

BREMSPUNKT

AUTOHAUS RÖHM

Sachkundiger Service für Hochvoltssysteme

FOTOSTORY

So entsteht der Bremszylinder NG3 EVO

DUELL DER GIGANTEN

Jochen Hahn will den siebten Europameistertitel

HEFT
66

Dezember 2024 – das Kundenmagazin
der Knorr-Bremse
Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH



KNORR-BREMSE

Inhalt

EDITORIAL

- 03 Alexander Wagner, Bereichsleiter Aftermarket/TruckServices der Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH

NEWS

- 04 Megawatt Charging System: Aufladen in der Lenkpause
 12 ECU: Neuer Reparaturprozess
 13 Kupplungsaktuatoren: Portfolio erweitert
 14 NG3 EVO: Mehr Qualität, weniger Kosten
 15 Kupplungskompressoren: Neue Werkzeuge
 16 iTEBS® X: Einfache Diagnose in der Cloud
 17 ETM Award: Erfolgsgeschichte geht weiter
 18 Interview: Stickerkartuschen begeistern Kunden
 22 Jochen Hahn: Den Europameistertitel im Blick
 24 Wohltätigkeit: Lkw-Fahrer helfen krebserkrankten Kindern

TITEL

- 28 Hochvoltssysteme: Autohaus Röhm setzt auf Starkstrom
 34 Interview: Paul Academy - Wissensvermittlung für Service an E-Fahrzeugen

TECHNIK/SERVICE

- 36 Fotostory: So entsteht der Bremszylinder NG3 EVO
 38 Up2Date
 39 TruckServices App: Punktgenaue Kundengespräche

KUNDENPORTRÄT

- 40 Teilehändler: Besko mit neuem Zentrallager



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH, Dezember 2024
 Eine Information für Kunden und Partner von Knorr-Bremse

KONZEPTION UND REALISIERUNG

ETM corporate publishing und Knorr-Bremse Services GmbH
 Corporate Marketing

MITARBEITER DIESER AUSGABE

Simon Basler, Maximilian Csik, Sabine Duffner-Beck, Thomas Hünseler, Thomas Rosenberger, Georg Weinand, Magdalena Usar

FOTOS

BPW Aftermarket, Daimler Truck, Designwerk, Dierre, Jochen Hahn Racing Team, HAVI, Richard Kienberger, Knorr-Bremse, MAN, Paul Group, Remondis, Thomas Rosenberger, Siemens, Trucker helfen Kindern

GRAFIK

Knorr-Bremse Services GmbH
 Corporate Marketing,
 Anna Lilakewitsch,
 Cathrin Huber

VERLAG

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH,
 Geschäftsbereich ETM corporate publishing, Geschäftsführer:
 Bert Brandenburg und Oliver Trost,
 Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
 © by ETM corporate publishing 2024

KONTAKT ZUR REDAKTION

bremspunkt@knorr-bremse.com

Liebe Leserin, lieber Leser,

TruckServices Future Ready Aftermarket. Products & Services for Today. Solutions for Tomorrow – mit unserer neuen Positionierung haben wir uns Ihnen auf der Automechanika im Herbst präsentiert. Dies drückt aus, dass Knorr-Bremse TruckServices Gegenwart und Zukunft seiner Kunden fest im Blick hat. Wir liefern Ihnen nicht nur schnelle und professionelle Unterstützung im Tagesgeschäft, sondern bieten Ihnen auch innovative und zukunftsgerichtete Produkte, Service und ganzheitliche Lösungen.

Dass unser Gesamtpaket Sie überzeugt, konnten wir in zahlreichen Gesprächen auf der Frankfurter Messe feststellen. Wir freuen uns auch darüber, dass die Innovationen in den Partnerprogrammen Expert Network für Werkstätten und Händler, wie etwa das neue Loyalitätsprogramm, bei Ihnen auf offene Ohren gestoßen sind. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass wir die Beziehung zu unseren Kunden auch künftig weiter stärken und vertiefen können. Das Beispiel des Handelsunternehmens Besko aus Bielefeld in dieser Ausgabe zeigt, wie eine lebendige und professionelle Partnerschaft aussehen kann.

Um Positionierung in einem anderen Sinn geht es bei unserer Titelgeschichte. Werkstätten müssen sich heutzutage mit Serviceaufgaben an Nutzfahrzeugen mit elektrischem Antrieb und Hochvolt-System auseinandersetzen. Denn die Nutzfahrzeughersteller fordern von ihren Vertriebspartnern, dass sie in der Lage sind, elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge zu warten. Wie Partner diesen Ansprüchen gerecht werden können, zeigt das Beispiel des Autohauses Röhm aus Wendlingen bei Stuttgart. Auf der Straße sind künftig die Schnellladepunkte des Megawatt Charging Systems für einen emissionsfreien internationalen Güterfernverkehr unverzichtbar. Doch wo sollen sie aufgebaut werden? Und wie lange dauert das? In unserer Story „400 Kilometer in 40 Minuten“ nähern wir uns diesen Fragen an.

Positioniert hat sich übrigens auch Jochen Hahn – in aller Freundschaft zwar, aber dennoch ganz deutlich. Er will 2025 den siebten Truck Race Europameistertitel gewinnen und damit Norbert Kiss, den Seriensieger der vergangenen Jahre, endlich wieder hinter sich lassen.

Last, but not least steht Weihnachten vor der Tür. Die Zeit des Durchschnaufens, aber auch die des Helfens. Die Aktion „Trucker helfen Kindern“ fährt jedes Jahr zu Weihnachten mit 120 Lkw durch den Landkreis Main-Spessart und sammelt Spenden für krebserkrankte Kinder. Gerne stellen wir sie Ihnen in diesem Heft vor.

Frohe Weihnachten und ein erfolgreiches Jahr 2025 für Sie alle!

Alexander Wagner



ALEXANDER WAGNER,
 Bereichsleiter Aftermarket/TruckServices
 der Knorr-Bremse Systeme für
 Nutzfahrzeuge GmbH

400 Kilometer in 40 Minuten

Hoffnungsträger für den emissionsfreien internationalen Güterfernverkehr ist das Megawatt Charging System. Mit Ladeleistungen ab 700 kW soll es vollständiges Nachladen in der Lenkzeitpause und damit Tagesreichweiten bis zu 800 Kilometern ermöglichen. Erprobungsprojekte haben bereits begonnen, private Anbieter wollen ebenfalls 2025 mit MCS starten. Die Tücke steckt im Detail.



CCS- (OBEN) UND MCS-DOSE (LINKS) IM VERGLEICH. MCS erlaubt künftig das Laden mit bis zu 3,75 Megawatt, während CCS auf unter 500 kW limitiert ist.

Ohne eine leistungsfähige öffentliche Ladeinfrastruktur ist der Straßengüterverkehr mit E-Lkw nicht möglich. Der aktuelle Schnellladestandard CCS (Combined Charging System 2.0) ist für Stromstärken bis 500 Ampère und Spannungen bis 1.000 Volt ausgelegt. Das ergibt eine maximale Ladeleistung von 500 kW, üblich sind derzeit an öffentlichen Ladestationen Leistungen zwischen 150 und 400 kW. Damit bietet CCS zwar genug Ladeleistung, um einen schweren Lkw während einer längeren Standzeit vollständig zu laden. Für das Schnellladen in der Lenkzeitpause von 45 Minuten reicht diese Leistung jedoch nicht aus. Um einen Lkw in dieser Zeit aufzuladen, sind im Mittel 750 kW und damit in der Spitze über ein Megawatt nötig, da die Ladekurve nicht linear verläuft, um die Batterie vor Überhitzung und Alterung zu schützen.

Doch nur mit einer Zwischenladung erreichen E-Lkw Tageslaufleistungen von 750 Kilometern und sind damit hinsichtlich der Reichweite konkurrenzfähig zum Diesel-Truck. E-Lkw verbrauchen im Fernverkehr 1,1 bis 1,3 kWh pro Kilometer. So sind rund 1.000 kWh Strom nötig, um die im Fernverkehr üblichen Tagesdistanzen

zu bewältigen. Batteriepacks mit höheren Kapazitäten bieten wegen der zusätzlichen Anschaffungskosten und des Mehrgewichts keine wirtschaftlich sinnvolle Lösung. Auch die Ladezeiten würden deutlich zunehmen. Die Betreiber des Projekts NEFTON (Nutzfahrzeugelektrifizierung zur transportsektoroptimierten Netzanbindung) rechnen bei den üblichen Ladeleistungen mit einem Lenkzeitverlust von 40 Minuten am Tag.

Die wirksamste Strategie für den Fernverkehr ist eine höhere Ladeleistung, wie es das Megawatt Charging System (MCS) verspricht. Es ermöglicht Stromstärken bis 3.000 Ampère und Spannungen von 1.250 Volt. Das entspricht einer Ladeleistung bis zu 3.750 kW beziehungsweise 3,75 MW. An ersten MCS-Stationen sollen jedoch zunächst Ladeleistungen von 700 bis 1.100 kW verfügbar sein. In Deutschland sollen diese entlang der Autobahn A2 zwischen Dortmund und Berlin entstehen. Im Rahmen des Projekts HoLa wollen die Lkw-Hersteller Volvo Trucks, Daimler Truck, MAN und Scania gemeinsam mit Infrastrukturanbietern das Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr untersuchen. Dazu sollen zunächst an vier Standorten je zwei MCS-Ladepunkte aufgebaut werden. In der letzten Ausbaustufe werde die Zahl auf insgesamt acht MCS- sowie zehn CCS-Ladepunkte an fünf Standorten wachsen. Verschiedene Logistikdienstleister sollen die Stationen im Logistikbetrieb testen.

Eine HoLa-Halbzeitbilanz des Fraunhofer ISI auf Basis der Erfahrungen während der Planung und Einrichtung der Stationen liegt seit März vor, auch wenn das MCS-Laden dort immer noch nicht möglich ist. Demnach wird MCS nur eine Rolle für den Langstreckenverkehr spielen, während das Depotladen mit geringeren Ladeleistungen für einen großen Teil der batterieelektrischen Lkw-Flotte ausreichend sein wird. Bis zum Jahr 2030 würden nur rund 20 Prozent der gesamten batterieelektrischen Lkw-Flotte MCS benötigen. Daher sollte das MCS-Laden vor allem entlang der wichtigsten Langstreckenachsen ausgebaut werden. Auf privaten Stellflächen sollte dagegen Langsamladen mit 50 kW beziehungsweise deutlich unter 350 kW je Ladepunkt eingerichtet werden. Das ermögliche einen zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Denn je höher die Leistungsanforderungen, desto langwieriger gestaltet sich der Ausbau. Da CCS- und MCS-Ladestationen erhebliche Anschlussleistungen erfordern, werden sie in der Regel an die Mittelspannung angeschlossen sein – ein aufwändiger und komplexer Prozess, der einige Jahre dauern kann. Hinzu kommen



»Intransparente Strompreise an öffentlichen Ladestationen machen Betriebskostenrechnung unmöglich.«

Sascha Hähnke,
Geschäftsführer Remondis Sustainable Services



BISHER EXISTIEREN nur ganz wenige Mercedes eActros 600 mit MCS-Lademöglichkeit. Ein erster Test des MCS-Ladens war aber erfolgreich.

