

1. Österreich – Straßengüterverkehr verzeichnete 2008 ein Plus
2. Österreich – Hohe Bedeutung der Exportwirtschaft
3. Österreich-Deutschland – Magna übernimmt Opel, GM meldet Insolvenz an
4. Deutschland – Bei Angabe der Jobzahlen soll getrickt werden
5. Druck am Arbeitsplatz - ist Gift für das Betriebsklima
6. Klimaanlage – regelmäßig warten
7. Goodyear – 260 kg mehr Ladekapazität für Betonmischer oder Schüttguttransporter
8. International – Verkehrsminister weisen auf die Wichtigkeit des freien Gütertransports hin
9. Stau - an der Rampe
10. KAMAG -liefert Spezialfahrzeuge nach Korea
11. Reifenangebot der Woche
12. Geistesgegenwärtige Buben

## 1. Österreich – Straßengüterverkehr verzeichnete 2008 ein Plus

Straßenverkehrsfahrzeuge haben im Vorjahr trotz Wirtschaftskrise insgesamt 369,4 Millionen Tonnen Güter befördert. Das bedeutet laut Statistik Austria, ein Plus von 4,3 Prozent im Jahresvergleich. Im Jahr 2007 wurde ein Minus von 1,3 Prozent verzeichnet.

Zurückzuführen ist die Zunahme auf den Inlandsverkehr, hier betrug die Steigerung 5,7 Prozent auf 332,1 Millionen Tonnen. Insgesamt wurden im Vorjahr 28,4 Millionen beladene Fahrten in Österreich mit Lkw ab zwei Tonnen und Sattelzugmaschinen durchgeführt.

Einen Rückgang gab es im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bei den transportierten Tonnagen war ein Minus von 7,9 Prozent auf 14,7 Millionen Tonnen zu verzeichnen. Das heißt, die beladenen Fahrten gingen um 2,7 Prozent auf 15,6 Millionen zurück. Der Transitverkehr verzeichnete einen Rückgang um 16,2 Prozent auf 2,6 Millionen Tonnen.

Am meisten wurden mineralische Rohstoffe bzw. Erzeugnisse und Baumaterialien (198,1 Millionen Tonnen) befördert. Dahinter folgen die Warengruppe "Maschinen, bearbeitete Güter und besondere Transportgüter" (75,7 Millionen Tonnen) und land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere (39,7 Millionen Tonnen).

## 2. Österreich – Hohe Bedeutung der Exportwirtschaft

Beim 7. Exporttag der Außenwirtschaft Österreich (AWO) am 28. Mai strich WKO-Präsident Christoph Leitl die enorme Bedeutung der Exportwirtschaft für das Land hervor: "Fakt ist, wir verdienen – in guten wie in schlechten Zeiten – sechs von zehn Euro außerhalb unserer Landesgrenzen, jeder zweite Arbeitsplatz ist direkt oder indirekt vom Export abhängig" Oberste Priorität für Leitl ist es, die heimischen Exporteure zu unterstützen und die Position im Ausland zu festigen. Die Zielvorgabe für 2009 ist es, dass Österreich unter den Top Drei-Exportnationen der EU-15 bleibt.

"Wir unterschätzen uns oft selbst. Viele österreichische Firmen sind Nischenweltmeister und wissen es nicht", ergänzte AWO-Chef Walter Koren. Roberto Rigobon, Krisen-Experte vom Massachusetts Institute of Technology, betonte in seiner Rede, dass nur Vertrauen den Wirtschaftskreislauf wieder in Schwung bringen könne. Er geht davon aus, dass die Weltwirtschaft im Dezember 09 wieder zu wachsen beginnt.

Die Unternehmenseite wünscht sich, mehr Unterstützung durch die Politik – ein Thema ist hier die Abschaffung der Kreditvertragsgebühr.

