Statistische Bundesamt so rechnet, halte ich es nicht richtig diese Zahlen so zu publizieren. Die gesetzliche Rente wurde größten Teils von der arbeitenden Bevölkerung erwirtschaftet. Dass Arbeitgeber und Arbeitnehmer „zwangsweise“ bezahlen, hat sicher den Vorteil, dass keiner diesen Anteil zur langfristigen Unterhaltssicherung zu zahlen „vergisst“.

Mein Vorschlag: Bitte rechnen Sie aus solchen Zahlen Renten und ähnliche Zahlungen aus erarbeiteten Leistungen heraus. Hart arbeitende Leser könnten sich sonst von den anderen 41 % ausgebeutet fühlen. Nicht Rentner leben vom Staat, sondern der Staat hat von uns gelebt und nimmt auch heute noch gerne Steuern von uns. Ob diese Einnahmen gerecht oder zumindest richtig verteilt werden, muss jetzt nicht unbedingt diskutiert werden. Günter Möhl, 67 J.

# Grafik des Monats



## Mangelnde Ausbildungsreife

In diesem Herbst gibt es voraussichtlich wieder mehr Ausbildungsplätze als Bewerber – die jungen Leute haben die Qual der Wahl. Den Unternehmen bereitet allerdings Sorge, dass viele Aspiranten schlecht gerüstet sind für den Einstieg in das Berufsleben. Mehr als die Hälfte der Betriebe beklagt, dass viele Schulabgänger und -absolventen nicht ausbildungsreif sind.