

Heft 70 Mai 2026

BREMSPUNKT

ESB REMAN

Qualität und Nachhaltigkeit vereint

CYBERSECURITY

Chance für freie Werkstätten

JUBILÄUM

25 Jahre Partner von Jochen Hahn



KNORR-BREMSE



EDITORIAL

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

NEWS

- 04** Kupplungssteller: Produkt und Service aus einer Hand
- 05** Nachhaltigkeit: Gelebtes Engagement
- 06** Cybersecurity: Wie Werkstätten und Flottenbetreiber profitieren
- 10** Leitungsmarkierer: Kleine Helfer, große Wirkung
- 18** Jochen Hahn: 25 Jahre Partnerschaft mit Knorr-Bremse

TITEL

- 12** ESB REMAN: Qualitätsprodukte mit Kostenersparnis

TECHNIK/SERVICE

- 23** Up2date

KUNDENPORTRÄT

- 20** Sießmair: So profitieren Werkstätten vom Expert Network 2.0

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH: Mai 2026
Eine Information für Kunden und Partner von Knorr-Bremse

KONZEPTION UND REALISIERUNG

ETM corporate publishing und
Knorr-Bremse Corporate Communications

MITARBEITER DIESER AUSGABE

Simon Basler, Sabine Duffner-Beck, Katrin Gienger, Luzie Göttl, Bärbel Hedrich, Thomas Hünsele, Mithra Kaiser, Antonia Roth, Jacqueline Schiller, Bettina Tokarski, Magdalena Usar, Georg Weinand

FOTOS

Cojali, FAAS Forum Automotive Aftermarket Sustainability, Getty Images, Knorr-Bremse, Team Hahn Racing, Georg Weinand

GRAFIK

Viploria, Gerlachweg 27, 80999 München, Ilona Burgarth

VERLAG

Euro Transport Media Verlags- und Veranstaltungsgesellschaft mbH, Geschäftsbereich ETM corporate publishing, Geschäftsführer: Bert Brandenburg und Oliver Trost, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, © by ETM corporate publishing 2026

KONTAKT ZUR REDAKTION

bremspunkt@knorr-bremse.com



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

Liebe Leserin, lieber Leser,

der Nutzfahrzeug-Nachmarkt verändert sich rasant, und Knorr-Bremse TruckServices gestaltet diesen Wandel aktiv mit. Digitalisierung, neue Technologien und regulatorische Anforderungen prägen den Alltag von Werkstätten, Handel und Flotten. Unser Ziel ist es, diese Entwicklungen nicht nur zu begleiten, sondern greifbare Lösungen anzubieten, die Fortschritt mit echtem Nutzen verbinden.

Unsere Titelseite zeigt, wie ESB REMAN elektronischen Steuergeräten ein zweites Leben schenkt und so Nachhaltigkeit mit Wirtschaftlichkeit vereint. Diese industriellen Reparaturen verkürzen Standzeiten und sichern Werkstätten sowie Flotten wertvolle Spielräume. In einer vernetzten Welt endet unser Service jedoch nicht bei der Hardware: Knorr-Bremse unterstützt Sie dabei, komplexe Cybersecurity-Anforderungen zu bewältigen. So behalten Werkstätten trotz regulativer Hürden den notwendigen autorisierten Zugang zu Diagnose und Software-Updates – ein entscheidender Faktor für die digitale Wettbewerbsfähigkeit.

Parallel dazu entwickeln wir unser Partnerprogramm Expert Network 2.0 kontinuierlich weiter. Partner wie die Lkw-Werkstatt Sießmair profitieren bereits von maßgeschneidertem Know-how sowie digitalen Services wie PleaseFix oder Travis – effektiv und auf tägliche Abläufe zugeschnitten. Dass wir auch Details im Blick behalten, zeigen unsere neuen Leitungsmarkierer. Sie sparen Zeit, reduzieren Fehlerquellen und steigern die Servicequalität direkt an der Hebebühne. Nicht zuletzt feiern wir langjährige Partnerschaften wie mit Hahn Racing. 30 Jahre Truck-Racing und 25 Jahre Kooperation mit Knorr-Bremse beweisen eindrucksvoll, wie Kontinuität und Innovation zusammenwirken.

Dieses Heft verbindet strategische Zukunftsthemen mit konkreten Lösungen im Alltag – von industriellen Reparaturen über smarte Werkzeuge bis zu digitalen Services und starken Partnerschaften. So gestalten wir den Wandel im Nachmarkt gemeinsam, getreu unserem Motto: Products & Services for today. Solutions for tomorrow.

Viel Spaß beim Lesen!

Alexander Wagner

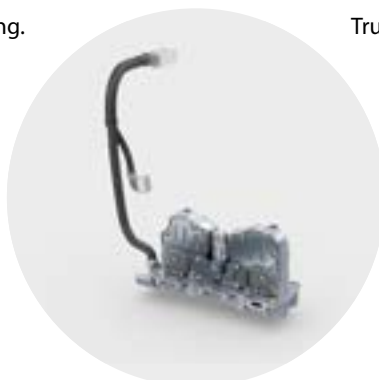
Kupplungs-Know-how für Werkstatt und Handel

Elektronische Kupplungsaktuatoren von Knorr-Bremse sorgen in automatisierten Schaltgetrieben für saubere Gangwechsel – und eröffnen Werkstätten sowie Teilehändlern ein wachsendes Geschäftsfeld im Antriebsstrang.



Bereits seit mehr als 20 Jahren stellt Knorr-Bremse elektronische Kupplungssteller für Fahrzeuge von Volvo, Renault, MAN, DAF und Iveco her.

Im Werkstattalltag steht der Name Knorr-Bremse meist für Radbremse, EBS, Kompressoren oder Luftaufbereitung. Weniger präsent ist, dass das Unternehmen seit vielen Jahren auch bei Kupplungs- und Getriebeaktuatoren eine feste Größe ist – und damit direkt im Antriebsstrang zahlreicher europäischer Lkw steckt. Mit der Einführung automatisierter Schaltgetriebe (AMT – Automated Manual Transmission) wurde die Kupplungsbetätigung elektronisch. Seit 2000 kommen entsprechende Aktuatoren in großem Umfang in schweren Lkw und Bussen zum Einsatz. Später folgte der konsequente Schritt in den freien Markt: Neben der Erstausrüstung bietet Knorr-Bremse seine elektronischen Kupplungsaktuatoren heute auch als OES- und IAM-Produkte an – wahlweise als Neuteil in höchster Qualität oder als aufgearbeitete EconX®-Variante für zeitwertgerechte Reparaturen. Für Werkstätten und Händler besonders relevant ist die breite Fahrzeugabdeckung. Anwendungen finden sich unter anderem bei MAN, Iveco, DAF, Volvo, Renault und Mercedes-Benz. Damit lassen sich große Teile des europäischen Nutzfahrzeugbestands bedienen.



Das Portfolio wurde in den vergangenen Jahren gezielt erweitert. Für aktuelle Volvo-Anwendungen sind etwa die Doppelkupplungsventileinheit (DCVU) inklusive Service-Kit sowie der konzentrische Kupplungsaktuator (CCA) verfügbar. Ergänzend kommen weitere konzentrisch-pneumatische Lösungen hinzu, die zusätzliche Anwendungen im freien Markt abdecken.