### **3. Österreich-Deutschland – Magna übernimmt Opel, GM meldet Insolvenz an**

Nach langen Verhandlungen um den angeschlagenen Autobauer Opel, ging der Zuschlag an Frank Stronachs Magna. Der österreichisch-kanadische Zulieferer soll mit staatlicher Unterstützung aus Deutschland Opel retten. Dies entschied die deutsche Bundesregierung in der Nacht zum Samstag unter der Leitung von Kanzlerin Angela Merkel. Dem voraus ging die Zustimmung des amerikanischen Opel-Mutterkonzerns General Motors (GM).

Die deutsche Regierung stellt Kredite zur Zwischenfinanzierung im Umfang von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Magna-Co-Chef Siegfried Wolf ist erfreut, dass es gelungen ist eine Insolvenz, die der Marke Opel nur geschadet hätte, zu verhindern.

Magna will künftig 20 Prozent an Opel halten und gemeinsam mit der russischen Sber-Bank (35 Prozent) die Mehrheitsbeteiligung an der deutschen Traditionsmarke übernehmen. Bei General Motors blieben dann nur noch 35 Prozent. Zehn Prozent sollen an die Opel-Beschäftigten gehen. Benötigte Staatsgarantien von 4,5 Milliarden Euro sollen auf fünf Jahre ausgelegt werden. Das Konsortium plant, zusammen mit dem russischen Autobauer Gaz künftig pro Jahr mehr als eine Million Kraftfahrzeuge vorrangig in Russland und Osteuropa zu verkaufen.

Jobgarantien gibt es keine. Europaweit soll Magna nach der Übernahme rund 11.000 Stellen abbauen wollen, in Deutschland sind davon etwa 2.500 Stellen betroffen. Wie viele Arbeitsplätze tatsächlich wackeln, lässt sich derzeit allerdings noch nicht sagen. Magna habe jedoch zugesichert, alle vier Opel-Standorte in Deutschland erhalten zu wollen.

Nach der nun unterzeichneten Absichtserklärung zum Einstieg bei Opel erwartet Magna-Co-Chef Wolf die endgültigen Unterzeichnungen der Verträge "in den nächsten vier, fünf Wochen". Der Abschluss der Transaktion, das sogenannte Closing, sollte nach seinen Worten in etwa zwei Monaten kommen.

Unterdessen will der insolvente Autokonzern General Motors (GM) seine dunkle Vergangenheit begraben und bewirbt seinen Neustart mit einem ambitionierten TV-Spot <http://www.gmreinvention.com>. Der Spot ist gespickt mit selbstkritischen Schuldeingeständnissen, kombiniert mit einer Portion Eigenlob in Hinblick auf das "neue" Unternehmen. Obwohl der Spot naturgemäß in erster Linie eigennützige Ziele von GM verfolgt, gibt es auch Momente in dem einminütigen Werbefilm, die das Gefühl auslösen, der Konzern verdiene eine zweite Chance. So etwa, wenn davon die Rede ist, "komplett ehrlich" zu sein und dass kein Unternehmen durch eine solche Krise gehen wolle.

### **4. Deutschland – Bei Angabe der Jobzahlen soll getrickst werden**

Die Bedeutung der Autobranche ist für den deutschen Arbeitsmarkt anscheinend weniger gravierend als angenommen. Offizielle Zahlen besagen, dass jeder siebte Arbeitsplatz von der Autobranche abhängt, dies soll jedoch auf einem einfachen Rechenrick beruhen. So wird davon ausgegangen, dass ohne Auto-Industrie in Deutschland niemand mehr Auto fahren würde - weder deutsche Wagen, noch ausländische. Damit würden alle Jobs wegfallen, die irgendwie durch das Auto bedingt sind - vom Straßenbauarbeiter bis zum Parkhaus-Mitarbeiter. Nach Berechnungen des Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) hängt jedoch nur rund jeder zwanzigste Arbeitsplatz von der Auto-Nachfrage ab.