BATTERIEKAPAZITÄTEN AKTUELLER E-LKW FÜR DEN FERNVERKEHR

Marke und Typ	Nennkapazität/ davon nutzbar	Reichweite	max. Ladeleistung
DAF XF electric	525/462 kWh	500 km	CCS 325 kW
Designwerk HC Venturo 500 E*	508/432 kWh	360 km	CCS 350 kW
Iveco S-eWay	738/629 kWh	500 km	CCS 350 kW
Mercedes eActros 600	621/600 kWh	500 km	CCS 400 kW, MCS-Vorrüstung bestellbar
MAN eTGX	534/480 kWh	400 km	CCS 375 kW, vorbereitet auf MCS
Renault E-Tech T	500/421 kWh	320 km	CCS 250 kW
Scania 45 R	624/517 kWh	400 km	CCS 375 kW
Volvo FH electric	540/421 kWh	320 km	CCS 250 kW

Alle Angaben laut Hersteller für 4x2-Sattelzugmaschine mit größter Batteriekapazität. Reichweite hängt maßgeblich von Einsatzbedingungen, Spezifikation der Zugmaschine und klimatischen Bedingungen ab.

*Designwerk bietet Batteriepakete bis 1.000 kWh Nennkapazität, dann aber in Verbindung mit einer 6x2-Sattelzugmaschine.

die Lieferzeiten von Transformatoren, die üblicherweise bei einem Jahr liegen und nur standortscharf bestellt werden können – also erst dann, wenn Standort und lokale Rahmenbedingungen feststehen.

Der Zwischenbericht empfiehlt ein öffentliches Ladenetz von mindestens 1.000 MCS-Ladepunkten zum Jahr 2030. Dieser Annahme liegt zugrunde, dass batterieelektrische Trucks (BE) bis 2030 einen Anteil von 15 Prozent an der Gesamtflotte ausmachen. Die Hälfte dieser Ladevorgänge findet demnach an öffentlichen Ladepunkten statt. Durch die AFIR-Verordnung der EU (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) soll eine Schnellladeinfrastruktur mindestens im Abstand von 100 Kilometern entstehen. Daraus ergibt sich laut dem Zwischenbericht ein Netzwerk aus 142 Ladestandorten mit zwei bis zwölf Ladepunkten, die jeweils beide Fahrrichtungen bedienen. Die Planungen dafür müssten schon jetzt beginnen, fordern die Projektbetreiber, damit der Ausbau des Stromnetzes kurzfristig gestartet und die benötigten Parkflächen geschaffen werden können.

Auch unabhängig von Projekten wie NEFTON und HoLa treibt die Privatwirtschaft die Transformation voran. 2022 gründete sich das Konsortium CV Charging Europe, an dem sich Daimler Truck, die Volvo Group



DIE MCS-HARDWARE IST SCHON VERFÜGBAR, jedoch ist die Normierung noch nicht abgeschlossen. Daher sind alle MCS-Anlagen und -Fahrzeuge noch Prototypen.



SIEMENS HAT MIT SEINEN LADEGERÄTEN das Megawatt-Laden bereits erfolgreich durchgeführt.

mit den Marken Volvo und Renault sowie die Hersteller des Traton-Konzerns Scania und MAN beteiligten. Daraus ist inzwischen der Lkw-Ladeanbieter Milence hervorgegangen. Ziel des Zusammenschlusses: ein europäisches Netzwerk mit 1.700 Hochleistungs-Ladepunkten für Lkw bis 2027 – zunächst mit CCS-Ladepunkten, die in den kommenden mit MCS nachgerüstet werden. Mitte dieses Jahres hat Milence nach eigenen Aussagen erfolgreich einen Test an einem Mercedes eActros 600-Prototyp mit einer Ladeleistung bis 1,1 MW durchgeführt. Auch im Rahmen von NEFTON ist das MCS-Laden nach Aussagen von MAN an einem eTGX bereits gelungen.

Zur IAA Transportation 2024 hat Milence seine Baupläne konkretisiert. Demnach soll in Europa entlang der Hauptverkehrsrouten bis Ende 2025 ein Ladenetzwerk aus 70 Hubs mit zusammen mehr als 570 Hochleistungsladern entstehen. Vier davon wurden bereits eröffnet: in den Niederlanden (Venlo), in Frankreich (Seine Eure), Belgien (Hafen Antwerpen-Brügge) und in Schweden (Varberg). Weitere sollen kurzfristig in Deutsch-

LADEZEITEN EINES MAN E-LKW *

Ladestrom	Geschätzte Ladezeit	System
200 A (150 kW)	115-230 min	CCS
500 A (375 kW)	45-90 min	CCS
1.000 A (ca. 750 kW)	45-90 min	MCS
1.500 A (ca. 1 MW)	ca. 30 min	MCS

*in Abhängigkeit von Ladestrom und Batterie-konfiguration. MAN eTGX mit 480 kWh nutzbarer Kapazität ermöglicht einen konstanten Ladestrom über zwei Drittel der Ladezeit. Quelle: NEFTON

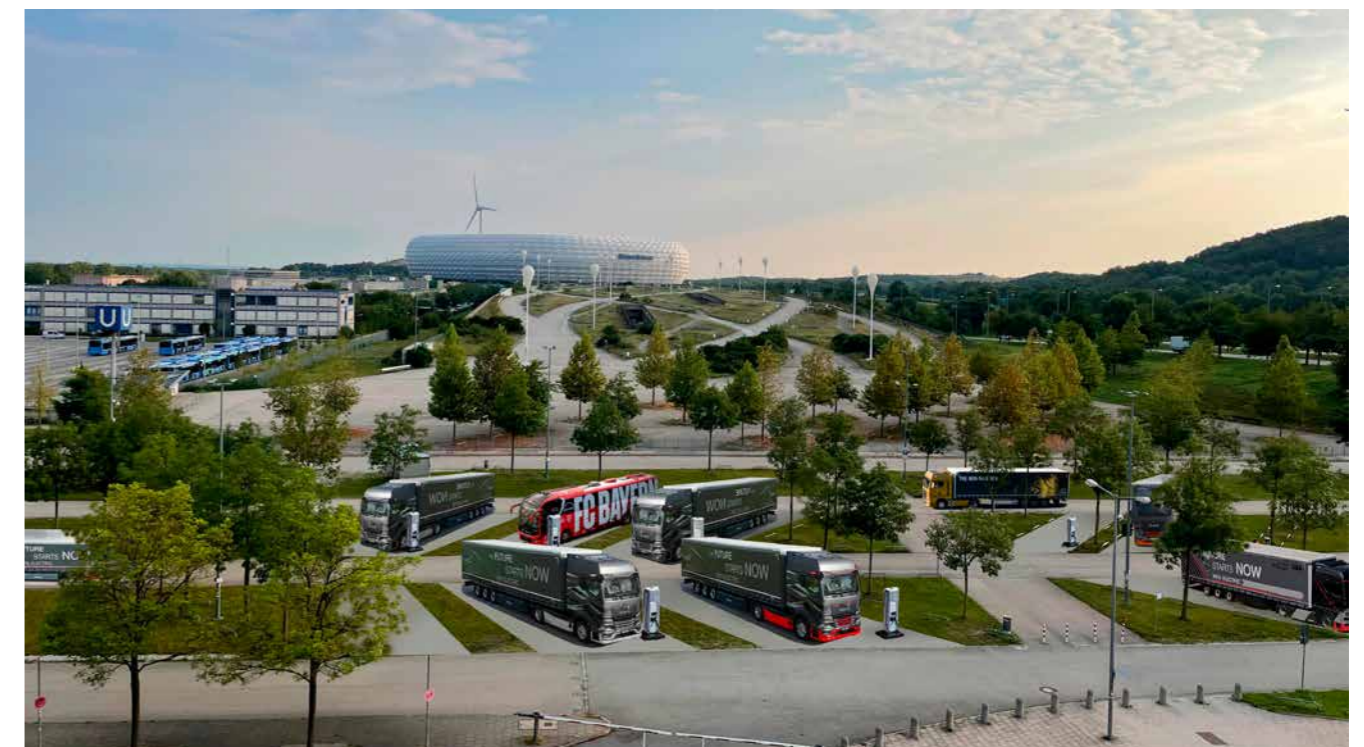
land folgen, zunächst am Hermsdorfer Kreuz, später bei Vockerode, Himmelkron, Hüttenberg, Kirchberg an der Jagst, Kassel-Lohfelden und Recklinghausen. In Deutschland soll wegen des hohen Transportaufkommens mit 24 Hubs auch die größte Zahl an Milence-Ladestationen gebaut werden. Noch sind die Ladepunkte der Milence-Standorte auf 400 kW begrenzt. Der Anbieter will sie aber teilweise zu MCS-Ladepunkten mit bis zu 1,44 MW Ladeleistung ausbauen, sobald die Technologie serienreif und CE-konform am Markt verfügbar ist. In den kommenden Monaten sollen zunächst fünf Standorte davon profitieren.

Ein Projekt womöglich mit Vorbildfunktion ist die Nutzung des Areals der Münchner Allianz Arena für einen MCS-Ladepark. Darüber haben sich der FC Bayern München und MAN verständigt. Große Sportstadien eignen sich für diese Anwendung, da sie wegen ihres hohen Strombedarfs etwa für Flutlicht und Gastronomie über ein sehr leistungsstarkes Stromnetz verfügen, das aber

nur an Spieltagen genutzt wird. Die Allianz Arena liegt zudem direkt am vielbefahrenen Autobahnkreuz München-Nord und besitzt einen eigenen Autobahnanschluss. Der Bau soll im Laufe des Jahres 2025 beginnen. Insgesamt sind dort laut MAN 30 Ladepunkte vorgesehen, womit täglich 500 elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge geladen werden können.

Der Schweizer Hersteller von E-Lkw und Ladelösungen Designwerk hat eine mobile Lösung für das MCS-Laden entwickelt. Dazu bietet das Unternehmen eine Station im Container-Format an, die direkt an das 400-Volt-Netz angeschlossen wird. Erster Kunde im Rahmen eines Demonstrationsprojekts mit dem Schweizer Bundesamt für Energie (BFE) ist die Galliker Transport AG. Sie hat nach Angaben von Designwerk einen Mega Charger mit einer Ladeleistung von 1,05 MW erhalten, der sowohl zwei CCS- als auch zwei MCS-Stecker bietet. Die Station besitzt einen eigenen Batteriespeicher. Dadurch werde das Stromnetz beim Ladevorgang nicht durch Ladespitzen belastet. Zudem gleiche der Speicher das schwankende Energieangebot aus erneuerbaren Energien aus. Designwerk sieht für den batteriegestützten Mega Charger Ladeleis-

SO SOLL DIE MCS-LADESTATION AUF DEM AREAL DES ALLIANZ STADIONS AUSSEHEN. Sportstadien besitzen ideale Voraussetzungen für MCS-Stationen.



tungen bis 1,4 MW und einen Batteriepuffer mit einer Kapazität bis zu 2 MWh vor.