Entscheidend für den Reparatur-erfolg ist jedoch nicht nur das Teil selbst. Beim Austausch elektronischer Kupplungsaktuatoren ist häufig eine Getriebekalibrierung notwendig. Knorr-Bremse stellt dafür Einbau- und Serviceanleitungen bereit und bietet über die TruckServices Academy spezielle Getriebetrainings an. Für den Handel bedeutet das: ein klar strukturiertes Programm mit Querverweisen und technischer Rückendeckung. Für die Werkstatt: mehr Sicherheit bei Diagnose, Einbau und Inbetriebnahme – und damit ein kalkulierbares Geschäft im komplexer werdenden Antriebsstrang.

Für Volvo-Lkw hat Knorr-Bremse die Doppelkupplungsventileinheit (DCVU) inklusive Service-Kit sowie den konzentrischen Kupplungsaktuator (CCA) im Angebot.



Thomas Meyer (li.) nahm beim Sustainability Day 2025 am Diskussionspanel „Kreislaufwirtschaft entlang der Wertschöpfungskette“ teil.

Nachhaltigkeit mit Substanz

Knorr-Bremse verankert Nachhaltigkeit seit Jahren strategisch – und zeigt Präsenz bei Branchenpreisen und Fachforen.

Nachhaltigkeit ist für Knorr-Bremse eine langfristige Handlungsprämisse. Entsprechend engagiert sich das Unternehmen in zentralen Branchenformaten. Ein Beispiel ist der Sustainability Day des Forum on Automotive Aftermarket Sustainability (FAAS), der Ende 2025 in Prag stattfand. Das Netzwerk vereint Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette des automobilen Aftermarkets und gilt als Impulsgeber für nachhaltige und zirkuläre Geschäftsmodelle. „Knorr-Bremse gehört seit der Gründung dazu, mit dem Ziel die Nachmarktakteure stärker zu vernetzen“, sagt Thomas Meyer, Global Director PG Reman & Repair. Strategisch engagiert sich Knorr-Bremse vor allem in den Arbeitsgruppen zu Remanufacturing und ESG Reporting und erhält so frühzeitig Einblicke in EU-Regelungen und deren Auswirkungen auf nachhaltige Aftermarket-Geschäftsmodelle. Besonders für die Wiederaufbereitungs- und Reparatur-Aktivitäten liefert der Austausch wichtige Impulse zur Weiterentwicklung zirkulärer Lösungen. Dass das Unternehmen den Sustainability Day als Sponsor unterstützte, war ein bewusstes Signal. „Als Mitglied des Board of Directors wollen wir nicht nur inhaltlich, sondern auch organisatorisch Verantwortung übernehmen“, sagt Meyer. Gleichzeitig brachte Knorr-Bremse im Panel die OEM-Perspektive auf Kreislaufwirtschaft ein, unter anderem mit einem Austausch über die Herausforderungen in der Altteilelogistik. Zum Abschluss öffnete das Unternehmen seinen Remanufacturing-Standort

in Liberec und gewährte Einblicke in industrielle Aufbereitung. Das FAAS-Netzwerk hilft zudem, regulatorische Anforderungen frühzeitig zu erkennen und gemeinsam mit Partnern Lösungen zu entwickeln. Neben diesem Engagement unterstützt Knorr-Bremse TruckServices auch Initiativen, die nachhaltige Innovationen im Transportsektor sichtbar machen. Als Sponsor des Europäischen Transportpreises für Nachhaltigkeit 2026 setzt das Unternehmen ein weiteres Zeichen. Der vom Huss-Verlag initiierte und von der Fachzeitung „Transport“ verliehene Preis

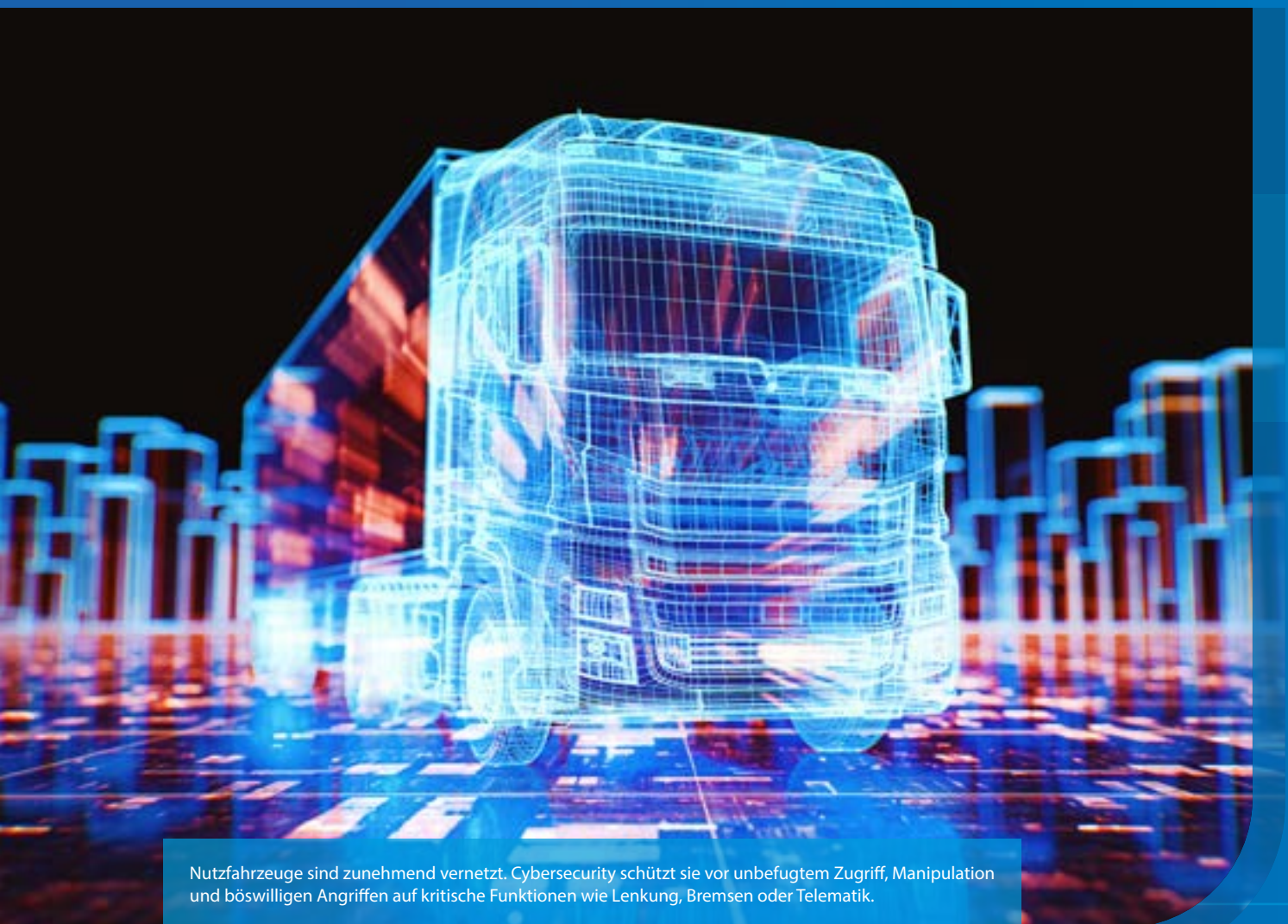


Der seit 2011 vom Huss-Verlag aus München verliehene Preis gilt als Gütesiegel für Umwelt- und Sozialverantwortung im gewerblichen Straßengüterverkehr.

zeichnet Projekte und Produkte aus, die wirtschaftlichen Erfolg mit Umwelt- und Sozialverantwortung verbinden. Auch in der eigenen Produktstrategie zeigt sich dieser Anspruch: Industriell wiederaufbereitete Komponenten aus dem Remanufacturing-Portfolio verlängern Produktlebenszyklen, senken CO₂-Emissionen und sparen Ressourcen.