Tatsache ist, dass cirka 750.000 Personen direkt in der Automobil-Industrie, inklusive Nutzfahrzeug-Zweig und Zulieferer, beschäftigt sind. Zudem gibt es Effekte, die über die Zulieferer hinausgehen. Nahezu jeder Wirtschaftszweig ist an der Herstellung beteiligt: So landet ein Teil aus der chemischen Industrie beim Autolack usw.

Das RWI errechnete im Jahr 2000, dass ein Beschäftigter in der Automobil-Industrie 1,4 Arbeitsplätze zusätzlich schafft. Das ergibt insgesamt 1,76 Millionen Beschäftigte, die von der Nachfrage nach Autos abhängig sind. Nach dieser Rechnung sei somit jeder 20. Arbeitsplatz autoabhängig.

### **5. Druck am Arbeitsplatz - ist Gift für das Betriebsklima**

Weil Vorgesetzte den Arbeitsdruck erhöhen und die eigenen Mitarbeiter bei der Bewältigung der wachsenden Aufgaben gerne allein lassen, nimmt das Betriebsklima immer häufiger teils erheblichen Schaden. Dies ist das Ergebnis einer aktuellen Erhebung der Frankfurter Goethe-Universität <http://www.uni-frankfurt.de>. Schuld an der schlechten Stimmung ist demnach vor allem, dass der ökonomische Druck der vergangenen Jahre zu psychischen Problemen bei den Beschäftigten geführt hat. Demzufolge gibt ein Großteil der Chefs den Druck häufig nur noch nach unten weiter und wälzt die Verantwortung auf die Mitarbeiter ab.

"Den Trend können wir seit über 15 Jahren in der gesamten Europäischen Union beobachten. Zeit- und Termindruck nehmen unvermindert zu und können bei dauerhaften Belastungen bei Angestellten schwere Überlastungen auslösen, die nicht selten in der Invalidität enden", meint Michael Lenert, Arbeitspsychologe bei der Arbeiterkammer Wien <http://www.akwien.at>. Laut dem Fachmann sei dies jedoch weder im Interesse der Firmen selbst, noch in dem des Staates. Kosten für die Behandlungen oder im schlimmsten aller Fälle sogar für die komplette Arbeitsunfähigkeit müssten zwangsläufig die Gesellschaft aufbringen.

Dadurch bedingt, dass die zu bewältigenden Arbeitsmengen nicht geringer, sondern eher mehr werden, lassen sowohl Kollegialität als auch Solidarität nach. Der ökonomische Druck sowie der daraus resultierende, immer neu aufkeimende Reformzwang hätten den Forschern nach zu einer "höchst problematischen, Blase" sich verdichtender Probleme" geführt. Die sei laut dem Sozialpsychologen und Studienautor Rolf Haubl lange Zeit nicht wahrgenommen worden. In Zeiten wie der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise sowie einem drohenden Jobverlust wird es von den Wissenschaftlern für möglich gehalten, dass diese Blase bald platzen könnte.

Weil sich viele Unternehmen derzeit inmitten turbulenter Veränderungsprozesse befinden, ist es für die Beschäftigten kaum noch möglich, den permanenten Umbau noch nachzuvollziehen und sich anzupassen. Dies ist sehr oft ausschlaggebend dafür, warum sich die Angestellten in vielen Fällen kaum noch mit ihrem Arbeitgeber identifizieren können. Laut der Studie müssen Arbeitnehmer auch professionelle Standards bewusst verletzen, um kurzfristige ökonomische Ziele zu erfüllen. "Hier müsste man auf verschiedenen Ebenen ansetzen. Die Politik müsste Rahmenbedingungen schaffen, die Kontrollen ermöglichen", so Lenert.

Unternehmenslenker und leitende Angestellte entwickeln sich unter wachsendem Druck der Studie zufolge zu sogenannten "hart drängelnden 'Change-Agents'". Die Beschäftigten sind daher der Meinung, dass Chefs oft die notwendigen Führungskompetenzen nicht mitbringen, um den Wandel für die Mitarbeiter erträglich zu unterstützen. Ausgelöst wird dies dadurch, dass Manager vermeintlich profitable Veränderungen durchsetzen und dabei selbst kein Verständnis dafür haben, welche Ressourcen zu deren Erfüllung unentbehrlich sind. Unter den Beschäftigten bilden sich Gruppen und die Kollegialität leidet, so das Fazit der Studie.