Das klingt vielversprechend, doch die Tücke steckt im Detail. Das MCS befindet sich noch im Prototypenstadium, da die Normierung der Technik noch nicht abgeschlossen ist. „Wir erwarten, dass der ISO/IEC-Standard für MCS spätestens Mitte 2025 finalisiert ist. Den Hochlauf der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit MCS-Ladepunkten erwarten wir ebenfalls für diesen Zeitraum“, erklärt Vinzenz Becke-Stauner, Ladesystemarchitekt bei MAN Truck & Bus. Die Lkw, die für Tests über MCS-Ladefähigkeit verfügen, sind aus dem gleichen Grund noch Prototypen. Daimler Truck und MAN bieten für ihre serienreifen Elektro-Flaggschiffe eActros und eTGX derzeit nur eine Nachrüstfähigkeit an. „Der neue MAN eTruck kann somit im vierten Quartal 2025 mit MCS ausgestattet werden“, ergänzt der MAN-Experte. Zudem gibt es noch keinen eichrechtskonformen Gleichstrom-Zähler im Megawatt-Bereich. Doch nach deutschem Recht müssen Stromzähler geeicht sein, wenn Strom genau nach kWh abgerechnet werden soll.

Für Flottenbetreiber dürfte die größte Herausforderung der Strompreis sein. Darauf weist Sascha Hähnke, Geschäftsführer von Remondis Sustainable Services hin. Während er beim Depotladen auf dem eigenen Gelände Preissicherheit und niedrige Preise genießt, sieht das bei öffentlichen Ladestationen anders aus. „Wer investiert, will auch Geld verdienen. Das führt schon beim CCS-Laden zu hohen Preisen pro kWh. Zudem fehlt eine Übersicht über die teilweise stark schwankenden Strompreise an den unterschiedlichen Stationen. Das verhindert eine verlässliche Betriebskostenkalkulation“, erklärt er. Für ihn ist deswegen die ideale Lösung das Depotladen auf dem eigenen Betriebshof und bei Kunden. Torsten Oldhues, Senior Director Global Operations beim Logistikdienstleister HAVI und einer der Teilnehmer am Projekt HoLa teilt diese Meinung: „MCS ist eine Lösung für den Fernverkehr. Dennoch würden wir gerne Erfahrungen damit und mit dem Einrichten des entsprechenden Netzanschlusses auf unserem Gelände sammeln, sobald das Projekt endlich vorangeht, auch wenn wir feste Routen im innerdeutschen Verkehr fahren und E-Lkw mit einer der jeweiligen Tour entsprechenden Reichweite benötigen“, erklärt er. Doch wer im Fernverkehr aktiv ist, hat diese Wahlmöglichkeit nicht und muss auf MCS hoffen, um die Flottentransformation zu bewältigen.

»Sobald HoLa endlich vorangeht, würden wir gerne Erfahrungen mit dem MCS-Laden und dem Einrichten des entsprechenden Netzanschlusses sammeln.«

Torsten Oldhues,
Geschäftsführer Operations und Supply Chain, HAVI

ALS ERSTES UNTERNEHMEN HAT GALLIKER EINEN MEGA CHARGER VON DESIGNWERK IN BETRIEB GENOMMEN. Eine MCS- und CCS- Ladestation im Container-Format mit Batteriepuffer.



Die Projekte NEFTON und HoLa

NEFTON

Das Gemeinschaftsprojekt läuft von 2021 bis 2024 und wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert. Es soll die Wirkkette des MCS auf Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sowie das System aus E-Lkw, Ladesäule und Netzanbindung analysieren. Beteiligt sind neben dem Lkw-Hersteller MAN Forscher der TU München, der TH Deggendorf und der Forschungsstelle für Energiewirtschaft sowie Experten der Unternehmen AVL, Anbieter von Antriebssystemen, und PEA, ein Experte für Leistungselektronik.

HoLa

Das Projekt läuft seit September 2021 und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie von der EU gefördert. Im März 2024 wurde ein Bericht aus der ersten Hälfte der Projektlaufzeit von September 2021 bis Dezember 2023 und damit noch vor Inbetriebnahme der ersten Ladesäulen veröffentlicht. Darin werden Herausforderungen des Megawatt-Ladens von Lkw sowie Lösungen beschrieben und Empfehlungen für Planung und Auswahl der Standorte abgegeben. Beteiligt sind neben Volvo Trucks, Daimler Truck, MAN und Scania die Unternehmen ABB, EnBW, und Heliox sowie die Forschungspartner TU Berlin, Fraunhofer ISI und IAO, P3 automotive, TU Dortmund und die Universität Weimar.

ECU-Reparatur im Sprinttempo

Im Jahr 2025 startet Knorr-Bremse TruckServices sein europaweites Reparaturnetzwerk für elektronische Steuergeräte auf Basis der Diagnosesoftware Jaltest.



AN WERKBÄNKEN WIE DIESE werden die ECU geprüft und über Reparatur oder Austausch entschieden.

sowie innerhalb von 36 Stunden an den Kunden zurückgeschickt. Das 36-Stunden-Zeitfenster gilt neben Deutschland und Österreich ebenso für Portugal, Spanien, Frankreich, Italien, die Länder Mittelosteuropas und das Baltikum.

Schneller, nachhaltiger, günstiger – das Angebot von Knorr-Bremse an wiederaufbereiteten Produkten wird ab dem Jahr 2025 deutlich erweitert. Der neue Reparaturprozess vereinigt dabei die Fähigkeiten der Diagnosesoftware Jaltest von Cojali mit dem Wiederaufbereitungs-Know-how von Knorr-Bremse TruckServices.

Über eine Internetseite können Werkstattkunden künftig nach dem Auslesen der ECU mit Jaltest bei vorhandenen Schäden die Reparatur der Steuereinheit ohne Umweg über den Händler bestellen und die defekte Einheit mit einem Logistkdiensleister an ein Reparaturzentrum von Knorr-Bremse verschicken. Dort wird die Steuereinheit umgehend geprüft und wenn möglich repariert

Dass viele defekte Steuereinheiten nicht einfach ersetzt, sondern repariert werden, ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch kosteneffizient. Nach Schätzungen von Knorr-Bremse sind für Werkstätten Kostenersparnisse von bis zu 20 Prozent möglich, Händler können ebenfalls mit deutlichen Kostenvorteilen rechnen. Die Multimarkendiagnose von Jaltest sorgt darüber hinaus dafür, dass mehr als 2.500 ECU-Typen unterschiedlicher Nutzfahrzeughersteller und Systemlieferanten in den Reparaturprozess integriert werden können.

Die ersten vier Reparaturzentren in Tschechien, Frankreich, Spanien und Italien warten bereits gespannt auf die Aufträge der Kunden. Cojali und Knorr-Bremse werden das Netzwerk auch nach 2025 weiter ausbauen.

Portfolio an Kupplungsaktuatoren erweitert

Für Händler und Werkstätten hat TruckServices jetzt Kupplungsaktuatoren für Lkw von Volvo, Renault und Mercedes-Benz im Angebot.



KNORR-BREMSE TRUCKSERVICES VERSORGT DIE MARKEN Mercedes-Benz, Volvo und Renault mit Kupplungsaktuatoren.

Ohne pneumatische Kupplungsaktuatoren wären moderne Getriebe kaum denkbar. Heutzutage verlassen moderne Schwerlastkraftwagen die Montagelinien mit automatisierten Getrieben, die das Leben der Fahrer einfacher und komfortabler machen. Pneumatische Kupplungsaktuatoren (Concentric Clutch Actuators) spielen in diesen Getrieben eine entscheidende Rolle, denn sie übertragen die Kraft vom Motor auf den Antriebsstrang und optimieren die Leistung der Kupplung. Moderne Kupplungsaktuatoren werden elektronisch gesteuert, um den Schaltvorgang des Getriebes zu optimieren. Dadurch wird die Lebensdauer der Kupplung verlängert und der Kraftstoffverbrauch gesenkt.

Knorr-Bremse TruckServices erweitert deshalb sein Angebot an pneumatischen Kupplungsaktuatoren für Händler und Werkstätten auf die Marken Volvo und Mercedes-Benz. Nun können auch Nutzer der Volvo-Lkw FE, FH, FL, FM und FMX sowie der Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge Actros, Arocs, Antos und Atego von den belastbaren und langlebigen Qualitätsprodukten profitieren. Ebenfalls im Angebot sind pneumatische Kupplungsaktuatoren für die Renault-Lkw Kerax, Magnum und Premium.

Leistungssprung durch Crimptechnik

Die neue Bremszylinderreihe NG3 EVO kombiniert jahrelange Erfahrung mit einem vollvercrimpten Design, das die Qualität steigert und die Gesamtbetriebskosten senkt.



BREMSZYLINDER VON KNORR-BREMSE überzeugen durch Qualität, Leistung und Robustheit.

Bremszylinder sind der Schlüssel zum sicheren Bremsen, denn zuverlässige und vertrauenswürdige Produkte in bester Qualität sorgen dafür, dass gerade schwere Fahrzeuge wie Lkw oder Anhänger zum richtigen Zeitpunkt stoppen. NG3-Federspeicherbremszylinder von Knorr-Bremse bieten bereits seit vielen Jahren höchste Qualität und sind durch ihr Aluminiumgehäuse leichter als vergleichbare Wettbewerbsprodukte. Die Nachfolgeneration NG3 EVO von Knorr-Bremse, neu eingeführt bei namhaften OE-Kunden, setzt dort nahtlos an und ist mit ihrer kompakten und leichten Bauweise für den Einbau in limitierten Bauräumen (z. B. Lenkachsen) ideal. Speziell für Lkw- und Anhängeranwendungen, die mit pneumatischen Scheibenbremsen ausgestattet sind, sind NG3 EVO-Bremszylinder ein weiterer Schritt in Bezug auf Qualität, Leistung und Robustheit.

Eines der Geheimnisse hinter der Leistungsstärke des NG3 EVO ist der komplette Verzicht auf ein Spannband. Dies erhöht die Sicherheit in Werkstätten (Verhinderung von versehentlicher Demontage) und vermeidet Montagefehler (z. B. falsche Montage der Membrane), da die komplette Einheit einfach ausgetauscht wird. Die neue Monoblock-

lösung mit gleichmäßiger Membrankompression kombiniert Crimptechnik und Modularität, was die Bremszylinder leicht und kompakt macht und zugleich Qualität, Leistung und Robustheit steigert, insbesondere bei niedrigen Temperaturen. Die verbesserte Federkonstruktion sorgt für eine gleichmäßige Bremskraft und verbessert dadurch die Bremsleistung. Die verbesserte Beschichtung, die eine ausgezeichnete Korrosionsbeständigkeit bietet, verlängert die Lebensdauer des Produkts auch in anspruchsvollen Umgebungen. Das bedeutet selteneren Austausch und Reparaturen. Die längere Lebensdauer und der geringere Wartungsaufwand für den NG3 EVO führen letztendlich zu niedrigeren Gesamtbetriebskosten für den Fahrzeugbesitzer und zu zufriedenen Kunden in der Werkstatt.

Wichtige Helfer für die Wartung

Der Werkzeugkoffer für Kupplungskompressoren von TruckServices bietet jetzt auch zwei Spezialwerkzeuge für die HTC-Kits.