Cybersecurity: Chance für starke freie Werkstätten

Neue regulatorische Rahmenbedingungen für vernetzte Fahrzeuge verändern den Diagnosezugang spürbar. Für Werkstätten und Flotten bedeutet das Anpassung – aber auch neue Chancen. Knorr-Bremse begleitet diesen Wandel aktiv und praxisnah.



Nutzfahrzeuge sind zunehmend vernetzt. Cybersecurity schützt sie vor unbefugtem Zugriff, Manipulation und böswilligen Angriffen auf kritische Funktionen wie Lenkung, Bremsen oder Telematik.



„Cybersecurity ist die Eintrittskarte für Werkstätten in die Welt der vernetzten Fahrzeuge.“

Simon Binar, Produktmanager KB Diagnostics bei Knorr-Bremse

Cybersecurity ist in der Nutzfahrzeugbranche kein Zukunftsthema mehr – sie ist Gegenwart. Mit internationalen Vorgaben wie UN ECE R155 und UN ECE R156 hat sich der regulatorische Rahmen für vernetzte Fahrzeuge grundlegend verändert. Die Anforderungen sind politisch gesetzt und technisch notwendig – und sie wirken sich Schritt für Schritt auf den Werkstattalltag aus.

Für viele Betriebe klingt das zunächst nach zusätzlichem Aufwand. Mehr Logins, mehr Absicherung, vielleicht auch mehr Kosten. Doch die Realität ist differenzierter.

„Man muss klar sagen: Die Werkstätten haben mit diesen

Regulierungen erst einmal nichts direkt zu tun“, ordnet Simon Binar, Produktmanager KB Diagnostics bei Knorr-Bremse, ein. „Die Vorgaben richten sich an die Fahrzeughersteller. Sie müssen Systeme schaffen, die die Cybersicherheit und sichere Software-Updates über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs gewährleisten.“

R155 verpflichtet Hersteller zu einem durchgängigen Cybersecurity-Management. R156 regelt, wie Software-Updates entwickelt, verteilt und dokumentiert werden müssen – egal ob Over-the-Air oder in der Werkstatt. Hintergrund ist die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge. Je digitaler das



Praktikable Bedienung, keine funktionalen Einschränkungen, besserer Service: Knorr-Bremse will, dass Werkstätten und Flottenbetreiber von Cybersecurity profitieren.

System, desto wichtiger der Schutz.

Mit dieser Verantwortung geht allerdings auch eine kontrollierte Absicherung des Diagnosezugangs einher. Hersteller dürfen Fahrzeuge nicht einfach abschotten – das stellt die EU-Verordnung 2018/858 klar. Sie garantiert unabhängigen Marktteilnehmern den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und zu Daten der OBD-Schnittstelle. Ein ergänzender delegierter Rechtsakt präzisiert, wie dieser Zugang unter Cybersecurity-Bedingungen auszugestaltet ist.

„Die Hersteller müssen den Zugang ermöglichen“, sagt Binar. „Aber sie dürfen definieren, wie dieser Zugang abgesichert wird.“ In der Praxis bedeutet das Registrierung, Benutzerkonto und ggf. eine Mehrfaktor-Authentifizierung. Wer eine geschützte Funktion nutzt, bestätigt seine Identität und arbeitet dann wie gewohnt weiter.

Funktionale Einschränkungen für freie Werkstätten soll es nicht geben. „Alles, was eine OE-Werkstatt machen kann, muss auch eine unabhängige Werkstatt machen können“, betont Binar. „Der Wettbewerb muss gewahrt bleiben.“

Ganz ohne Anpassung wird es dennoch nicht gehen.

Werkstätten müssen sich registrieren und unter Umständen ihre Tätigkeit im Automotive-Bereich nachweisen. Technische Sicherheitsprozesse wie Zertifikatsmanagement laufen jedoch im Hintergrund. „Wenn ein digitales Zertifikat benötigt wird, übernimmt das die Software. Für den Anwender soll das so transparent wie möglich bleiben“, so Binar.

Genau hier setzt Knorr-Bremse an. Gemeinsam mit Partnern wird daran gearbeitet, Sicherheit und Bedienbarkeit miteinander zu verbinden. Ziel ist es, regulatorische Anforderungen im Backend zu lösen – und sie nicht zur zusätzlichen Belastung im Werkstattalltag werden zu lassen.

Die digitale Transformation soll praktikabel bleiben. Dass Sicherheit Aufwand bedeutet, ist unstrittig. Cloud-Infrastruktur, kryptografische Verfahren und kontinuierliche Systempflege verursachen Kosten. „Das sind reale Faktoren“, sagt Binar offen. „Denkbar sind nutzungsbasierte Modelle oder zeitlich begrenzte Freischaltungen bestimmter Funktionen.“ Die vorhandene Hardware in der Werkstatt bleibt dabei in der Regel nutzbar. Veränderungen betreffen

vor allem Software und Zugangsprozesse.

Für Werkstätten und Flotten heißt das: Budgets prüfen, Prozesse verstehen, vorbereitet sein. Denn eines ist ebenso klar – ohne Cybersecurity kein gesicherter Zugang zu modernen Fahrzeugen.

Gleichzeitig eröffnet die neue Architektur konkrete Vorteile. Ein Beispiel ist der Austausch defekter Steuergeräte. War ein Altgerät früher stark beschädigt, konnten Konfigurationsdaten oft nicht mehr ausgelesen werden. Der Weg führte dann nicht selten zur OE-Werkstatt. Künftig kann die passende Konfiguration unter Umständen direkt aus dem Backend-System des Herstellers geladen werden und auf das neue Steuergerät gespielt werden.

„Das Fahrzeug wird identifiziert, ich baue das neue Steuergerät ein und die korrekte Konfiguration wird automatisch aufgespielt“, erklärt Binar. „Ich brauche das Altteil dafür nicht mehr.“ Das erweitert den Handlungsspielraum freier Betriebe deutlich. „Ich kann mehr Fälle eigenständig abschließen – und in vielen Situationen wird der Prozess sogar effizienter.“

Gerade für Flottenbetreiber bedeutet das geringere Standzeiten und klar kalkulierbare Abläufe. Digitalisierung ist damit nicht nur Sicherheitsanforderung, sondern auch Effizienztreiber.

Noch in Bewegung ist das Thema umfassender Software-

Updates, bei denen mehrere Steuergeräte im Verbund aktualisiert werden. Hier laufen Gespräche auf Hersteller- und Branchenebene. Knorr-Bremse bringt sich aktiv ein, um tragfähige Lösungen für den freien Markt zu entwickeln. Der Fokus liegt zunächst auf gesichertem Diagnosezugang und uneingeschränktem Teileaustausch. Weitere Funktionen werden folgen.