Quelle: presstext

## **6. Klimaanlage – regelmäßig warten**

Die Klimaanlage im Fahrzeug regelt nicht nur die Temperatur, sie erfüllt auch eine weitere wichtige Aufgabe. Nämlich sie filtert die Luft auch, wovon besonders Allergiker profitieren. Dies wurde beim kürzlich stattgefundenen Kongress für Mikrobiologie in Helsinki berichtet. Dabei beziehen sich die Umweltmediziner auf ihre Untersuchung von fünf bis zehn Jahre alten Autos mit Klimaanlagen. Sie überprüften in einem Experiment die Luft im Fahrgastraum in verschiedenen Minutenintervallen nach Einschalten der Klimaanlage. Zum Einsatz kamen dabei ein Lasergerät zur Aufzeichnung lebender und nicht lebender Luftpartikel sowie ein spitales übliches Gerät zur Sammlung der Luftkeime.

Es wurde festgestellt, dass frisch gewartete Klimaanlagen die Zahl der Erreger und Partikel im Vergleich zur Außenluft um vier Fünftel reduzieren. Um die Wirkung der Klimaanlage auch auf Schimmelpilze zu testen, wurde ein Auto mehrere Tage lang in einem Container mit hoher Luftfeuchtigkeit eingeschlossen. Auch hier bestätigte sich bei gewarteter Anlage eine positive Wirkung.

Ausschlaggebend sei auch die Regelmäßigkeit der Wartung. So war der getestete Filtereffekt bei einem Auto dessen letzte Klimaanlagen-Wartung bereits zwei Jahre zurück lag, deutlich geringer.

Besonders bei Kurzstrecken, wo die Klimaanlage häufig ein- und ausgeschaltet wird, bleibt Kondenswasser in der Anlage zurück und ist der ideale Nährboden für Bakterien und Pilze. Empfohlen wird daher eine jährliche Wartung mit Austausch des Filters.

Die ideale Temperatur in der Fahrerkabine: Die Innentemperatur sollte höchstens zehn Grad unter der Außenluft betragen und die 20-Grad-Marke sollte nicht unterschritten werden.

## 7. Goodyear – 260 kg mehr Ladekapazität für Betonmischer oder Schüttguttransporter

Enorme Vorteile für Flotten: mehr Tonnage dank neuem Super-Singlereifen von Goodyear

Goodyear, einer der führenden Hersteller für Nutzfahrzeugreifen, führt den neuen Lkw-Super-Singlereifen Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 ein. Der Baustellenreifen, der für den Mischeinsatz auf und neben der Straße geeignet ist, ermöglicht eine deutlich höhere Ladekapazität als mit der Standardbereifung.



Der brandneue Goodyear Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 ist ein Super-Single-Antriebsachsreifen, der die herkömmliche Zwillingsbereifung ersetzt. Er wurde speziell für den Mischeinsatz entwickelt – ein häufiges Einsatzgebiet im modernen Städtebau und bei Infrastrukturprojekten. Die Gewichtsersparnis bei einem Fahrzeug mit vier Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 Super-Single auf Alufelgen anstelle von acht Standardreifen in 315/80 R 22.5 beträgt beachtliche 260 kg.

Von dem neuen Goodyear-Produkt werden typischerweise Betonmischer, Schüttguttransporter und andere Fahrzeuge profitieren. Hier bedeutet jedes am Fahrzeug gesparte Kilo ein zusätzliches Kilo an Ladekapazität. Fahrzeuge, die mit dem neuen Goodyear Super-Single bereift sind und im Pendelverkehr zum Beispiel auf Baustellen eingesetzt werden, können pro Fahrt 260 kg mehr transportieren. So können die Anzahl der Fahrten und damit die Gesamtkosten deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig reduzieren sich Spritverbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Belastung durch den Baustellenverkehr für Anwohner. Der neue Goodyear Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 schont so die Umwelt und spart erheblich Kosten.