DER WERKSTATTKOFFER VON TRUCKSERVICES unterstützt Werkstattmitarbeiter bei allen Arbeiten rund um die Kupplung.

Um jedes Fahrzeug schnell und einwandfrei wieder aus der Werkstatt auf die Straße zu bekommen, sollten das verbaute Produkt und das verwendete Werkzeug perfekt zusammenpassen. Das gilt ganz besonders für die Wartung, die Reparatur oder den Austausch komplexer Systeme wie etwa Kupplungen. Ohne professionelles Werkzeug dauert der Arbeitsvorgang nicht nur länger, sondern es können auch wichtige Teile wie Dichtungen oder Führungen beschädigt werden.

Knorr-Bremse TruckServices bietet deshalb in seinem Werkzeugkoffer für Kupplungskompressoren zwei neue praktische Tools an. Diese Spezialwerkzeuge sind für die optimale Wartung der High-Torque-Clutch-Kits (HTC) bestimmt. TruckServices Kunden haben die Möglichkeit entweder einen komplett neuen Werkzeugkoffer zu erwerben oder alternativ zu ihrem bestehenden Werkzeugkoffer ein Ergänzungskit mit vier zusätzlichen Werkzeugen für die HTC-Wartung zu erwerben.

Die im Werkzeugkoffer enthaltenen Spezialwerkzeuge unterstützen die Werkstattmitarbeiter nicht nur bei der Demontage der Kupplung, sondern auch beim Auswechseln des Betätigungskolbens sowie der Montage von Kupplung und Antriebswelle. Die optimale Kombination aus Reparatursätzen und Spezialwerkzeugen ermöglicht dabei einen sicheren, schnellen und kostengünstigen Service, der nicht nur Kunden, sondern auch Werkstattprofis zufriedenstellt. Der neue Kupplungskompressor-Werkzeugkoffer und das Ergänzungskit, die zusammen mit einem führenden Hersteller von Spezialwerkzeugen entwickelt wurden, sind ab sofort im TruckServices Webshop erhältlich.

Einfache Diagnose mit OCT

Die cloudbasierte Diagnoseplattform OCT vereinfacht den Austausch defekter Steuergeräte beim elektronischen Bremssystem iTEBS® X und erfüllt außerdem die gesetzlichen Anforderungen zu Software Update Management und Cybersecurity.



DAS ELEKTRONISCHE BREMSYSTEM iTEBS® X ersetzt das TEBS G2.2.

Knorr-Bremse hat vor Kurzem die neueste Version seines elektronischen Bremssystems für Trailer, das iTEBS® X, auf dem europäischen Markt eingeführt. Im Vergleich zum Vorgängersystem TEBS G2.2 verfügt es über erhebliche Verbesserungen bei Vernetzung, Diagnostik, Stabilität, Sicherheit und Effizienz. Die erweiterten Kommunikationsmöglichkeiten und die internetgestützte Diagnosefähigkeit machen das iTEBS® X zukunftssicher und flexibel. Für Betreiber von Anhängern und Aufliegern bedeutet dies insgesamt höhere Sicherheit, bessere Wartungsoptionen und eine verbesserte Integration in moderne Flottenmanagementsysteme.

Im Zusammenhang mit dieser Produktinnovation hat Knorr-Bremse gemeinsam mit dem spanischen Diagnosespezialisten Cojali eine cloud-basierte Plattform zur Diagnose des iTEBS® X entwickelt. Dieser Service trägt den Namen OCT (Online Configuration Tool) und erfüllt die Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Managementsystemen für Softwareupdates gemäß UNECE R 155 und R 156. Das OCT ermöglicht es dem Benutzer unter anderem, vollständige und verschlüsselte Trailer-EBS-Konfigurationen, die auf der Fahrzeugidentifikationsnummer (VIN) basieren, aus einem zentralen Speicher herunterzuladen. OCT arbeitet dabei eng verzahnt mit der neuen Diagnoselösung KB Diagnostics, die auf dem etablierten Cojali Jaltest System basiert.

Eine wichtige praktische Verbesserung für Anwender besteht darin, dass für Werkstätten, die das OCT verwenden, künftig manuelle Schritte beim Austausch eines defekten Steuergeräts entfallen. So müssen zum Beispiel keine Konfigurationsdaten mehr aus dem alten Steuergerät extrahiert werden. Sollte ein Steuergerät nicht mehr reparabel sein, entfällt außerdem die Kommunikation mit den Herstellern der Anhänger, weil die erforderlichen Konfigurationsdaten jetzt direkt aus der Cloud abgerufen werden können.

Die Schulungen für das OCT können ab sofort als Präsenztraining und als virtuelles Klassenzimmer auf der Internetseite mytruckservices.knorr-bremse.com in der Rubrik „Trainings“ unter der Kategorie „Anhänger“ gebucht werden. Benutzer von Knorr-Bremse Diagnostics können sich über den folgenden Link für das OCT registrieren: itrailer.cojali.com/login/jaltest.

OCT (Online Configuration Tool) erfüllt sämtliche Anforderungen zur UNECE R 156.



Erfolgsgeschichte geht weiter



WOLFGANG KRINNER (LINKS) erhält die Auszeichnung aus den Händen von ETM-Geschäftsführer Oliver Trost.

Wolfgang Krinner, Mitglied der Geschäftsführung der Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge, zeigte sich bei der Preisverleihung auf der IAA Transportation in Hannover hochofreut: „So viele Jahre in Folge die Leserwahl des ETM Verlags zu gewinnen, ist eine großartige Anerkennung der Leistung unseres Teams. Die Auszeichnung mit dem ETM Award zeigt, dass wir sehr nah an den Bedürfnissen und Wünschen unserer Kunden sind. Für den achtzehnten ETM Award bedanken wir uns ausdrücklich bei den Leserinnen und Lesern von 'trans aktuell', 'Fernfahrer' und eurotransport.de sowie unseren Kunden.“

Mehr als 3.000 Leser der reichweitenstarken Nutzfahrzeugmagazine 'trans aktuell', 'Fernfahrer' sowie eurotransport.de des ETM Verlags hatten unter dem Leitgedanken „Best of new transportation“ über die besten Marken und Produkte der Nutzfahrzeugbranche abgestimmt und Knorr-Bremse zum wiederholten Mal auf Platz eins gewählt.

Beim diesjährigen ETM Award wurde Knorr-Bremse zum achtzehnten Mal in Folge zum Sieger in der Kategorie Bremsen gekürt. Die Leserwahl des Stuttgarter Fachverlags gilt seit 1997 als Benchmark in der Nutzfahrzeugindustrie.

Für Bernd Spies, Mitglied des Vorstands der Knorr-Bremse AG und verantwortlich für die Division Systeme für Nutzfahrzeuge, war der erneute Gewinn der wichtigen Kategorie Ausdruck des Vertrauens von Kunden und Lesern: „Knorr-Bremse ist mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von pneumatischen Scheibenbremsen für Nutzfahrzeuge und über 50 Millionen produzierten Einheiten Weltmarktführer in diesem Bereich. Die modulare SYNACT®-Scheibenbremsenfamilie für schwere Nutzfahrzeuge und Busse erreicht eine neue Dimension bei Leistung, Gewicht und Effizienz. Gemeinsam mit der gewichtsreduzierten Scheibenbremse NexTT® für Trailer stellt sie eine Schlüsseltechnologie hin zu einer unfallfreien Zukunft des Straßenverkehrs dar. Deshalb erfüllt uns die abermalige Auszeichnung mit großem Stolz.“

Fahrende Visitenkarten

Seit 2024 bietet Knorr-Bremse TruckServices im Aftermarket OSC-Kartuschen mit firmenindividuellen Stickern an. Das Angebot wurde bereits von einigen Kunden sehr positiv angenommen. Marco Pallottini vom italienischen Ersatzteil-spezialisten Dierre aus Rom und Sebastian Biesel von der BPW Aftermarket Group berichten über ihre Erfahrungen.

Wie finden Sie das Angebot kunden-individueller Stickerkartuschen von Knorr-Bremse TruckServices und warum haben Sie sich dafür entschieden?

Pallottini: Die Stickerkartuschen sind eine großartige Möglichkeit, um sich von Wettbewerbern abzuheben. Unsere Kartuschen werden dadurch wiedererkennbar und unverwechselbar. Die individuelle Anpassung ermöglicht es Unternehmen wie Dierre, eine noch stärkere Marke aufzubauen.

Biesel: Wir waren eigentlich zuerst skeptisch, weil wir einem Produkt, das sehr wettbewerbsintensiv ist, nicht so viel Aufmerksamkeit widmen wollten. Dann wurde uns aber klar, dass Kartuschen von Knorr-Bremse zusammen mit dem Logo der BPW Aftermarket Group den

Charakter einer fahrenden Visitenkarte haben können. Weil es sich um eine Reman-Kartusche handelt, greifen wir außerdem das Thema Nachhaltigkeit positiv auf – auch wenn wir uns aus Gründen des Corporate Designs schließlich für eine blau anstatt grün gefärbte Kartusche entschieden haben.

Wie war Ihr erster Eindruck von der Kartusche bei der Übergabe?

Pallottini: Der erste Eindruck war wirklich sehr positiv. Die Stickerkartusche sah genau so aus, wie zuvor mit Knorr-Bremse besprochen. Sie sah aus wie ein sorgfältig konzipiertes Produkt mit einer herausragenden optischen Wirkung. Genau so, wie wir es uns vorgestellt hatten.

Biesel: Wir haben gespannt auf die Auslieferung gewartet und die erste Lieferung so-

gar am Wareneingang in Empfang genommen, um einen ersten Eindruck vom umgesetzten Layout zu bekommen. Das Look-and-Feel war sogar noch besser als erwartet, weil man den Sticker gar nicht als solchen wahrnimmt.

Was war Ihnen bei der grafischen Gestaltung des Stickers wichtig? Was wollten Sie vermitteln?

Pallottini: Wir wollten einen klaren, aufgeräumten und professionellen Look, der die Kernelemente unserer Marke weiterträgt – Verlässlichkeit und Qualität.

Biesel: Die BPW Aftermarket Group ist dezentral organisiert und alle Gesellschaften sollten sich wiederfinden. Deshalb sind alle Markennamen der Gruppe, mit denen wir im Handel auftreten, auf der Kartu-

» Durch die Gestaltung der Kartusche können wir die Werte unseres Unternehmens an all unsere Kunden sichtbar weitergeben. «

Marco Pallottini,
General Manager Dierre Dimensione Ricambi



DIE KARTUSCHE VON DIERRE hat einen klaren Look und stellt den Firmennamen ins Zentrum.

sche vertreten. Wichtig war auch der gemeinsame Slogan „Partner for Quality“. Eine qualitativ hochwertige Kartusche, mit den Logos der landesverantwortlichen Ersatzteilgesellschaften der Gruppe, deckt sich mit der von uns gewünschten Wahrnehmung am Markt.

Was erhoffen Sie sich mit dem Verkauf Ihrer individuellen Stickerkartuschen?

Pallottini: Durch die Gestaltung der Kartusche können wir die zentralen Werte unserer Unter-

Dierre

Die Firma Dierre Dimensione Ricambi, kurz DDR, aus Rom ist ein Spezialist für Ersatzteile und Zubehör für Nutzfahrzeuge, Busse und Anhänger. Gegründet im Jahr 1987 hat sich das Unternehmen zu einem wichtigen Anbieter in Italien entwickelt. Es betreibt heute 17 Niederlassungen in Regionen wie Latium, Toskana und der Lombardei und unterhält einen eigenen Fuhrpark von 80 Lieferfahrzeugen. Mit 170 Mitarbeitern bedient Dierre ein umfangreiches Netzwerk an Kunden und bietet 120.000 Artikel an.

nehmensphilosophie an alle unsere Kunden sichtbar weitergeben. Die Kartusche soll nicht nur unser Produktangebot aufwerten, sondern auch unser Erscheinungsbild gegenüber unseren Kunden noch stärker professionalisieren.

Biesel: Uns ist die Sichtbarkeit im Markt sehr wichtig. Wir wollten aber keine private Labelkartusche, sondern ganz bewusst auch die Qualitätspartnerschaft mit Knorr-Bremse darstellen, denn es stehen ja beide Namen auf der Kartusche. Wir freuen uns auf das Wiedersehen mit der gemeinsamen Kartusche im operativen Straßenverkehr.

Gibt es schon erste Reaktionen aus dem Markt?

Pallottini: Wir haben die ersten Kartuschen im September ausgeliefert. Die Reaktionen der Kunden allgemein und insbesondere der Werkstätten war sehr positiv und anerkennend. Wir wurden schon mehrfach für unsere Hingabe zum Detail und die Verbesserung des Produkts im Allgemeinen gelobt.

Biesel: Auch wir haben mit unserer Herbstaktion im September die Kartuschen erstmals in die Werkstätten gebracht. Zuvor hatten wir mit unseren Landesorganisationen besprochen, ob das Produkt für sie interessant wäre, und sie glauben, dass der Sticker ein verkaufsfördernder Ansatz für sie wäre. Dementsprechend sind das Feedback und der Absatz des Pilotprojektes bisher wirklich gut.

Werden Sie weiterhin kundenindividuelle OSC-Stickerkartuschen von Knorr-Bremse ordern?

Pallottini: Ja, ich hoffe sehr, dass wir die Kartuschen weiter einsetzen, und wenn Qualität und Service so bleiben wie jetzt, dann habe ich daran auch keinen Zweifel. Wir hören immer sehr aufmerksam auf das, was der Markt sagt, und wenn die Nachfrage bestehen bleibt, dann machen wir damit natürlich weiter.

Biesel: Bisher ziehen wir ein sehr positives Fazit der Aktion und wir können uns gut vorstellen, das Projekt gemeinsam mit unserem Knorr-Bremse Ansprechpartner Rainer Behr weiterzuführen und vielleicht sogar auszubauen.



AUF DER STICKER-KARTUSCHE der BPW Aftermarket Group finden sich sämtliche Ersatzteilgesellschaften des Unternehmens wieder.

BPW Aftermarket Group

Die BPW Aftermarket Group ist das europaweite Ersatzteilnetzwerk der BPW Gruppe für Lkw und Trailer. Mehr als 120 Niederlassungen in 18 Ländern gewährleisten einen flächendeckenden Service. Das Produktportfolio umfasst sowohl Original-Ersatzteile aller relevanten Nutzfahrzeughersteller als auch zeitwertorientierte Lösungen für die Reparatur älterer Fahrzeuge. Für das Unternehmen arbeiten 1.200 Mitarbeiter, die zusammen einen Umsatz von 380 Millionen Euro pro Jahr erwirtschaften.



SEBASTIAN BIESEL (RECHTS), Director Category Management & Operations bei der BPW Aftermarket Group, und Rainer Behr, Key Account Manager von Knorr-Bremse Truck Services, haben die Einführung der Stickerkartusche bei BPW vorangetrieben.

Duell der Giganten

Norbert Kiss gegen Jochen Hahn – so lautet das ewige Duell der Truck-Racing-Europameisterschaft. Im Jahr 2025 will Jochen Hahn zum siebten Mal den Titel gewinnen und damit wieder alleiniger Rekorderupameister werden.



AUF SPANNENDE RENNSZENEN wie diese können sich Truck-Racing-Fans auch in der Saison 2025 freuen.



JOCHEN HAHN UMRAHMT von seinem großen Konkurrenten Norbert Kiss (rechts) und seinem Sohn Lukas.

In den vergangenen drei Saisons schien es wie in Stein gemeißelt: In der FIA Truck-Racing-Europameisterschaft wird Norbert Kiss Erster und Jochen Hahn Zweiter, dahinter folgt der Rest. Doch er wäre nicht Jochen Hahn, wenn er diesen für ihn lediglich zweitbesten Ausgang des Saisonverlaufs einfach so hinnähme. Deshalb hat er Norbert Kiss schon im Herbst freundschaftlich auf eine heiße Saison 2025 eingestimmt: „Ich habe ihm eine klare Kampfansage gemacht! Mit Sicherheit werden wir einen neuen Rentruck aufbauen, der zusammen mit mir als Fahrer und unserem eingespielten Team eine schlagkräftige Kombination darstellen wird.“

Jochen Hahn ist wild entschlossen, im Jahr 2025 das Saisonergebnis wieder zu seinen Gunsten zu drehen. Und das nicht ohne Grund: Momentan führen Kiss und er die ewige Bestenliste des Truck-Racing-Sports gemeinsam an. Beide haben sechs Mal den Titel des Europameisters gewonnen. Mit dem siebten Titel könnte sich der Schwarzwälder wieder vor dem Ungarn Kiss positionieren, was ihm selbstverständlich sehr gut gefallen würde.

Sportlich ist der Kurs also abgesteckt. Da ist es gut, wenn alle an einem Strang ziehen: „Zu spüren und zu sehen, dass all unsere langjährigen Partner an uns glauben und die gleichen Ziele verfolgen, tut gut und motiviert zusätzlich, noch ein paar Prozent mehr aus uns rauszukit-

zeln.“ Das gilt erst recht für Hauptsponsor Knorr-Bremse, mit dem Jochen Hahn eine langjährige und überaus erfolgreiche Partnerschaft verbindet. „Dank der Unterstützung von Knorr-Bremse haben unsere Ersatzteile immer beste Qualität, was bei dem hohen Verschleiß in unserem Sport unbezahlbar ist.“

Dabei schaffe es Knorr-Bremse, auch beim Thema Nachhaltigkeit überzeugend aufzutreten. „Nachhaltigkeit ist mir sehr wichtig, denn ich bin der Meinung, dass jeder von uns im Rahmen seiner Möglichkeiten zu einer nachhaltigen Zukunft unseres Planeten beitragen sollte“,

JOCHEN HAHN WILL IN DER SAISON 2025 den Spieß wieder umdrehen und vor Norbert Kiss als Europameister ins Ziel gehen.



KONZENTRATION IST GEFRAGT. Jochen Hahn bereitet sich auf den Start eines Rennens der Truck-Racing-Europameisterschaft vor.



stellt Jochen Hahn fest. Mit den Produkten der EconX® Reihe sei Knorr-Bremse ein wahrer Meilenstein gelungen, auf die er auch selbst zurückgreife, zum Beispiel bei Bremssätteln und Lufttrocknerpatronen. Bei Jochen Hahn ist also nicht nur sportlich, sondern auch in puncto Nachhaltigkeit vieles im grünen Bereich.

Weihnachtsmann im Lkw

★ ★ ★
Nächstes Trucker-Fest:
18.01.25 auf dem Hof von
Knorr-Transporte in Karlstadt



Die Aktion „Trucker helfen Kindern“ fährt jedes Jahr zu Weihnachten mit 120 Lkw durch den Landkreis Main-Spessart und sammelt Spenden für krebskranke Kinder. Zuletzt kamen 43.000 Euro zusammen. Für das Engagement gab es während der IAA Transportation 2024 eine Auszeichnung.

DIE ALTEN SCHÄTZCHEN DER FEUERWEHR sind Hingucker und Sympathieträger.

Im Landkreis Main-Spessart kommt der Weihnachtsmann mit dem Lkw. Das verdankt er der Aktion „Trucker helfen Kindern“ und dem sechsköpfigen Team rund um Daniel Köhler, Lkw-Fahrer bei Knorr-Transporte aus dem unterfränkischen Karlstadt. Die Benefiz-Veranstaltung entstand aus einem Trucker-Fest unter Freunden. „Wir waren einige Kumpels, die gemeinsam auf Trucker-Festivals gefahren sind. 2019 wollten wir unser eigenes Fest feiern. Der Aufwand, um alle Genehmigungen für das ‚Stadelhofener Truckertreffen‘ zu erhalten, war aber so hoch, dass wir gleich eine öffentliche Veranstaltung mit mehr als 400 Gästen daraus gemacht haben“, erzählt Daniel Köhler. Dabei ging es dem Team nie darum, mit dem Fest Geld zu verdienen. Daher entschieden sie sich, den Überschuss an Einrichtungen zu spenden, die krebskranke Kinder versorgen.



DER ANBLICK DER HERAUSGEPUTZTEN TRUCKS lockt jedes Jahr unzählige Schaulustige von Klein bis Groß an die Strecke.

Nächster Truck-Konvoi: 21.12.24, Start bei Röhrig Logistik in Karbach



Dann kam die Covid-Pandemie und machte den Organisatoren einen Strich durch die Rechnung. Sie mussten das Fest absagen, suchten aber nach Auswegen, um weiterhin Gutes zu tun. Es entstand die Idee, an Weihnachten 2021 wenigstens einen Lkw-Konvoi auf die Räder zu stellen. Der durfte trotz Lockdown fahren, da die Fahrer allein in ihren Kabinen saßen. Die Rundfahrt mit den herausgeputzten Fahrzeugen sollte denjenigen Freude bereiten, die besonders unter Lockdown und Einsamkeit zu leiden hatten: Menschen in Altersheimen. Das Team packte für sie rund 400 Geschenktüten mit Obst, Schokolade sowie Gedichten und verteilte diese an drei Einrichtungen entlang einer Route durch die Region Main-Spessart. Die Spenden sollten wieder den kranken Kindern zugutekommen. Die Idee zu „Trucker helfen Kindern“ war geboren. Daneben unterstützt die Aktion immer wieder Familien, die beispielsweise durch Krankheit und Verkehrsunfälle in Notlagen geraten sind.

Inzwischen gehören Corona und Ausgangsbeschränkungen der Vergangenheit an und das Fest darf wieder stattfinden. Weil der Weihnachtskonvoi aber so gut ankam, hat das Team auch daraus eine Tradition gemacht. Dieses Jahr werden wieder 120 geschmückte Lastwagen am 21. Dezember auf einer Route durch den Spessart bis Würzburg einen vier Kilometer langen Konvoi bilden, unzählige Schaulustige anziehen – und es werden wieder Spenden gesammelt. Am Startpunkt des Trosses verschenken die Organisatoren mehrere hundert Stofftiere, Puzzle und weitere Geschenke für die Kleinen, solange der Vorrat reicht – gerne auch gegen eine Spende. Auch aus dem Verkauf von Essen und Trinken kommt einiges zusammen. „Trucker helfen Kindern“ sammelt zudem während des ganzen Jahres mithilfe von zu Spardosen umgebauten Modell-Lkw Geld an Tankstellen, in Geschäften und anderen zentralen Plätzen in der Region.



DER WEIHNACHTSKONVOI umfasst 120 festlich geschmückte Trucks. Die Startplätze sind schnell ausgebucht.

Hinter der Aktion steckt eine Menge Arbeit, dennoch packen die Helfer rund um Daniel Köhler immer wieder mit an. Dafür gibt es als Aufwandsentschädigung einzigartige Erlebnisse. Vergangenes Jahr drohte laut Daniel Köhler ein Unwetter die Veranstaltung schon vor dem Start zu beenden. Es regnete unentwegt stark und der Sturm blies. „Wir gingen davon aus, dass keine Zuschauer an die Strecke kommen und standen kurz davor, die Fahrt abzusagen“, berichtet er. Wegen des hohen Aufwands entschieden sie sich aber dafür, die Fahrt durchzuziehen. Wider Erwarten standen einmal mehr zahllose Schaulustige von Kleinkind bis Großeltern entlang der Strecke. „Es waren sogar mehr als je zuvor. Unbeschreiblich!“, berichtet er.

Auch bei der Spendenübergabe kommt es immer wieder zu rührenden Szenen. „Wir übergeben den Geldbetrag immer an mehrere Einrichtun-



DAS TEAM VERTEILT IN GESCHÄFTEN UND TANKSTELLEN der Region Modell-Lkw als Spendenboxen.

gen. Alle freuen sich riesig, egal ob große oder kleine Organisationen“, sagt Köhler. Auch der wachsende Gesamtbetrag bestätigt die Leistung der Organisatoren. Während bei der ersten Veranstaltung 8.000 Euro zusammenkamen, waren es laut dem Lkw-Fahrer 2023 stolze 46.000 Euro. Damit werden unter anderem Forschungsarbeiten unterstützt, Wohnungen für Eltern finanziert, deren Kinder lange Zeit in der Klinik bleiben müssen, und zuletzt auch ein inklusiver Spielplatz errichtet. „Dafür



DANIEL KÖHLER IST DER ORGANISATOR DES WEIHNACHTSKONVOIS. Er fährt bei Knorr-Transporte im nationalen Fernverkehr Zement.



ERFOLGSGESCHICHTE: Zum Stadelhofener Truckertreffen kamen vom Start weg rund 400 Besucher.

und für die vielen leuchtenden Kinderaugen entlang der Route nimmt man den Stress gerne in Kauf“, erklärt er. Für sein Engagement hat Daniel Köhler während der IAA Transportation 2024 den Publikumspreis der Kinderverkehrssicherheitsaktion Blicki erhalten.



DIE GESCHÄFTSFÜHRER PATRIK POHL (LINKS) UND HORST SINNER leiten das Autohaus Röhm. Iveco-Demo-Fahrer Boris Bart (rechts) hat den S-eWay überführt.



E-Mobilität kommt im Service an

Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge durchdringen den Markt immer mehr. Experten wie die Mitarbeiter des Autohauses Röhm leisten sachkundigen Service an ihren Hochvoltssystemen. Die Investitionen in die dazugehörige Ausrüstung und vor allem Qualifikation sind zwar beträchtlich, sichern aber die Zukunft des Servicegeschäfts.

Eine Werkstatt muss sich heutzutage mit dem Service an Nutzfahrzeugen mit elektrischem Antrieb und Hochvoltssystem auseinandersetzen. Das sagen Patrik Pohl und Horst Sinner, beide Geschäftsführer des Autohaus Röhm aus Wendlingen am Neckar. Der Betrieb 20 Kilometer östlich von Stuttgart ist ein Vertragspartner von Iveco und Scania. Beide Lkw-Hersteller bieten batterieelektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge an und benötigen auch eine sachkundige Betreuung dieser Fahrzeuge im Aftermarket-Bereich. Sie fordern von ihren Vertragspartnern, dass sie in der Lage sind, elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge zu warten. Das Autohaus

Röhm ist zudem Servicepartner eines großen Postdienstleisters, der in der Region eine Flotte von 30 Iveco eDaily betreibt. Daher führte laut Horst Sinner, der als Geschäftsführer für die technischen Belange der Werkstatt verantwortlich ist, für das Autohaus Röhm kein Weg an der E-Mobilität vorbei. „Inzwischen sind immer mehr E-Lkw gerade im Verteilerverkehr regelmäßig unterwegs und benötigen Service“, bestätigt Horst Sinner. „Außerdem sammeln wir in der Röhm-Gruppe eigene Praxiserfahrungen mit E-Lkw und wissen somit genau, was unsere Kunden von uns erwarten“, ergänzt Patrik Pohl. Das Schwesterunternehmen Röhm Kies betreibt einen rein elektrisch angetriebenen Abrollkipper im Regionalverkehr.

Jedoch dürfe man die Investitionen in die Ausrüstung und vor allem in die Qualifizierung des Personals nicht unterschätzen. „Für die Grundausstattung muss ein Servicebetrieb eine Summe von 40.000 bis 50.000 Euro veranschlagen“, sagt Patrik Pohl, der als Geschäftsführer den kaufmännischen Bereich verantwortet und zuvor bei der Iveco Magirus als District Manager verantwortlich für Händler und Servicepartner war. Davon seien allein 20.000 Euro für ein mobiles 40-kW-Ladegerät fällig, dessen Anschaffung der Fahrzeughersteller vorschreibt. Der Rest entfalle auf Werkzeugausstattung, Werkzeug und Ausbildung der Mitarbeiter. Gerade der personelle Aufwand dürfe nicht unterschätzt werden. Durch die Schulungen kommen laut Patrik Pohl je betroffenem Angestellten etwa 20 Tage in einem Jahr zusammen, an denen diese nicht für andere Tätigkeiten zur Verfügung stehen.



ZUR AUSRÜSTUNG gehören auch ein Schutzhelm mit Visier, Isoliermatte, spezielle Handschuhe und einiges mehr.

KFZ-MEISTER OLIVER MAUSER (LINKS) UND WERKSTÄTTLLEITER JÜRGEN GAIRING schätzen das erweiterte Tätigkeitsaufkommen als Abwechslung.



Von den 22 gewerblichen Mitarbeitern sind inzwischen drei nach S3 qualifiziert und dürfen damit als fachkundige Person für Arbeiten an unter Spannung stehenden Hochvoltkomponenten alle Fahrzeuge mit Hochvoltssystem warten und reparieren. Alle haben die Hochvoltschulung nach S3 bei Iveco und Scania erhalten. Daneben bieten zahlreiche markenunabhängige Akademien geeignete Kurse an. Jedoch ist wegen spezifischer Eigenschaften zusätzlich eine Schulung auf die Fahrzeuge der jeweiligen Marke unumgänglich, weswegen Sinner und Pohl entschieden haben, die Mitarbeiter dort gleich vollständig zu qualifizieren.

Autohaus Röhm

Der Servicebetrieb besteht seit 40 Jahren und ist ein Teil der Röhm-Gruppe, die unter anderem einen Kies- und Natursteinbetrieb sowie eine Mobilkranvermietung umfasst, eine Historie von 134 Jahren aufweist und sich in dieser Zeit die Werte eines Familienunternehmens bewahrt hat, wozu der persönliche Umgang mit Kunden gehört. 40 Mitarbeiter inklusive der Geschäftsführer sind in der Werkstatt beschäftigt, darunter drei Kfz-Meister, drei S3-Fachkräfte für Arbeiten an Hochvoltsystemen und fünf ausgebildete Fachkräfte für Arbeiten an Gassystemen. Die Werkstatt ist Vertragspartner von Iveco sowie Scania und übernimmt auch Arbeiten an gezogenen Einheiten und Aufbauten. „Wir sagen zu fast nichts nein“, sagt Geschäftsführer Horst Sinner. Zu den Leistungen zählen alle gängigen Wartungs- und Reparaturarbeiten einschließlich Arbeiten an Hydrauliksystemen sowie alle regelmäßigen Prüfungen und Unfall- sowie Aggregate-Instandsetzungen. Für Lkw stehen fünf doppelt belegbare Servicebahnen inklusive einer Prüfbahn zur Verfügung, für Transporter weitere vier. Hinzu kommen Arbeitsplätze mit drei Hebebühnen für leichte Nutzfahrzeuge bis sieben Tonnen. Das Autohaus Röhm baut zudem Absetz- und Abrollkipper von Hyva auf Fahrgestelle aller Marken auf und vertreibt diese. Zudem unterhält es eine Mietflotte von Iveco-Lkw für die Kurz- und Langzeitmiete. Das Einzugsgebiet reicht rund 40 Kilometer um den Standort Wendlingen am Neckar, zu dem auch das Teilstück der Autobahn A8 in unmittelbarer Nähe gehört. Für Notdienstesätze stehen zwei Fahrzeuge zur Verfügung. Ständig lagert bei ihnen ein Ersatzteilbestand im Wert von bis zu 600.000 Euro.

Einer der Hochvoltspezialisten ist der Mechatroniker Lorenz Hirsch. „Am Anfang war mir schon etwas mulmig, als ich das erste Mal an einem Iveco eDaily arbeiten musste. Ich habe immer noch großen Respekt vor der hohen Spannung. Die Aufregung legt sich aber mit der Erfahrung“, erzählt er. Vor zwei Jahren hat er bereits seine S3-Qualifizierung durchlaufen, während das S1- und S2-Niveau bereits Teil der berufsschulischen Ausbildung sind. Er schätzt das immer breitere Aufgabengebiet in seinem Beruf, auch wenn die Aufgaben komplexer werden. Das bestätigt auch Werkstattmeister Oliver Mauser. „Die Aufgaben werden immer komplexer, die Kunden immer anspruchsvoller. Früher war die Arbeit entspannter, aber heute bietet sie mehr Abwechslung“, erklärt er. „Der wichtigste Teil ist das Freischalten des Fahrzeugs. Dabei darf mir kein Fehler unterlaufen. Aber das ist gut machbar“, berichtet Lorenz Hirsch. Um das Fahrzeug stromlos zu schalten, drückt er den sogenannten Wartungsschalter, trennt anschließend die Hochvoltbatterie und trifft die fahrzeugindividuellen Vorkehrungen, damit das Hochvoltssystem nicht versehentlich wieder aktiviert werden kann. Abschließend misst er, ob das Fahrzeug tatsächlich nicht mehr unter Spannung steht. Dann erst beginnt er mit den eigentlichen Arbeiten am Fahrzeug.



E-LKW WERDEN DEUTLICH SICHTBAR GEKENNZEICHNET. Die Schilder geben Aufschluss darüber, ob das Fahrzeug freigeschaltet wurde.

Nach dem Freischalten dürfen auch niedriger qualifizierte Mechatroniker Tätigkeiten am Fahrzeug durchführen. Schilder am Fahrzeug weisen obligatorisch und auf einen Blick verständlich darauf hin, in welchem Zustand es sich befindet. Damit sich keine Unbefugten versehentlich dem Fahrzeug nähern, trennt eine schwarz-gelbe Kette den Bereich vom Rest der Werkstatt ab. Verpflichtend ist auch eine spezielle persönliche Schutzausrüstung (PSA). Dazu gehört Arbeitskleidung, die Schutz vor elektrischer Spannung, Störlichtbögen und anderen Gefahren gewährleistet, einschließlich elektrisch isolierender Handschuhe, Unterziehhandschuhe aus Stoff und ein Schutzhelm mit Visier, das vor Funkenflug schützt. Die Kleidung sollte mindestens der Norm EN 1149-5 zur Antistatik entsprechen. Zusätzlich sollte die PSA den Schutz vor Störlichtbogen gemäß EN 61482-2 und den Flammschutz gemäß EN 11612 bieten. Während der Arbeiten schützt zusätzlich eine Isoliermatte unter den Füßen davor, dass der Strom durch den Körper in die Erde fließt. Arbeiten am stromführenden Fahrzeug lassen sich nicht immer vermeiden. Dann steht eine zweite Person in der Nähe des Mechatronikers. Mithilfe eines Rettungshakens kann sie den Kollegen im Notfall aus dem Gefahrenbereich ziehen, ohne selbst einen Stromschlag zu erleiden.

Servicebetriebe, die sich nicht mit diesen Herausforderungen befassen wollen oder die Investitionen scheuen, könnten laut Patrik Pohl in Zukunft Probleme bekommen. Mit der Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe gehe ihnen womöglich die Arbeit aus, sofern nicht Verbrennungsmotoren mit CO₂-neutralen Kraftstoffen weiterbetrieben werden dürften. Daher rät er jedem Betrieb, sich mit allen elektrischen Antrieben auseinanderzusetzen – ganz gleich, ob es sich um Batterie- oder Brennstoffzellen-Ausführungen handelt. Das Autohaus Röhm plant laut den beiden Geschäftsführern auch weiterhin für die Zukunft und beobachtet dazu die Entwicklung des Antriebsmix genau. Es prüft die Ausweitung der Leistungen auf Busse und Wohnmobile. Auch der H₂-Verbrennungsmotor hat das Interesse des Unternehmens geweckt. Schließlich kennen sich die Mitarbeiter bereits mit CNG und LNG aus.



DIE ARBEIT AN E-LKW setzt eine umfassende persönliche Schutzausrüstung voraus.

DIE PERSÖNLICHE SCHUTZAUSRÜSTUNG erfordert unter anderem eine antistatische und feuerhemmende Kleidung.



Praxisnähe zählt

Die Experten der Paul Academy, einer Tochter der Paul Group, vermitteln Flotten und Werkstätten das Wissen für den Service an Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben. Produkttrainer Robert Kiessling erklärt Nutzen und Vorteile des Konzepts.



HABEN DIE SCHULUNGS-TEILNEHMER FRAGEN, klärt Paul Academy-Experte Robert Kiessling Sachverhalte direkt am Fahrzeug.



WIE EINE WERKSTATT EINGERICHTET SEIN MUSS, damit sie den Vorschriften für Arbeiten an E-Fahrzeugen entspricht, ist ebenfalls Teil der Schulungen.

Was macht das Schulungsangebot der Paul Academy aus?

Unser Vorteil ist die Realitätsnähe. Da wir gleichzeitig Hersteller sind, kommen die Teilnehmer direkt an die Fahrzeuge. Wir als Hersteller wissen auch am besten, wie unsere Fahrzeuge funktionieren. In der Paul Academy steckt immer auch die Werkstatt-DNA von Paul, so dass wir auch diese Perspektive kennen.

Wie groß ist das Potenzial von Schulungen im Nfz-Bereich?

Es ist enorm groß, der Antriebswandel läuft auf vollen

Touren. Auch wenn das Thema noch nicht bei allen verinnerlicht wurde, so steht die Verlagerung auf hauptsächlich umweltfreundlich betriebene Fahrzeuge außer Frage. Eher früher als später wird es alle betreffen, die damit zu tun haben.

Welche Schulungsinhalte sind besonders gefragt?

Das größte Interesse erzeugen das Spannungsfreischalten des Fahrzeugs und die Wiederinbetriebnahme. Nach zwei oder drei Mal geht diese Tätigkeit in Fleisch und Blut über. Bei der Inertisierung von Gasanlagen beobachten wir denselben Effekt. Am meisten gefragt sind die S-Schulungen für Servicebetriebe; 2S ist der Klassiker. Während sich 1S an all jene wendet, die das Fahrzeug nur fahren oder mechani-

sche Arbeiten daran verrichten, die nicht das Hochvolt-system betreffen, umfasst 2S Arbeiten nach Stromlos-schaltung des Hochvolt-systems und 3S ermöglicht auch Arbeiten wie die Fehlersuche unter Spannung.

Erfolgt auch eine Beratung, wie der Arbeitsplatz ein-zurichten ist?

Die Ausstattung der Werkstatthalle ist ein großes Thema. Diesen Inhalt finden Sie in jeder unserer Schulungen. Wir beraten dazu eingehend – optional mit einem Ortstermin im jeweiligen Betrieb. Wir bieten als Ausrüstung auch spezielle Wasserstoff-Wartungskits mit der

entsprechenden Schulung an. Die können Sie mieten und halten so die Kosten im Rahmen.

Welche Personalausstattung empfehlen Sie einer mittelgroßen Werkstatt?

Zwei bis drei Mitarbeiter sollten über eine 2S-Qualifizierung verfügen und einer über 3S, um beispielsweise an verunfallten Fahrzeugen zu arbeiten. Allerdings pro Schicht. Weiterhin empfehlen wir eine verantwortliche Fachkraft für Arbeiten an Gas- und E-Fahrzeugen. Diese entscheidet im Sinne des Unternehmers, der möglicherweise einen betriebswirtschaftlichen, aber keinen technischen Hintergrund hat, und sichert ihn ab.

Qualität ohne Kompromisse

Seit dem Frühjahr 2023 wird im französischen Lisieux der Federspeicherbremszylinder NG3 EVO montiert und von dort aus an namhafte Nutzfahrzeughersteller ausgeliefert. Er ist insbesondere für Lkw- und Anhängeranwendungen, die mit pneumatischen Scheibenbremsen ausgestattet sind, Benchmark in Bezug auf Qualität, Leistung und Robustheit. Um die herausragende Stellung des NG3 EVO sicherzustellen, setzt Knorr-Bremse in Lisieux auf zwei hochentwickelte Roboter-Montagelinien, die manuelle, halbautomatische und automatische Stationen umfassen.

Schritt 1

Vorbereiten des hinteren und vorderen Teils



Der Federspeicherbremszylinder NG3 EVO ist die Nachfolgegeneration des NG3 und wird seit dem Frühjahr 2023 im Knorr-Bremse Werk in Lisieux montiert. Der Prozess der Montage beginnt an einer halbautomatischen Station mit der Schmierung des hinteren Bremszylinder-teils. Es folgt die Montage des hinteren Kolbens im Zwischenflansch sowie das Zusammendrücken der Feder und das Verriegeln des hinteren Gehäuses im Zwischenflansch. Im nächsten Schritt entnimmt ein Roboter den hinteren Teil vollautomatisch aus der Fertigungslinie. Das Vorderteil wird an einer manuellen Station teilmontiert.

Schritt 2

Crimpen



Die NG3 EVO von Knorr-Bremse wird anschließend gecrimpt, um eine sichere und dauerhafte Verbindung zwischen Vorder- und Hinterteil herzustellen. Das Crimpen ist ein mechanisches Verfahren, bei dem zwei Materialien, in der Regel Metall, durch Verformung miteinander verbunden werden. Durch die Verformung entsteht eine dauerhafte, gasdichte Verbindung, die mechanische Stabilität gewährleistet. Crimpverbindungen sind außerdem sehr stabil und widerstandsfähig gegen Vibrationen und Temperaturschwankungen. Das Crimpen erfolgt in Lisieux an einer vollautomatischen Station, die die Crimpkraft präzise steuert. Die Einheit wird anschließend von einem Roboter entfernt.

Schritt 3

Hydraulik



Für das Crimpen selbst wird eine hydraulische Crimpresse verwendet. Die Bauteile werden automatisch in einer für den Mitarbeiter ergonomischen Position zugeführt. Die unter Druck stehende Flüssigkeit der Crimpresse übt eine präzise und gleichmäßige Kraft auf die zu verbindenden Teile aus. Dieses Verfahren ermöglicht eine hohe Wiederholgenauigkeit und stellt sicher, dass die Verbindungen gleichmäßig und zuverlässig sind. Das hydraulische Crimpen ist besonders vorteilhaft, da es eine effiziente und effektive Verbindung ermöglicht, selbst bei größeren oder robusteren Bauteilen. Die Kontrolle über Druck und Verformung gewährleistet eine gleichbleibend hohe Qualität der Crimpverbindung, was bei sicherheitskritischen Anwendungen, wie sie in der Automobilindustrie vorkommen, unerlässlich ist.

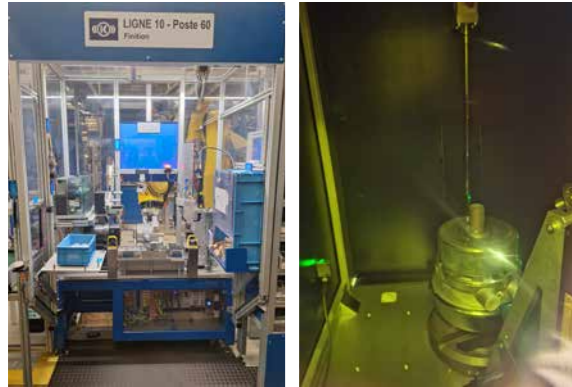
Schritt 4

Qualitätstest



In abschließenden Qualitätstests wird die Kraftfeder des NG3 EVO geprüft und alle vorderen und hinteren Teile des Zylinders werden auf ihre Luftdichtigkeit hin untersucht.

Schritt 5 Finishing



Der Fertigungsprozess endet mit der Entnahme der einzelnen Einheiten durch einen Roboter. Bevor die Bremszylinder aus der Station entladen und für den Kunden verpackt werden, wird jeder NG3 EVO mit einer Lasermarkierung versehen, um seine Identifizierung und Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten.

Schritt 6 Rückverfolgbarkeit



Durch automatische Überprüfung garantieren die hochentwickelten Roboter-Montagelinien für den NG3 EVO die Verwendung der richtigen Komponenten bei der Montage sowie die permanente Aufzeichnung aller Montage- und Komponentendaten. Somit wird sichergestellt, dass die Bremszylinder aus Lisieux sämtliche Anforderungen an das Produkt bezüglich Qualität und Funktionalität erfüllen.



Up2Date

- Knorr-Bremse APR-System®
(Active Pad Release) (Y558796)



- Neue Variante des MAN Monoblock
Kupplungskompressors 360cc
(Y555223)



- Pneumatische Kupplungsaktuatoren
mit konzentrischem Antrieb
(Y555162)



- Neu entwickeltes EAC1 (aktualisiert)
(Y503442)



- NEO Green Software - Phase-out
(Y559003)



- Erweiterung des Spezialwerkzeugs
für Kupplungskompressoren von
Knorr-Bremse (Y282362)



- Neue Bremszylinderlösungen für
Scheiben- und S-Nockenbremsen
(Y555160)



- Online Konfigurationstool für erweiterte
Trailer-Diagnose (Y549420)



Die Dokumente stehen zum
Download bereit unter:

<https://mytruckservices.knorr-bremse.com>

App für das perfekte Kundengespräch



Durch die neue TruckServices App profitieren die Kunden des Nachmarktspezialisten auf anschauliche Art von genau auf ihre Bedürfnisse abgestimmten Vertriebsgesprächen.

Was auf der diesjährigen Automechanika in Frankfurt am Main begann, setzt die neue TruckServices App im Geschäftsalltag nahtlos fort: Sie nimmt die Kunden von Knorr-Bremse TruckServices mit auf eine digitale Reise zu den Produkten und Serviceleistungen von heute und den Lösungen für die Herausforderungen, die vor ihnen liegen – getreu dem neuen Claim „Future-Ready Aftermarket. Products & Services for today. Solutions for tomorrow. Die Vertriebsmitarbeiter von Knorr-Bremse können individuell die für ihre Kunden wichtigen Produkt- und Servicethemen in moderner, digitaler Form am Laptop oder Tablet gezielt ansprechen.

Die App ist ansprechend und interaktiv in der Darstellung, etwa durch rotierende 3D-Animationen, mit denen die Produkte aus jedem Blickwinkel betrachtet werden können. Außerdem bietet sie einen umfassenden Informationsschatz für die Nachmarktkunden. So enthält die App nicht nur einen vollständigen Überblick über die Historie von TruckServices sowie zahlreiche Daten und Fakten, sondern wirft ihren Blick auch in die Angebotszukunft des Unternehmens. Ebenfalls enthalten ist das Gesamtportfolio von TruckServices mit allen Produkten, Servicekonzepten und Trends. In Zukunft gilt also noch mehr: Alle Kunden von TruckServices können sich auf den Besuch ihres zuständigen Knorr-Bremse Vertriebsmitarbeiters freuen.





DIE BESTÜCKUNG BEGINNT:
Das Zentrallager bietet auf
3.200 Quadratmeter Fläche 3.300
Palettenstellplätze und 26.000
Fachbodenregalplätze.



**DIE IMMOBILIE IN
PADERBORN**
befand sich bereits im Besitz
der BPW Group. Für den Umbau
zum Zentrallager hat Besko
insgesamt 2,3 Millionen Euro
investiert.

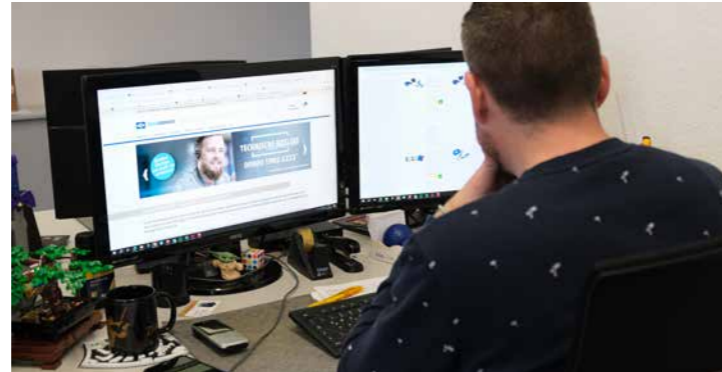
In der BPW Aftermarket Group ist das Handelsunternehmen Besko auf die Versorgung von Werkstätten und Flotten in Deutschland mit einem Vollsortiment spezialisiert. Ein neues Zentrallager nimmt in Kürze den Betrieb auf und spielt dann eine wesentliche Rolle für die schnelle Versorgung. Zudem will das Unternehmen in den kommenden fünf Jahren die Zahl der Niederlassungen deutlich erhöhen.

Herz der Logistik schlägt in Paderborn

„Mit uns bleiben Sie mobil“ lautet das Motto von Besko, Spezialist für Truck-, Trailer- und Busersatzteile und Teil der BPW Aftermarket Group. „Wir wollen unseren Kunden aus Flotten und Werkstätten keine leeren Versprechen geben. Wir wollen ihnen den bestmöglichen Service bieten“, sagt Marco Fuchs, Geschäftsführer von Besko. Die Basis hierfür bilden laut dem Firmenchef kompetente Beratung, bedarfsgerechte Lösungen und schnelle Lieferung. „Unser Team besteht aus erfahre-

nen Werkstattprofis und jungen Kollegen, die neben Service-Know-how einen modernen technischen Hintergrund besitzen. Eine ideale Mischung“, erklärt Marco Fuchs, der Betriebswirtschaft studiert hat, zudem selbst Kfz-Meister ist, aus einer Familie mit Nutzfahrzeugwerkstatt stammt und sich von Kindesbeinen an für Nutzfahrzeugservice begeistert.

Zusätzlich zur Bestellung über den Webshop beraten die Mitarbeiter des Teilehändlers die Kunden bei kniffligeren Aufgabenstellungen per Telefon, leisten Hilfe bei der Auswahl von Teilen und unterstützen sie bei der Identifikation von Komponenten. Die Partnerschaft mit Knorr-Bremse TruckServices spielt hierbei eine wichtige Rolle. „Zunächst einmal sind Teile von Knorr-Bremse ein Muss in unserem Angebot. Werkstätten benötigen sie wegen der hohen Ausrüstungsquote täglich und viele ihrer Kunden bestehen wegen der hohen Produktqualität auf Originalteile“, erklärt Fuchs. Zudem sei Besko durch den engen Kontakt zum OE-Hersteller immer informiert, welche Produkte und Technologien in Zukunft wichtig werden. Das stelle die sehr gute Betreuung durch den Außendienst sicher. „Daher ist Knorr-Bremse TruckServices für uns nicht nur ein Lieferant, sondern ein wichtiger strategischer Partner“, erklärt er.



DIE MISCHUNG MACHT'S:
Ein Team aus erfahrenen und jungen Mitarbeitern unterstützt die Kunden bei der Teileidentifikation und -auswahl.

Niederlassungen und Lager in der Nähe der Kunden sind wiederum die Voraussetzung für eine schnelle Lieferung. Derzeit betreibt Besko sieben Niederlassungen mit eigenen Lagern vornehmlich im Norden, Osten und Westen von Deutschland. Eine weitere entsteht gerade im Ruhrgebiet. „Wir hören unseren Kunden genau zu, und der neue Stand-

OPERATIONS DEVELOPMENT MANAGER CHRISTIAN MÄKELBURG (L.) UND GESCHÄFTSFÜHRER MARCO FUCHS planen die Bestückung des neuen Zentrallagers in Paderborn.



ort war einer ihrer Wünsche. Diesen erfüllen wir ihnen gerne“, erzählt der 38-Jährige. Dabei soll es aber nicht bleiben, die Wachstumspläne von Besko sind ehrgeizig. „Unser Ziel lautet, um fünf Niederlassungen in fünf Bundesländern innerhalb von fünf Jahren zu wachsen“, sagt er. „Wenn sich währenddessen weitere Gelegenheiten ergeben, dann werden wir auch diese ergreifen“, ergänzt er.

Die größte Investition für das Unternehmen ist das neue Zentrallager in Paderborn. Insgesamt 2,3 Millionen Euro investiert Besko am Standort im Industriegebiet Sennelager. Auf 3.200 Quadratmeter Grundfläche entstehen 3.300 Palettenstellplätze und 26.500 Fachbodenregalplätze. „12.500 verschiedene Teile werden dort ab Januar lagern, wenn der Regelbetrieb beginnt“, sagt Operations Development Manager Christian Mäkelburg. Die Auswahl ist breit: Besko bietet ein Vollsortiment. Dazu gehören Nutzfahrzeugteile rund um Fahrwerk, Druckluft, Elektrik und Karosserie, Betriebs- und Befestigungsmittel, Werkstatt-ausrüstung sowie Arbeitskleidung. Der Händler vertreibt Originalteile der Erstausrüster ebenso wie Komponenten von Handelsmarken und der eigenen Marke "Trailerline" für die zeitwertgerechte Reparatur.

Aus Paderborn wird Besko künftig seine Regionallager versorgen, um die Verfügbarkeit seines Portfolios weiter zu steigern. „Die Fahrzeugbetreiber erwarten von ihrer Werkstatt, dass ein Lkw nach einem Defekt innerhalb weniger Stunden wieder fährt“, erläutert Geschäftsführer Fuchs. Das gelinge nur, wenn die Teile bei Ankunft des Fahrzeugs schon bereit liegen oder schnell angeliefert werden. Zudem wird der Teilespezialist von Paderborn aus mit fünf eigenen Fahrzeugen Kunden in der Region versorgen. Ein Nachtkurier beliefert Werkstätten und Flotten mit dringend benötigte Waren bis sechs Uhr am Morgen des kommenden Tages. Das Zentrallager wird auch eine Niederlassung beherbergen, so dass Kunden aus der Nähe ihren Bedarf dort unmittelbar decken können.

Darüber hinaus bietet Besko mit den "upBoxen" allen Servicebetrieben und Flotten einen besonderen Service. Das sind zu einem IT-gestützten Konsignationslager umgebaute 40-Fuß-Container, die Besko mit den gewünschten Teilen bestückt und bei Kunden entweder im Freien oder im Innenbereich abstellt. Diese können dann bei Bedarf Teile aus der upBox entnehmen. Die Container sind klimatisiert und besitzen eine Zugangskontrolle. Ein digitales Warenwirtschaftssystem, das Entnahmen dokumentiert und auf Kommission dem Kunden berechnet. „Dieses Angebot nutzen vor allem größere Unternehmen, die einen markenreinen Fuhrpark besitzen und genau wissen, welche Teile bei ihnen schnell drehen, als Ergänzung zu ihrem eigenen Lager oder zum Lager ihres Servicebetriebs“, berichtet Fuchs. Auch dieser Service stellt sicher, dass der Teilespezialist seinen Kunden den bestmöglichen Service bieten kann.



Besko in Kürze

Die Wurzeln von Besko liegen in Dänemark, wo das Handelsunternehmen im Jahr 1987 entstanden ist. Seit 1998 ist es Teil der BPW-Gruppe, beschränkte sich aber zunächst auf die Tätigkeit in Dänemark. 2016 öffnete die Besko A/S die erste Niederlassung der Besko Nutzfahrzeugteile GmbH in Deutschland (Büdelndorf), 2018 folgte die zweite in Seevetal bei Hamburg. 2019 schlossen sich Besko und Herz Nutzfahrzeugteile zusammen. Das ostdeutsche Unternehmen brachte Standorte in Nord- und Ostdeutschland ein. 2021 vereinten Besko und NTV Nutzfahrzeugteile ihre Kräfte, womit weitere Filialen in Nord-, Ost- und Westdeutschland das Netz ergänzten. Aktuell beschäftigt Besko 130 Mitarbeiter. Der Hauptsitz befindet sich in Bielefeld.

**FROHE WEIHNACHTEN
MERRY CHRISTMAS**



KNORR-BREMSE