Wichtig bleibt die Perspektive: Die aktuellen Anforderungen sind weder das Ergebnis einzelner Hersteller noch eine Initiative des Aftermarkets. Sie sind politisch beschlossen und technisch erforderlich. Vernetzte Fahrzeuge brauchen Schutzmechanismen – und der europäische Rechtsrahmen sorgt gleichzeitig dafür, dass der Wettbewerb bestehen bleibt. Für Simon Binar überwiegt deshalb klar die positive Seite: „Cybersecurity erhöht die Sicherheit und schafft neue Möglichkeiten. Sie ist kein Risiko für den freien Markt, sondern eine Grundlage für seine Zukunft.“

Knorr-Bremse versteht diese Entwicklung als Auftrag. Das Unternehmen ist regulatorisch eng am Thema, technisch tief eingebunden und strategisch klar positioniert. Ziel ist es, Werkstätten und Flottenbetreiber so zu unterstützen, dass sie auch in der digitalen Fahrzeugwelt handlungsfähig bleiben. Die digitale Transformation lässt sich nicht aufhalten. Aber sie lässt sich gestalten – partnerschaftlich, praxisnah und mit dem klaren Ziel, Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.



Durch Vernetzung wird der Austausch von defekten Steuergeräten wesentlich effizienter. Flottenbetreiber profitieren durch kürzere Standzeiten.

Leitungsmarkierer für den effizienten Teileaustausch

Mit den neuen Leitungsmarkierern von Knorr-Bremse behalten Werkstattprofis auch bei komplexen Bremssystemen den Überblick. Zeit sparen, Fehler vermeiden – so läuft der Komponentenwechsel einfacher und schneller.



Die Leitungsmarkierer gibt es in vier speziell zusammengestellten Sets, die alle relevanten Lkw- und Anhänger-Systeme abdecken.

Wer in der Werkstatt pneumatische Bremssysteme wartet, kennt das Problem: Beim Austausch von Komponenten wie EAC oder TEBS müssen zahlreiche Druckluftleitungen ab- und wieder angeschlossen werden. Schnell verliert man den Überblick – und damit wertvolle Zeit.

Knorr-Bremse hat dafür jetzt die passenden Werkzeuge: Leitungsmarkierer, die jede Leitung eindeutig kennzeichnen. Die Vorteile liegen auf der Hand: weniger Fehler, schnelleres Arbeiten und mehr Servicequalität.

Die Markierer sind sehr robust, wiederverwendbar und für drei unterschiedliche Leitungsdurchmesser geeignet. Sie sind in drei gut sichtbaren Farben erhältlich und mit nummerierten Kennzeichnungen für die Ventilanschlüsse versehen, deren Funktion auf der Produktseite leicht verständlich erläutert wird.

So können Mechaniker selbst in einer hektischen Werkstatt

sofort erkennen, welche Leitung die richtige für den jeweiligen Anschluss ist.

Vier speziell zusammengestellte Sets decken die wichtigsten Lkw- und Anhänger-Systeme ab. In praktischen Beuteln geliefert, die nach Einsatzgebiet sortiert sind, lassen sich die Markierer schnell greifen – und eignen sich sogar als cleveres Werbemittel.

Die Sets markieren jeweils ein Produkt gleichzeitig, können aber auch für andere Leitungen verwendet werden (nicht geprüft). Damit wird der Arbeitsalltag einfacher, effizienter und sicherer – ganz im Sinne von Knorr-Bremse TruckServices.

Mit diesem neuen Werkzeug erweitert Knorr-Bremse sein bewährtes Werkstattwerkzeuge-Sortiment und unterstützt Werkstätten, Fahrzeughalter und Händler dabei, Nutzfahrzeuge schnell wieder einsatzbereit zu machen.



Oscar Escales Ainzúa hatte die Idee für die Leitungsmarkierer.

Praxisnähe: Wie die Leitungsmarkierer entstanden

Manchmal sind es nicht die großen Innovationen, sondern die kleinen, klugen Verbesserungen, die den Werkstattalltag spürbar verändern. Genau das war die Idee hinter einem internen Ideenwettbewerb bei Knorr-Bremse.

Gesucht wurden ergänzende Werkzeuge, die auf realen Praxiserfahrungen basieren und konkrete Herausforderungen im Arbeitsalltag lösen. Im Fokus standen typische Handgriffe, die Zeit kosten, Abläufe, die sich vereinfachen lassen, oder Details, die in Summe über Effizienz und Qualität entscheiden.

Die Leitungsmarkierer sind ein Ergebnis dieses Wettbewerbs. Entwickelt auf Basis von Feedback aus Trainings und dem direkten Austausch mit Werkstätten, setzen sie genau dort an, wo Mechanikerinnen und Mechaniker täglich arbeiten.

Die Idee stammt von Oscar Escales Ainzúa, IAM Technical Sales Manager bei Knorr-Bremse Ibérica. Sein Ansatz: ein einfaches, robustes Hilfsmittel mit hohem Praxisnutzen. Ein Beispiel dafür, wie wertvoll es ist, dem Werkstattalltag zuzuhören – und aus Erfahrung konkrete Lösungen entstehen zu lassen.



Durch die Leitungsmarkierer wird jede Leitung eindeutig gekennzeichnet.



An der ECU Simulation Bench finden sämtliche Diagnosevorgänge statt.

Im Kreislauf zum zweiten Leben

Defekte Steuergeräte können zu teuren Ausfällen führen. ESB REMAN bietet Werkstätten und Flottenbetreibern eine industrielle Lösung zur Aufarbeitung von Steuergeräten, die Nachhaltigkeit mit höchster Qualität und europaweiter Verfügbarkeit verbindet.

Es ist ein Szenario, das jeder Flottenmanager fürchtet: Ein Fahrzeug fällt aus, die Diagnose zeigt einen Fehler im Steuergerät. Wo früher Mechanik mit handfestem Werkzeug instandgesetzt wurde, entscheiden heute komplexe Platinen über Stillstand oder Fahrt. Ein Defekt an den digitalen „Gehirnen“ des Nutzfahrzeugs war für Betreiber in jüngster Vergangenheit immer häufiger mit hohen Ersatzteilkosten oder Verzögerungen durch angespannte Lieferketten verbunden. Doch nicht nur die Verfügbarkeit ist eine Hürde, auch die Technik selbst stößt an

neue Grenzen. „Die zunehmende Anzahl an Steuergeräten pro Fahrzeug erhöht die Komplexität bei Wartung und Reparatur massiv“, weiß Thomas Meyer, Global Director Product Group Reman, Repair, Reuse bei Knorr-Bremse. Es brauche heute mehr als einen Lötcolben; es braucht industrielles Know-how, um die Sicherheit auf der Straße ohne Kompromisse zu gewährleisten. Was in der Werkstatt zählt, ist Verlässlichkeit. Eine Reparatur wird nur dann zum echten Gewinn, wenn das Bauteil nach dem Einbau sofort und dauerhaft funktioniert. Hier setzt die



oberflächlich messen, wird hier der Ernstfall auf der Autobahn simuliert. „Die Simulatoren führen funktionale Tests durch, die digitale Signale und die CAN-Bus-Kommunikation eins zu eins übertragen“, erklärt Jan Kroupa. Das Steuergerät wird unter realer Last geprüft, bevor es das Werk verlässt. Für den Kunden bedeutet das: Die Qualität der aufgearbeiteten Steuergeräte erfüllt höchste industrielle Standards. Knorr-Bremse gewährt eine 12-monatige Garantie auf die Funktionsfähigkeit der aufgearbeiteten Komponenten.

In einem Geschäft, in dem jede Stunde Ausfallzeit bares Geld kostet, ist Geschwindigkeit die härteste Währung. Das Netzwerk aus Kompetenzzentren in Spanien, Frankreich, Italien und Tschechien stellt sicher, dass technologische Expertise nie weit entfernt ist. Thomas Meyer betont, dass Knorr-Bremse europaweit mit absolut identischen Standards und Betriebsregeln arbeitet. Ein in Madrid aufbereitetes Teil unterliegt denselben strengen Qualitätsstandards und Prozessvorgaben wie eines aus Mitteleuropa.

Der Clou für den Werkstattalltag ist das digitale Portal. Funktionen wie die „Selbstfreigabe“ nehmen den bürokratischen Sand aus dem Getriebe. Registrierte Partner müssen nicht auf Genehmigungen warten, sondern können den Prozess sofort starten. „Das gibt dem Ablauf einen massiven Geschwindigkeitsboost“, so Meyer. Die defekte Einheit wird direkt in der Werkstatt abgeholt, was den administrativen Aufwand für den Meister vor Ort auf ein Minimum reduziert.

Die Vielseitigkeit ist das, was den Service für den markenübergreifenden Einsatz so wertvoll macht. Mit über 1.100 Referenzen deckt ESB REMAN ein breites Spektrum an Steuergeräten ab – von Motorsteuergeräten bis hin zu Getriebesteuerungen und Cockpit-Displays. Der Service versteht sich als zuverlässiger Partner für zahlreiche Komponenten des Elektronik-Ökosystems des Trucks.

Dabei hört man bei Knorr-Bremse genau auf den Markt: Jede Kundenanfrage nach einem neuen Steuergerätetyp landet direkt auf der Liste für zukünftige Entwicklungen. Und auch wenn das Thema Elektromobilität bereits beobachtet wird, bleibt man bei Knorr-Bremse bodenständig: Da die aktuelle Nachfrage nach Reparaturen für E-Trucks noch sehr gering ist, konzentriert man sich kurzfristig auf die Lösungen, die heute in den Werkstätten den größten Druck verursachen.

Am Ende des Tages muss die Rechnung aufgehen. Für Flottenbetreiber kann die Ersparnis gegenüber einem Neuteil bis zu 60 Prozent betragen. Dass dabei auch noch der ökologische Fußabdruck schrumpft, macht die Entscheidung für das Remanufacturing heute auch zu einer strategischen Frage der Nachhaltigkeit. ESB REMAN zeigt, dass sich industrielle Präzision, Schnelligkeit und wirtschaftliche Vernunft nicht ausschließen. So wird sichergestellt, dass das instandgesetzte „Gehirn“ den gesamten Truck schnellstmöglich wieder dorthin bringt, wo er hingehört: zurück auf die Straße.



industrielle Aufarbeitung von ESB REMAN an, die tief in die technische Substanz der Geräte eindringt. Der Prozess findet in streng geschützten ESD-Zonen statt, denn schon eine unsichtbare elektrostatische Entladung kann elektronische Bauteile schleichend zerstören. Jan Kroupa, ESB REMAN Specialist bei Knorr-Bremse, warnt: „Solche Schäden sind tückisch, da sie oft erst Monate später im laufenden Betrieb zum Totalausfall führen.“ Das eigentliche Ass im Ärmel ist jedoch die ECU Simulation Bench. Während einfache Prüfgeräte oft nur

So macht Knorr-Bremse eine ECU wieder fit

Im ESB REMAN Prozess durchläuft jede Steuerungseinheit klar definierte Schritte – vom ersten Check bis zur finalen Verpackung. Dabei wird die Steuerungseinheit zunächst geprüft und analysiert. Anschließend erfolgt die Instandsetzung. Abschließend wird alles getestet, um Funktion, Qualität und Zuverlässigkeit wiederherzustellen. So lassen sich Kosten senken, die Verfügbarkeit erhöhen und wertvolle Ressourcen schonen.



1

Wareneingangsprüfung

Nach der Ankunft im Kompetenzzentrum findet eine erste visuelle und funktionale Bewertung der eingegangenen ECU statt. So kann der Reparaturauftrag mit den Angaben im System abgeglichen und erste Fehler eindeutig identifiziert werden.



4

Reinigung

Die Säuberung des Gehäuses zur Entfernung von Verschmutzungen, Rückständen oder Feuchtigkeit ist ein typischer Bestandteil industrieller Wiederaufbereitung, um zuverlässige Prüf- und Reparaturbedingungen sicherzustellen.

Diagnose

Darauf folgt eine detaillierte elektronische Analyse zur Bestimmung von Fehlerursachen, die Festlegung des Reparaturumfangs und die Überprüfung der Reparaturfähigkeit. Die Diagnose ist der zentrale Schritt im Prozess, da Fehler mithilfe spezieller Prüfstände (z. B. Simulation realer Betriebsbedingungen) einzelnen Komponenten zugeordnet werden können.



2

Demontage

Im Anschluss daran wird das ECU-Gehäuse sorgfältig geöffnet, um Zugang zu den internen Komponenten zu erhalten, ohne zusätzliche Schäden zu verursachen. Voraussetzung für die nachfolgende Bauteilreparatur ist der Zugriff auf die Leiterplatte, da ESB REMAN gezielt auf Komponentenebene arbeitet.



3



Reparatur

Nach der Reinigung erfolgt die Instandsetzung auf Bauteilebene, der Austausch defekter Komponenten und die Wiederherstellung der elektronischen Funktionalität. Dabei können gezielt einzelne Bauteile auf der Leiterplatte ersetzt werden und sogar Software auf neue Komponenten übertragen werden.

5



6

Enddiagnose

Ist die Reparatur abgeschlossen, erfolgt eine vollständige Funktionsprüfung. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass alle Fehler behoben sind und die ECU ihre volle Funktionsfähigkeit zurückerlangt.

7



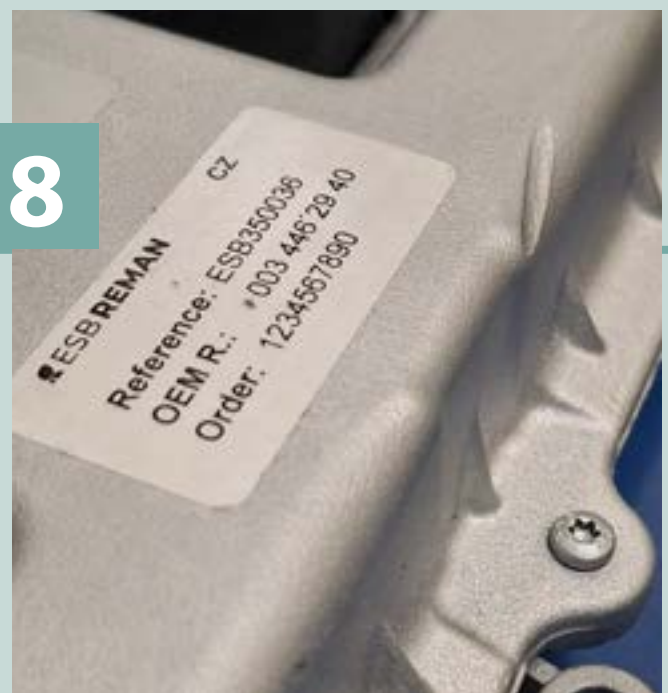
Montage

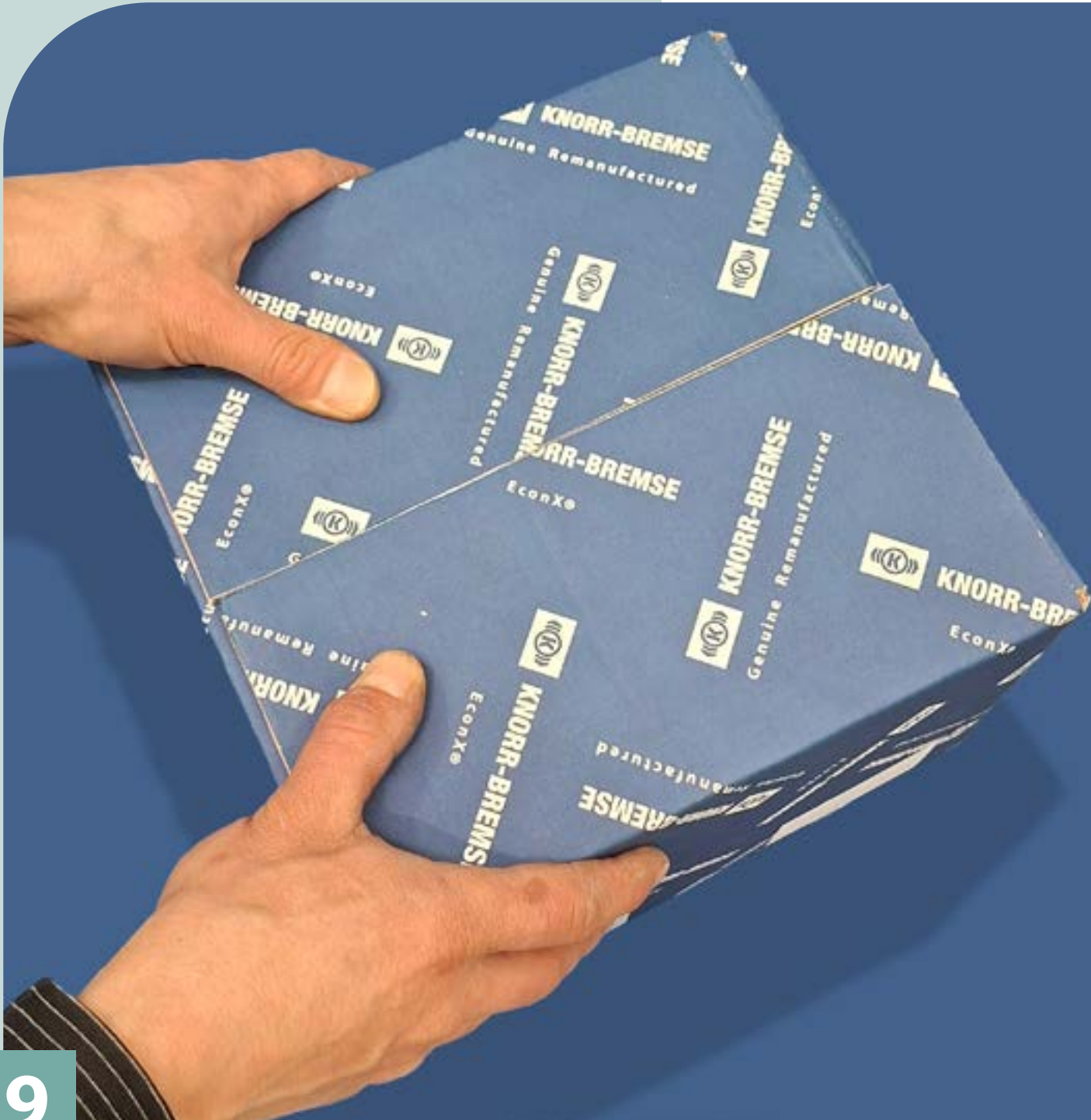
Das ECU-Gehäuse wird nun wieder zusammengebaut, abgedichtet und für die abschließende Qualitätsprüfung vorbereitet. Ziel ist die Rückführung der ECU in einen einsatzfähigen Zustand, sodass das ursprüngliche Steuergerät wieder im Fahrzeug verwendet werden kann.

8

Kennzeichnung

Um Rückverfolgbarkeit und einheitliche Qualitätsstandards zu sichern, werden interne Codes und Reparaturkennungen an der reparierten ECU angebracht.





9

Verpackung

Zum Abschluss erhält die reparierte ECU eine spezielle Schutzverpackung, um den sicheren Rückversand zum Kunden zu gewährleisten. Die reparierten Steuereinheiten werden über ein europaweites Netzwerk generell schnell zurückgeliefert, mit Fokus auf kurze Durchlaufzeiten und hohe Verfügbarkeit.

Drei Jahrzehnte Vollgas



Jochen Hahn

2026 feiert Hahn Racing 30 Jahre Truck-Racing und 25 Jahre Partnerschaft mit Knorr-Bremse – ein Jubiläum voller Leidenschaft, Teamgeist und Technik.



Jochen Hahn 2003 unterwegs auf dem Kurs im belgischen Zolder – damals noch mit einem Mercedes-Benz Axor.



Drei Generationen auf einen Blick: Rookiewe Lukas Hahn, Teamgründer Konrad Hahn und Jochen Hahn im Jahr 2019.



Ehrensache: Lukas Hahn legt 2013 beim Reifenwechsel selbst Hand an.

Das Team Hahn Racing blickt auf eine beeindruckende Erfolgsgeschichte zurück: 30 Jahre Truck-Racing und 25 Jahre Partnerschaft mit Knorr-Bremse prägen das Doppeljubiläum. „Unglaublich, welche Geschichte wir geschrieben haben“, sagt Jochen Hahn. Für ihn bedeutet Truck-Racing weit mehr als Geschwindigkeit: „Der Zusammenhalt im Team und die gemeinsame Freude an Erfolgen machen diesen Sport einzigartig.“ Hahn selbst ist sechsfacher Europameister – ein Beleg für Können und Kontinuität.

Seit der Gründung des Teams hat sich der Truck-Racing-Sport stark professionalisiert. Strengere Reglements, moderne Werkstätten und innovative Technologien prägen heute die Szene. Auch die Hahn-Trucks haben sich gewandelt: von klassischen Lkw-Bremssystemen bis zur Elektrifizierung von Druckluftkomponenten. Knorr-Bremse begleitet das Team seit 25 Jahren. „Wir fahren den Knorr-Truck – Beständigkeit in der Zusammenarbeit ist unbezahlbar“, sagt Hahn. Jedes Rennen zeigt, wie entscheidend Know-how und Qualität sind. Robert Wenk, langjähriger Ansprechpartner von Knorr-Bremse für das Team, ergänzt: „Die Partnerschaft basiert auf gemeinsamen Werten, technischer Exzellenz und Teamgeist. Produkte im Renntruck gehen an ihre Leistungsgrenzen und beweisen Robustheit auch in Serien-Lkw.“ Nachhaltigkeit und Zukunftstechnologien sind zentral: wiederaufbereitete Komponenten der Marke EconX® erfüllen höchste Standards, und die neue EPS-Lenkung für E-Trucks überträgt Rennsportinnovationen direkt auf Serienfahrzeuge.

Die wahre Stärke des Teams liegt aber auch in Hahns Führungsstil. Mit Respekt, klarer Kommunikation und Wertschätzung motiviert er sein Team seit Jahrzehnten. Traditionen, wie gemeinsam arbeiten und anschließend feiern prägen, den Teamgeist. „Wir haben den Lebenstraum meiner Eltern umgesetzt“, sagt Hahn über die Ende 2025 eingeweihte neue Werkstatt – ein Moment, der Familie, Team und Leidenschaft verbindet.

Besonders in Erinnerung bleibt Hahns erster Europameistertitel nach elf Jahren: Trotz Erfolgs blieb er bescheiden, nahbar und auf das Team fokussiert – ein Zeichen seiner Bodenständigkeit und Führungsstärke. Für 2026 lautet das Ziel: wieder Europameister werden – gemeinsam mit Knorr-Bremse. Drei Jahrzehnte voller Höchstleistungen, Teamgeist und technischer Präzision bilden die Basis für die kommenden Kapitel im Truck-Racing.



Das OE Sales Truck Team lässt sich von Jochen Hahn am Chassis technische Details des Renntrucks für die Saison 2026 erklären.

Bremse trifft Renntruck

In den vergangenen Monaten hatte Jochen Hahn gleich zwei Mal Besuch von Knorr-Bremse: Sowohl ein Leonberger Ingenieursteam als auch das OE Sales Truck Team waren bei ihm in Altensteig zu Gast. Beide Besuche verbanden fachlichen Austausch mit spannenden Einblicken in den Rennsport.

Der Besuch des Ingenieurteams begann in der neuen Werkstatt des sechsfachen Truck-Racing-Europameisters. Der moderne Meetingbereich direkt in der Werkstatt bot ideale Bedingungen für einen internen Workshop. Im Fokus standen Themen wie Gewichtsverteilung, Fahrdynamik, Antriebsstrang, Bremssystem-Regularien sowie Entwicklungen bei E-Trucks und elektronischen Bremssystemen (EBS). Besonders spannend war der Vergleich zwischen Rennsport und Serienentwicklung, etwa bei Testmethoden und Fahrzeugvorbereitung.

Auch das OE Sales Truck Team nutzte die Gelegenheit zum Austausch zu aktuell relevanten Themen wie EPS und EURO 7. Beide Gruppen erhielten im Rahmen einer Werkstattführung spannende Einblicke in das Truck-Racing-Geschäft. Besonders eindrucksvoll war dabei, Knorr-Bremse Produkte direkt im Einsatz in den Trucks zu sehen – inklusive Blick „unter die Haube“.

Ein besonderes Highlight war der exklusive erste Blick auf den Renntruck für die Saison 2026. „Wir wurden unglaublich herzlich empfangen. Jochen Hahn zeigte sich nahbar und offen – ein Champion auch abseits der Rennstrecke“, berichtet Ingenieur Julian Schäffer von Knorr-Bremse.



Alle mit auf's Bild:
Für Manfred Sießmair (vorne links) und Betriebsleiter Peter Greif
(vorne rechts) ist jedes Teammitglied gleich wichtig.

Pioniergeist und Handschlagqualität

Die Nutzfahrzeugwerkstatt Sießmair aus Aichach-Gallenbach ist ein Paradebeispiel für den bayerischen Mittelstand: tief verwurzelt in der Region, familiengeführt und stets offen für digitale Innovationen.



„Knorr-Bremse bietet uns eine super Unterstützung auf Augenhöhe.“

Peter Greif, Betriebsleiter Anton Sießmair Nutzfahrzeugservice

Wer die Werkstatthallen von Sießmair in Aichach-Gallenbach betritt, spürt sofort den besonderen Geist, der hier herrscht. Es ist eine Mischung aus tiefem technischem Sachverstand und einer zupackenden Art, die man heute als „Hands-on-Mentalität“ bezeichnet. Die Geschichte der Werkstatt ist untrennbar mit Peter Greif verbunden, dem langjährigen Betriebsleiter, der im November 1981 als erster Monteur im Betrieb anfang. Zu dieser Zeit war das Unternehmen noch ein klassischer Transportbetrieb mit eigenem Fuhrpark, doch Greif und die Familie Sießmair erkannten früh das Potenzial, die Instandhaltung auch für externe Kunden anzubieten. Bereits 1984 nutzte man eine Ausnahmeregelung, um Fremdaufträge anzunehmen; 1986 folgte der offizielle Eintrag als freie Nutzfahrzeugwerkstätte. Diese Entscheidung legte den Grundstein für eine Erfolgsgeschichte, die heute von Manfred Sießmair, dem Juniorchef, in der nächste Generation weitergeführt wird. Ein entscheidender Wendepunkt war das Jahr 2004, als Sießmair offizieller Partner von DAF wurde. Damit einher ging eine neue Ebene der Professionalisierung, die den Betrieb auf ein internationales Level hob. Besonders stolz ist man auf die Expertise im Bereich der Spezialaufbauten. In Bayern verfügt der Betrieb über langjährige Erfahrung mit komplexen Schubboden-Systemen und namhaften Auflieger-Fabrikaten. Das Ersatzteillager für diese spezialisierten Systeme umfasst ein umfangreiches Sortiment, um sicherzustellen, dass Fahrzeuge bei Defekten noch am selben Tag wieder auf die Straße kommen. Diese Verlässlichkeit ist auch der Kern der Unternehmensphilosophie, die sich im Firmenslogan „Zufriedene Kunden mehr als ein Fahrzeugleben lang“ widerspiegelt. Peter Greif betont, dass zu fast allen Kunden ein enges, oft jahrzehntelanges Vertrauensverhältnis besteht. Bei fast allen herrscht ein „Du-Verhältnis“, das auf Respekt beruht. „Ein Mann, ein Wort – wir geben 120 Prozent, damit die Sache läuft“, betont Greif. „Man kennt sich, weiß um die Familien. Das ist einfach vertrauensvoll.“ Diese menschliche Komponente trägt den Betrieb auch durch die intensiven Zeiten des Notdienstes. Als Partner des ITS-Systems von DAF und weiterer internationaler Organisationen ist die Werkstatt rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr erreichbar. Zwischen 600 und 700 Notdienstesätze absolviert das Team pro Jahr. Das bedeutet oft Einsätze an Wochenenden oder Feiertagen, um defekte Fahrzeuge wieder flottzumachen. Dabei ist der Druck enorm: 85 Prozent der Pannen müssen innerhalb von sechs Stunden gelöst werden. Peter Greif weiß, dass dieser Einsatz einen hohen Preis fordert, sieht ihn aber als Teil der Verantwortung: „Einer muss den Leuten ja helfen. Wenn ein defekter Lkw auf der Autobahn steht, packen wir das an.“ In diesem Umfeld zwischen Tradition und Zeitdruck spielt die Partnerschaft mit Knorr-Bremse eine zentrale Rolle. Peter Greif erinnert sich noch gut an seine ersten Fachschulungen im Jahr 1982. Seitdem ist die Beziehung stetig gewachsen.



Immer im Dienst, das gilt ganz besonders als Partner des ITS-Systems von DAF. Bis zu 700 Notdiensteinsätze absolviert das Team pro Jahr.

Knorr-Bremse ist für Sießmair der wichtigste Ansprechpartner im Bereich der Brems- und Fahrwerkssysteme. „Knorr-Bremse bietet uns eine super Unterstützung auf Augenhöhe“, lobt Peter Greif den Kontakt ausdrücklich. „Man merkt, dass da Profis am Werk sind, die unsere Sprache sprechen.“ Die Werkstatt nimmt heute am weiterentwickelten Knorr-Bremse Expert Network teil, was Manfred Sießmair als strategischen Vorteil wertet. Dieses Netzwerk bietet nicht nur exzellente Schulungen und Support, wie die technische Hotline und den Feldservice, sondern ermöglicht auch den Zugriff auf moderne digitale Services. „In der heutigen Zeit ist ein starkes Netzwerk essenziell“, erklärt Sießmair. „Das Expert Network gibt uns die Sicherheit, technisch immer vorn zu sein.“

Besonders die digitalen Services und die Einbindung in das Nachmarkt-Ecosystem von Knorr-Bremse überzeugen das Management. Peter Greif nutzt die Tools intensiv, um die Werkstattplanung und die kaufmännische Effizienz zu steigern. „Das digitale Buchungsportal PleaseFix ist für unsere Terminplanung ein echter Gewinn“, so Greif. Ebenso wichtig ist ihm die professionelle Betriebsanalyse: „Mich interessieren die Kennzahlen, um zu sehen, wo wir uns bewegen. Wie sieht unsere Absatzrate aus? Wie läuft der Lagerdurchlauf? Knorr-Bremse bietet hier mit dem Benchmark-System WESP CV eine hochprofessionelle Lösung zu einem sehr fairen Preis an.“ Während vergleichbare Analysen bei Fahrzeugherstellern häufig hohe Kosten verursachen, ermöglicht Knorr-Bremse den Partnern im Expert Network eine fundierte, datenbasierte Steuerung ihres Geschäfts zu einem fairen Preis. Diese Transparenz hilft dem Betrieb, profitabel zu bleiben. Heute konzentriert man

sich bei Sießmair voll und ganz auf das Werkstattgeschäft, das mit einer Auslastung von über 90 Prozent floriert. Das Team besteht aus rund 35 hochqualifizierten Köpfen, darunter vier Meister, zwei Ingenieure und ein spezialisierter Lagerleiter. Trotz der Herausforderungen auf dem Arbeitsmarkt hält man an der Ausbildung fest. Über die Jahre sind sechs Meister aus den eigenen Lehrlingen hervorgegangen – ein Ritterschlag für die Qualität der Ausbildung im Haus.

Peter Greif gibt zu, dass es heute schwieriger geworden ist, geeignete Azubis zu finden, da viele junge Menschen eher ein Studium anstreben. Dennoch lässt man sich in Aichach-Gallenbach nicht entmutigen. Der Pioniergeist treibt das Team an. Man investiert in neue Technologien, bildet sich bei Knorr-Bremse ständig weiter und bleibt offen für neue Geschäftsfelder wie die Instandsetzung modernster Tachografen-Generationen oder komplexer elektronischer Assistenzsysteme. Wer zu Sießmair kommt, sucht keine sterile Konzernatmosphäre, sondern echte Problemlöser. Ob internationaler Fernfahrer oder regionaler Transportunternehmer – sie alle verlassen sich auf das Urteil des Teams von Anton Sießmair Nutzfahrzeugservice. Das Vertrauen ist so groß, dass Kunden teilweise 120 Kilometer Anfahrt in Kauf nehmen, obwohl es nähere Werkstätten gäbe. Am Ende zählt, dass die Reparaturleistung zur Rechnung passt und man sich ehrlich in die Augen schauen kann. Diese Aufrichtigkeit, gepaart mit technischem High-End-Wissen und der starken digitalen Rückendeckung durch Partner wie Knorr-Bremse, macht Sießmair zu einem unverzichtbaren Ankerpunkt in der bayerischen Transportlandschaft. Man blickt hier nicht mit Sorge, sondern mit Neugier in die Zukunft – eben mit echtem Pioniergeist.

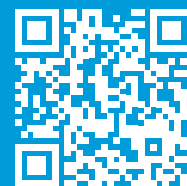


Hands-on-Mentalität seit über 40 Jahren:
Peter Greif im Lager von Sießmair.



Die technischen Werkstattleiter
Maximilian Dersch (li.) und Tobias Bombek
bei der Arbeit mit KB Diagnostics.

UP2DATE



Y612127
Knorr-Bremse EconX® Zuspanneinheiten
für Bremsentyp ST7



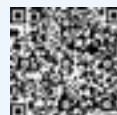
Y611768
Federspeicherzylinder NG4 S-Nocke –
Bewährte Technik, optimiertes Design



Y608674
Retrofit Kits für TEBS G2 Anhänger –
Verlässlichkeit, die Sie in Bewegung hält



Y322340
Spezialwerkzeuge & Hilfswerkzeuge
Umfassende Lösungen von Knorr-
Bremse TruckServices



Y619729
PIN für ECUtalk®

**Die Dokumente stehen
zum Download bereit unter:**

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

NEU

TruckServices neu bei Facebook und Instagram

Knorr-Bremse TruckServices hat seine
offiziellen Facebook- und Instagram-
Kanäle gestartet – wir würden uns
freuen, wenn Sie auch dabei sind!





TRUCKSERVICES

Future Ready Aftermarket

Products & Services for today. Solutions for tomorrow.



KNORR-BREMSE



JETZT NEU
im Sortiment:
EconX® ST7

EconX® Bremssättel für Anhänger

Zuverlässige Leistung. Überzeugender Mehrwert.

Verlassen Sie sich auf 100% Knorr-Bremse Kompetenz mit industriell aufbereiteten Bremssätteln für Trailer-Anwendungen aus dem EconX® Genuine Remanufactured Programm der Knorr-Bremse.

Durch innovative Aufarbeitungsprozesse begleitet von strengen Tests und der Verwendung der neuesten Nachstellerversion, sowie OE-Verschleißteile bieten Knorr-Bremse EconX® Bremssättel maximale Sicherheit und sorgen für zuverlässige Funktion im Feld.

- Maximale Betriebssicherheit
- Kosteneffiziente Reparaturlösung
- Nachhaltig durch ressourcenschonende Remanufacturing-Prozesse

EconX® Genuine Remanufacturing von Knorr-Bremse

– zuverlässig, wirtschaftlich, nachhaltig.

| truckservices.knorr-bremse.com |

EconX®