Das Profildesign des Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 wurde für die typischen Anforderungen eines Mischeinsatzes konstruiert: Es kombiniert hohe Laufleistung mit hervorragender Traktion und hohem Schutz vor Verletzungen. Die Form der Rillen und der Blöcke sorgt für ein Maximum Selbstreinigung und die Anordnung der Profilblöcke garantiert ein Minimum an Geräuschentwicklung.



Die Reifenform ist so gestaltet, dass sich der Druck der Aufstandsfläche auf dem Boden gleichmäßig verteilt. Dadurch wird die Abnutzung des Reifens minimiert und die Traktion optimiert. Die Silica-Laufflächenmischung bietet hervorragende Fahreigenschaften bei Nässe. Verstärkungsstege zwischen den Profilblöcken im Schulterbereich sorgen bei härteren Einsätzen für exzellente Widerstandskraft und überlegene Fahrstabilität sowie Handlingseigenschaften.

Um eine wirtschaftlich optimale Nutzung der Karkasse sicherzustellen wird Goodyear den Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 auch als runderneuten Reifen anbieten. Außerdem kann das neue Modell nachgeschnitten werden.

„Umfassende Tests haben unsere hohen Erwartungen bestätigt: Der neue Goodyear Super-Singlereifen ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Rentabilität eines Fahrzeugs – ohne die Sicherheit, die Mobilität oder die Zugangsmöglichkeiten zu den Einsatzorten zu beeinträchtigen“, sagt Jürgen Spielmann, Director Technology Commercial Tires, Europe, Middle East and Africa.

Goodyear hat den neuen Omnitrac MSD 495/45 R 22.5 zusammen mit Renault Trucks entwickelt und stellt diesen neuen Reifen erstmals auf dem Premium Lander 8 x 4 Extraleicht-Betonmischer mit Liebherr-Aufbau vor. Das bestätigt das Interesse der Industrie an dem innovativen Reifen.

### Eigenschaften und Vorteile des Reifens:

- breites Profil für eine hohe Laufleistung und eine hervorragende Traktion
- kontinuierlich breiter werdende Rillen zur Schulter hin für optimale Selbstreinigung
- Profilblöcke im Schulterbereich verzahnen sich mit dem Untergrund und sorgen für eine bessere Traktion im Schlamm
- steifes Blockdesign für einen besseren Schutz vor Verletzungen
- minimale Geräuschentwicklung
- Verstärkungen im Schulterbereich sorgen für eine hohe Widerstandskraft und exzellentes Handling
- offenes Profildesign mit optimierten Profilblöcken, um das „Steinefangen“ zu vermeiden
- neue Profilmischung für mehr Laufleistung, weniger Verschleiß und bessere Schnittfestigkeit
- Silica-Laufflächenmischung für verbesserte Bremsleistung bei Nässe
- "Multi-Radius"-Profilkontur für bessere Bodendruckverteilung

### Über Goodyear

Goodyear hat seinen Hauptsitz in Akron/Ohio und zählt zu den größten Reifenherstellern der Welt. Das Unternehmen produziert Reifen und chemische Produkte an mehr als 60 Standorten in 25 Ländern und unterhält in fast allen Ländern der Welt Vertriebsbüros. Goodyear beschäftigt weltweit über 75.000 Mitarbeiter.

Das Reifenangebot von Goodyear für Nutzfahrzeuge, Busse und Reisebusse umfasst mehr als 400 verschiedene Reifen in über 55 verschiedenen Größen. Viele der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeugen statten ihre Fahrzeuge serienmäßig mit Reifen von Goodyear aus, darunter Volvo, Renault, Scania, DAF, MAN, Mercedes-Benz und Iveco. Darüber hinaus beliefert Goodyear auch alle führenden Hersteller von Anhängern.

Mit seinem Fleet First-Programm, in dem das TruckForce-Servicenetzenwerk, die 24 Stunden Lkw-Pannenhilfe ServiceLine 24h, Mobility, das Internet-Managementsystem FleetOnlineSolutions sowie Next Tread enthalten sind, bietet Goodyear das umfangreichste Spektrum an Spezialdiensten an, das derzeit in diesem Industriezweig zur Verfügung steht.

Weitere Informationen über Goodyear und seine Produkte finden Sie im Internet unter [www.goodyear.at](http://www.goodyear.at).

## **8. International – Verkehrsminister weisen auf die Wichtigkeit des freien Gütertransports hin**

Beim Weltverkehrsforum (ITF) in Leipzig Ende Mai, bei dem Verkehrsminister aus 52 Ländern teilnahmen, wurde auf die Bedeutung des freien Gütertransports für die Weltwirtschaft hingewiesen. Dazu der amtierende ITF-Präsident und türkische Verkehrsminister Binali Yildirim: "Transport und Verkehr sind der Lebensnerv der Wirtschaft"

Dafür müsse die internationale Kooperation gestärkt werden. In einer Abschlusserklärung warnten die Verkehrspolitiker vor Protektionismus der der Transportbranche nur schade, und forderten den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur langfristig abzusichern.

Yildirim warnte vor nationalen Alleingängen zum Schutz der heimischen Märkte und damit verbundenen Hindernissen für den freien Warenverkehr. Auch kritisierte er, dass auf internationaler Bühne von vielen Staatschefs der freie Warenverkehr angepriesen würde, jedoch auf nationaler Ebene auf diese Worte keine Taten folgten.

Die ITF-Mitglieder wiesen auf die enge Verflechtung von Wirtschaftswachstum und Gütertransport hin und dass in der weltweiten Wirtschaftskrise die Transportbranche eine wichtige Rolle spielen wird, um der Wirtschaft wieder zum Aufschwung zu verhelfen.

Dafür sei ein nachhaltiger Wachstumskurs, Innovationen und neue technologische Lösungen und Investitionen in die Infrastruktur, sowie effiziente, saubere und sichere Systeme notwendig.

## 9. Stau - an der Rampe

Seit 40 Jahren gibt es in Europa Sozialvorschriften zum Schutz der Lkw-Fahrer. Die praktische Umsetzung ist jedoch für so manche Transportunternehmen schwierig oder wird zum Teil auch ignoriert.

Für die meisten Lkw-Fahrer war der stundenreiche Job bislang eine gute Möglichkeit gutes Geld zu verdienen. Doch für einige schwarze Schafe war dabei das Fälschen der Tachoscheiben oft Routine. Das sollte jedoch vorbei sein, als die EU vor drei Jahren die Lenk- und Ruhezeitenverordnung verschärfte und sich durch den digitalen Tacho nun auch Verstöße gegen die erlaubten Arbeitszeiten von durchschnittlich 48 Stunden pro Woche genau nachweisen lassen.

Eine positive Folge davon ist, dass nun Disponenten und Fahrer die Touren genauer und besser planen. Einen "Strich durch die Rechnung" macht hier jedoch oft die lange Wartezeit an der Rampe des Einzelhandels. Dem wiederum folgt, dass Fahrer von Ihren Vorgesetzten dazu angehalten werden, den Tacho beim Warten und Abladen auf Pause zu stellen. Viele Fahrer machen bei mit, da sie mehr-oder-weniger keine andere Wahl haben. Machen sie nicht mit, macht den Job im Handumdrehen ein anderer Lkw-Fahrer. Das weiß auch Gerhard Wilkart aus Deutschland, der sich gegen den Betrug wehrte und umgehend gefeuert wurde. Dieser Fall wird voraussichtlich am neunten Juni in der Sendung "Frontal 21" zum Thema "Sozialvorschriften für Lkw-Fahrer" auf ZDF behandelt.

## 10. KAMAG -liefert Spezialfahrzeuge nach Korea

Fahrzeuge bringen zusammen 186 Tonnen auf die Waage

Der Ulmer Spezialfahrzeughersteller KAMAG Transporttechnik GmbH & Co. KG hat zwei Spezialfahrzeuge nach Korea ausgeliefert. Ein enormes Stahlwerk in Seoul erhält einen Schlackentransporter. Eine der größten Schiffswerften bestellte einen Plattformhubwagen für den Transport von Schiffsteilen. Der Transport der zusammen 186 Tonnen schweren Fahrzeuge erfolgt auf der Straße bis zum Neckarhafen in Heilbronn. Danach geht es per Binnenschiff bis nach Antwerpen, wo sie in ein RoRo-Hochseeschiff verladen werden. Von dort werden die beiden Transporter zum Bestimmungshafen Masan in Korea gebracht.

### Schlackentransporter für Stahlwerk

Neunzig Tonnen Eigengewicht, einhundert Tonnen Nutzlast, und damit ein Gesamtgewicht von rund 190 Tonnen bringt der Schlackentransporter von KAMAG auf die Waage, der jetzt an das koreanische Stahlwerk in Seoul zum Versand gebracht wurde. Das Fahrzeug wird innerhalb der Stahlproduktion für die Entsorgung flüssiger Schlacke eingesetzt. Die Schlacke, die bei der Stahlschmelze anfällt, ist bis zu 1.300 Grad heiß und extrem aggressiv. Dementsprechend zuverlässig muss das Transportfahrzeug sein, das die anspruchsvolle Aufgabe bewältigt, die Flüssigschlacke in speziellen Schlackenkübeln zur Deponie zu bringen und dort auszukippen. Als führender Hersteller von Spezialfahrzeugen hat KAMAG mit seiner aktuellen Schlackentransportergeneration erneut den Sicherheitsstandard dieser Fahrzeuge verbessert.

### Hubwagen für Schiffswerft

Die koreanische Werft ist der fünftgrößte Schiffbauer der Welt. Sie gehört seit Jahren zu den Kunden des Ulmer Fahrzeugherstellers und hat bereits mehrere KAMAG Transporter im Einsatz. In der Werft werden vorrangig Tanker, Containerschiffe und Spezialschiffe, die für den Chemikalientransport eingesetzt werden, auf Kiel gelegt. Für den Transport einzelner Schiffssegmente oder Bauteile wie Dieselmotor oder Schiffspropeller, wird der Plattformhubwagen von KAMAG eingesetzt.

Mit seiner Ladeflächenabmessung von 23,3 x 6,6 Metern hat er nicht nur die Grundfläche eines stattlichen Einfamilienhauses, er ermöglicht damit gleichzeitig die Aufnahme groß dimensionierter Schiffsteile. Nicht nur die Größe der Ladefläche, auch die Tragfähigkeit des Spezialtransporters ist beeindruckend: mit 518 Tonnen stemmt er das Gewicht von rund 450 Mittelklasse-PKW. Zusammen mit seinem Eigengewicht von 96,5 Tonnen, bringt der Transporter in beladenem Zustand ein Gesamtgewicht von 614,5 Tonnen auf die Straße. Dies verteilt sich auf insgesamt 64 Räder, die an 16 Pendelachsradsets montiert sind.

Mit seiner elektronischen Vielweglenkung ist der Hubwagen wendig wie ein Kleinfahrzeug. Der Transporter kann sich unter Vollast um die eigene Achse drehen, schräg, seitlich oder auch quer zu seiner Längsachse fahren. Dafür sorgt eine Lenkelektronik, die jeden einzelnen Pendelachs-Radsatz ansteuert. Der hydrostatische Fahrtrieb sorgt für besonders feinfühligere Fahrbewegungen. Besonders wenn zwei Schiffbauteile aneinander gefügt werden, ist höchste Präzision in der Manövrierbarkeit des Riesenfahrzeuges wichtig. Der 518 PS starke Dieselmotor treibt Hydraulikpumpen an, die wiederum Drucköl an die Radmotoren in den Pendelachsen weiterleiten.

Für den Transport noch größerer Gewichte ist der Transporter mit einer Koppelvorrichtung ausgestattet. Damit kann er mit einem zweiten Fahrzeug zu einer Einheit gekoppelt werden. Die Nutzlast erhöht sich dabei um die Tragfähigkeit des zweiten Fahrzeuges.



Verladung von zwei Schwergewichten im Donautal in Ulm.  
KAMAG schickt zwei Spezialfahrzeuge auf die Reise nach Korea. Zusammen wiegen sie 186 Tonnen.

[www.kamag.com](http://www.kamag.com)

#### Zusätzliche Informationen zu KAMAG Transporttechnik

Transporter von KAMAG stehen weltweit für Spitzentechnologie und besondere Produktqualität. Zuverlässigkeit im täglichen Einsatz, hohe Belastbarkeit und eine lange Lebensdauer machen die Fahrzeuge zum wichtigen Bestandteil von modernen Logistikabläufen. Die Geschichte der Fahrzeugtechnik für Schwertransportfahrzeuge ist eng mit dem Namen KAMAG verbunden. Das Unternehmen gehört zur Firmengruppe des Heilbronner Industriellen Otto Rettenmaier. Innerhalb der Gruppe ist die Schwerlastsparte „TII –Transporter Industry

#### **11. Reifenangebot der Woche**



Marke: INFINITY  
Dimension: 445 / 65 R 225  
Typ: Infinity A 38, Geschwindigkeitsindex: 168 K, Gemischter Einsatz

Jetzt um 312,00 Euro per Stk.  
(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf [www.truck.at](http://www.truck.at) in der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

## 12. Geistesgegenwärtige Buben

Mut und schnelle Reaktion zeigten zwei Lehrer Ende Mai während einer Klassenausfahrt und verhinderten dadurch eine Bus-Katastrophe. Die Gruppe der Da-Vinci-Schule aus Wels war mit dem Bus auf der Westautobahn in Richtung Salzburg unterwegs, als der Fahrer einen epileptischen Anfall erlitt und hinter dem Steuer zusammenbrach. Die beiden Lehrer reagierten geistesgegenwärtig und konnten den Bus stoppen und am Pannestreifen abstellen.

Die 31 Kinder waren bestens gelaunt und freuten sich auf ihr Ausflugsziel, den Hanger 7, wo die Red-Bull-Flugzeuge besichtigt werden sollten. Bei Thalgau, kurz nach 09:00 Uhr schlug die fröhliche Stimmung jedoch jäh in Angst um.

Der Busfahrer gab plötzlich eigenartige Geräusche von sich, streckte im nächsten Moment die Hände hoch und sackte zusammen. Für einige Sekunden fuhr der Geisterbus mit Tempo 100 führerlos die Autobahn entlang und prallte mehrmals gegen die Mittelleitschiene. Die Lehrerin Iris Fuchs saß in der zweiten Reihe, reagierte sofort, erfasste das Lenkrad und konnte den Bus halbwegs gerade halten. Ihr Kollege Klaus Forstner kam sofort zu Hilfe und schob die Füße des Fahrers zur Seite, um an das Bremspedal zu gelangen. Mit vereinten Kräften schafften es die beiden Lehrer den Bus am Pannestreifen zum Stehen zu bringen. Bis auf ein Peitschenschlag-Syndrom bei einem Buben, blieben alle Kinder unverletzt und konnten mit ihren beiden Helden in einem Ersatzbus die Heimreise antreten.

Der Fahrer wurde ins Krankenhaus gebracht.

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.

[info@truck.at](mailto:info@truck.at) oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Kurze Mail mit "Newsletter Storno" an [info@truck.at](mailto:info@truck.at) senden.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung