

BREMSPUNKT

LETZTE MEILE

Mit Lastenrädern in die City

ERFOLGSDUO SEIT 20 JAHREN

Hahn Racing und Knorr-Bremse feiern gemeinsam Erfolge

KNORR-BREMSE TRUCKSERVICES TRAININGS

Neues Team mit innovativen Ideen

HEFT
61

Mai 2023 – das Kundenmagazin
der Knorr-Bremse
Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH



KNORR-BREMSE



Inhalt

EDITORIAL

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

NEWS

- 04** Team Hahn Racing und Knorr-Bremse:
Partner seit 20 Jahren
- 30** Neues Lager: Carat stärkt Logistik in
Süddeutschland

TITEL

- 08** Letzte Meile: Was Lastenräder
leisten können

TECHNIK/SERVICE

- 16** Trainings 2023: Mit innovativen
Ideen in die Zukunft
- 19** Up2Date
- 20** Werkstatt und Handel:
Neue Produkte von TruckServices
- 23** SYNACT® SyD7: Serviceanleitung
jetzt digital

KUNDENPORTRÄT

- 24** Martin Knirsch Kraftfahrzeuge:
Topmodern und kundenorientiert



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahr-
zeuge GmbH, Mai 2023

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, Sabine Duffner-Beck,
Luzie Göttl, Thomas Hünsele,
Alexandra Sommer, Thomas
Rosenberger, Magdalena Usar,
Georg Weinand

FOTOS

Carat, DPD, Martin Knirsch
Kraftfahrzeuge, Knorr-Bremse, RLVD,
Thomas Rosenberger, Team Hahn
Racing, UPS

GRAFIK

Knorr-Bremse Services GmbH
Corporate Marketing,
Anna Lilakewitsch

VERLAG

EuroTransportMedia Verlags-
und Veranstaltungs-GmbH,
Geschäftsbereich ETM corporate
publishing, Geschäftsführer:
Bert Brandenburg und Oliver Trost,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
© by ETM corporate publishing 2023

KONTAKT ZUR REDAKTION

bremspunkt@knorr-bremse.com

Liebe Leserin, lieber Leser,

Sie alle erleben es jeden Tag mit: Die Nutzfahrzeugindustrie befindet sich in einem epochalen Wandel und mit ihr angrenzende Wirtschaftszweige wie die Transportbranche. Eine große Herausforderung insbesondere für Kurier- und Expressdienstleister sind die Veränderungen auf der Letzten Meile. Die Sendungsmengen sind im letzten Jahrzehnt geradezu explodiert und werden weiter steigen. Das Ergebnis: In den ohnehin überfüllten Straßen der Innenstädte wird es durch die vielen Pakettransporter noch voller, was vielerorts für dicke Luft sorgt – und zwar im wortwörtlichen wie im übertragenen Sinne. Eine sinnvolle Ergänzung zum elektrisch angetriebenen Transporter kann daher das E-Lastenrad sein. Seine Möglichkeiten und Grenzen stellen wir in unserer Titelgeschichte vor. Wir bei Knorr-Bremse und Knorr-Bremse TruckServices werden mit unserer Innovationseinheit eCubator und der Weiterentwicklung und Elektrifizierung unserer Produkte in den Bereichen Bremsen, Antriebsstrang und Lenksysteme auch künftig unseren Beitrag zur Verringerung von CO₂-, Schadstoff- und Partikelemissionen leisten.

Zuverlässig, innovativ und führend – so sehen wir uns bei Knorr-Bremse. Deshalb bringen wir zum Beispiel unsere Kundentrainings laufend auf den neuesten Stand. Das neue Führungsteam um Stefan Schmiedt und Marc Eutin setzt dabei nicht nur auf zeitgemäße Trainingsgestaltung, sondern auch auf die internationale Vernetzung des Trainerteams. Auch die Werkstatt von Martin Knirsch Nutzfahrzeuge hat von diesen Trainings bereits stark profitiert. Doch auch auf anderen Gebieten gehen die Badener, die im Übrigen Mitglied des Expert Network von Knorr-Bremse TruckServices sind, beispielhaft vor, weshalb wir der neuen Niederlassung in Schutterwald einen Besuch abgestattet haben. Und dann wäre da noch Jochen Hahn. Den sechsmaligen Europameister im Truck Race begleitet Knorr-Bremse nun schon seit 20 Jahren als Sponsor. Diese unglaublich erfolgreiche Ära wollen wir fortsetzen und haben die gemeinsame Partnerschaft kurz vor Saisonbeginn erneut verlängert.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß und Wissensgewinn beim Lesen unserer neuen Bremspunkt-Ausgabe.

Alexander Wagner



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



Perfekte Kombination

Seit 20 Jahren sind Team Hahn Racing und Knorr-Bremse Partner im Truck Race. Jochen Hahn wurde in dieser Zeit sechs Mal Europameister. 2023 soll es wieder so sein und Titel Nummer sieben in der langen und vertrauensvollen Partnerschaft errungen werden.

2023 ist ein besonderes Jahr für Jochen Hahn und Knorr-Bremse: 20 Jahre sind der Weltmarktführer für Bremssysteme aus München und Team Hahn Racing Partner in der Truck Race Europameisterschaft. Begonnen hat alles mit einem Zufall: „Wir haben damals den Ansprechpartner von Knorr-Bremse auf dem Nürburgring kennengelernt und waren uns gleich sympathisch. Schon bald danach haben wir erstmals über eine Partnerschaft gesprochen“, erinnert sich Jochen Hahn.

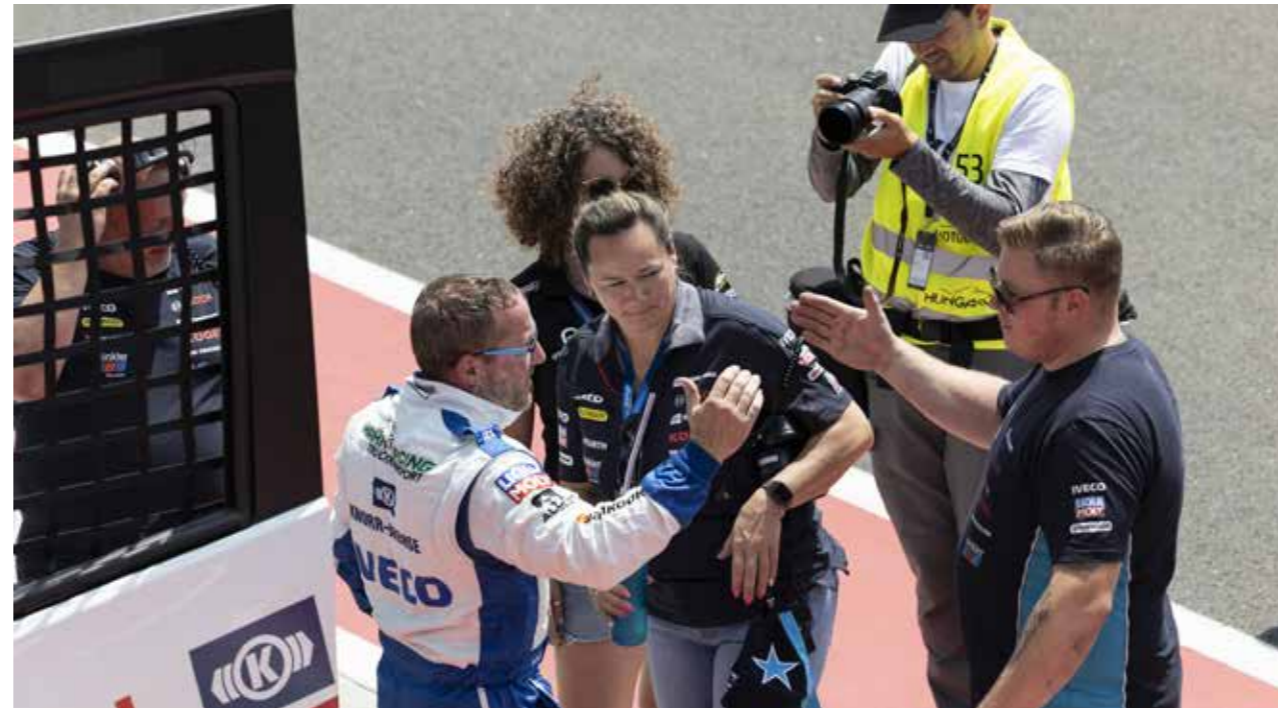
Was so vielversprechend begann, wurde in zwei Jahrzehnten zu einer der erfolgreichsten Verbindungen der Truck Race-Geschichte. Sechs Europameistertitel erfuhr sich Jochen Hahn in den Jahren zwischen 2011 und 2019. Immer mit dabei: die Bremsentechnik von Knorr-Bremse, ergänzt durch die erstklassigen Nachmarktprodukte von Knorr-Bremse TruckServices. „Die Bremse ist das wichtigste Glied, auf das wir vertrauen müssen. Durch die hochwertigen und extrem zuverlässigen Produkte hat Knorr-Bremse einen sehr großen Anteil an unserem Erfolg“, ist sich der Schwarzwälder sicher.



**JOCHEN HAHN 2016
MIT SEINEM VATER CONNI,
der 2019 starb.**

Die größte Herausforderung sei es dabei gewesen, die technischen Feinheiten erfolgreich aufeinander abzustimmen. Dabei sei nicht nur das technische Know-how von Knorr-Bremse und Knorr-Bremse TruckServices wichtig gewesen: „Wir haben in all den Jahren auch immer freundschaftlich, beständig und zuverlässig zusammengearbeitet“, berichtet Jochen Hahn. Und auch der Spaß kam nicht zu kurz: „Wir haben gemeinsam nicht nur viel gearbeitet, sondern auch einige schöne und lustige Abende verbracht“, sagt der Altensteiger schmunzelnd.

Damit es in der Saison 2023 wieder etwas zu feiern gibt, haben Jochen Hahn und sein Team in den vergangenen Monaten in der Saisonvorbereitung Tag und Nacht hart gearbeitet. „Bis zu 700 Stunden Arbeit stecken wir in die Vorbereitung der Saison“, erklärt Hahn. Bis zu 20 Helfer wirken laut Hahn an der Saisonvorbereitung mit. Drei Mechaniker arbeiteten permanent in der Werkstatt und an jedem Wochenende verdoppelte sich die Zahl der Mechaniker sogar. Die brauche es auch, denn: „Die Vorbereitungen für die kommende Saison beginnen bereits nach dem letzten Rennen der alten Saison. Der Truck wird komplett zerlegt, jedes Teil schauen wir uns



FAMILIENBANDE:
Jochen, Diana und Lukas Hahn (von links)
sind ein eingespieltes Team.



IM JAHR 2011 FEIERTEN JOCHEN HAHN UND KNORR-BREMSE gemeinsam den ersten Europameistertitel von Jochen Hahn.

genau an und am Ende wird alles wieder sorgfältig zusammengebaut. Der Rollout des neuen Trucks findet bei Iveco in Ulm statt. Danach wird er erst drei Tage in Most und vor dem ersten Rennen nochmal in Ulm getestet“, beschreibt der sechsmalige Europameister das Prozedere.

Bei so viel Vorarbeit ist es nicht überraschend, dass auch die Ziele von Team Hahn Racing ehrgeizig sind: „Ich will in der Saison 2023 auf jeden Fall wieder um den Titel mitkämpfen“, sagt Jochen Hahn. Und auch Sohn Lukas hat Großes vor: „Mein Ziel ist der Titel als FIA ETRC Young Driver Champion.“ Für 2023 haben die Hahns noch eine Überraschung in petto: Ein E-Truck aus dem Hause Hahn soll schon bei der Saisonöffnung im italienischen Misano vorgestellt werden. Er sei ein Prototyp, der vielleicht sogar bei ein bis zwei Veranstaltungen als Pace Truck eingesetzt werden könnte, heißt es. Wir sind gespannt!



Partnerschaft verlängert

Knorr-Bremse und Knorr-Bremse TruckServices werden das Team Hahn Racing auch in der Saison 2023 in der FIA European Truck Racing Championship als Hauptsponsor und Technikpartner unterstützen.

Knorr-Bremse stattet den Iveco Race Truck von Jochen Hahn mit zahlreichen Serienprodukten aus. Dazu zählen neben der pneumatischen Bremsanlage, der Luftbeschaffung und dem Bremssattel auch die Lenkung sowie Ersatzteile von Knorr-Bremse TruckServices. „Das Truck Racing bietet für uns eine ideale Gelegenheit, Serienprodukte unter härtesten Einsatzbedingungen zu testen. Umso mehr freuen wir uns, auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag zum Erfolg von Jochen Hahn und seinem Team als offizieller Sponsor und Technikpartner leisten zu können“, sagt Dr. Jürgen Steinberger, Vorsitzender der Geschäftsführung von Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge.



VORTEIL LASTENRAD:
Es wird von Passanten nicht als störend
wahrgenommen – auch nicht, wenn es in
zweiter Reihe oder auf dem Gehweg hält.

Mit dem Rad gegen dicke Luft

Der zunehmende Lieferverkehr stellt Kommunen vor Probleme. Lastenräder können dazu beitragen, die Letzte Meile nachhaltiger und Städte lebenswerter zu machen. Das Einsatzgebiet ist breit und effizient, wenn die Logistik durchdacht ist.



PLATZWUNDER:
Lastenräder können aufgrund ihres geringeren Flächenverbrauchs dem Verkehrsinfarkt vorbeugen.

In den Städten ist die Hölle los. Zu Stoßzeiten zwängen sich Radler links und rechts an Lieferfahrzeugen vorbei. Fußgänger pirschen sich durch abgestellte Fahrzeuge an die Fahrbahn heran, um zur gegenüberliegenden Straßenseite zu hetzen, sobald die Luft rein ist. Anwohner beklagen Lärm und dicke Luft. Die Lage könnte sich noch verschärfen. Der Wirtschaftsverkehr in den Städten einschließlich Güter- und Lieferverkehr macht laut dem Paketdienst DPD rund ein Drittel des Aufkommens aus. Von 2018 bis 2019 sei das Sendungsvolumen in Deutschland um 3,8 Prozent auf 3,65 Milliarden Paketsendungen gewachsen. Der Trend ist laut dem Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) ungebrochen.

Er sagt eine Zunahme auf 4,3 Milliarden Sendungen im Jahr 2024 und bis zu neun Milliarden im Jahr 2028 voraus. Ohne geeignete Maßnahmen drohen Städte vom Verkehr überrollt zu werden. Gerade die Zustellung auf der Letzten Meile, also im Transporter an die Haustür wird von Anwohnern als störend empfunden, vor allem weil dort die Parkflächen knapp sind. So bleibt den meisten Kurierfahrern oft nur, den Lieferwagen in der zweiten Reihe abzustellen – und Radfahrer sowie Fußgänger zu einem Spießrutenlauf zu verleiten.

Dr. Tom Assmann vom Institut für Logistik und Materialflusstechnik der Uni Magdeburg und gleichzeitig Vorstandsvorsitzender des Radlogistikverbands Deutschland (RLVD) sucht nach Auswegen und setzt dabei auf Lastenräder. „Sie sind eine Möglichkeit, die Logistik auf der Letzten Meile nachhaltig zu gestalten und eignen sich vor allem für die Belieferung dicht besiedelter Misch- und Gewerbegebiete, wie sie in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern vorkommen. Dort sind sie eine platzsparende Alternative zu Lieferwagen und können akute Verkehrsprobleme lösen“, stellt der Wissenschaftler fest. Auch Klimaschutzziele lassen sich laut Assmann mit Hilfe elektrisch angetriebener Lastenräder erfüllen.

Die Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern sind breit gefächert. Der nachhaltige Versandhandel Memo etwa vergibt unter anderem Touren an Dienstleister, die Artikel des täglichen Bürobedarfs mit Lastenrädern ausliefern. „Wir wollen nicht nur nachhaltige Produkte verkaufen, sondern auch nachhaltige Prozesse etablieren“, erklärt CEO und Leiter der Logistik Frank Schmähling.

Jörg Ewald, der Geschäftsführer von Ewald Bedachungen, beschickt in seinem auf nachhaltiges Bauen und Photovoltaik spezialisierten Betrieb die Baustellen mit zwei Lastenrädern. „Wer sich darauf einlässt, kann diese Transportmittel auch im Handwerk sinnvoll einsetzen“, meint Ewald. Zum Beispiel für Fahrten zu Reparaturaufträgen oder Ergänzungsarbeiten an einer Baustelle, denn diese Tätigkeiten erfordern nur eine begrenzte Menge von Werkzeugen und Material. Auch eine größere Baustelle könne man damit bedienen, sofern man das Gros des Materials anliefern lasse. Außerdem kann Ewald so auch mal den Azubi ohne Führerschein alleine zum Einsatzort schicken.



» Lastenräder eignen sich vor allem für die Belieferung dicht besiedelter Misch- und Gewerbegebiete in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern. «

Dr. Tom Assmann,
Vorstandsvorsitzender Radlogistikverband
Deutschland (RLVD)

KURIERDIENSTE GEHÖREN ZUM ALLTAG IN STÄDTEN. Bis 2028 soll das KEP-Volumen auf neun Milliarden Sendungen zunehmen. Mit Folgen für den Verkehr.

» Das Lastenrad ergänzt den Transporter und kann im Idealfall langfristig bis zu 30 Prozent des Sendungsaufkommens übernehmen.«



Das größte Potenzial für den Umstieg aufs Lastenrad und die größten Auswirkungen auf das Klima aufgrund der Sendungsmengen bietet aber die Kurier-, Express- und Postbranche (KEP). UPS ist einer der Pioniere. Seit 2012 setzt das Unternehmen in Deutschland Lastenräder ein. Mittlerweile ist die Flotte des KEP-Dienstleisters nach eigenen Angaben auf 110 Lastenräder gewachsen. „Mit dem Einsatz von Lastenrädern wollten wir ein Zeichen setzen“, berichtet Klaus Stodick, Referent für Citylogistik. Mit Erfolg, wie die Auswertungen der CO₂-Emissionen von UPS zeigen. „Demnach sparen wir mit Lastenrädern CO₂ ein“, erklärt er. Gerd Seber, Group Manager City Logistics and Sustainability bei DPD, hingegen urteilt: „Der E-Transporter ist hinsichtlich der CO₂-Bilanz ein harter Wettbewerber. Ich sehe hier keine Vorteile für das Lastenrad – Hauptsache elektrisch mit Ökostrom angetrieben.“

Laut Wissenschaftler Assmann sind Lastenräder aber nicht nur wegen des sauberen, nahezu lautlosen Antriebs eine Alternative, sondern gerade wegen des geringeren Flächenverbrauchs. „Ein Lastenrad beansprucht ein Drittel der Fläche eines 3,5-Tonnners und baut mit 1,25 Meter Breite wesentlich schmaler. Das verringert die Flächen-

konkurrenz deutlich“, erläutert er. „Das und die kurzen Wege zur Haustür sind die wesentlichen Vorteile des Lastenrads“, bestätigt Seber. Das Lastenrad sei bezogen auf das Fahrzeugvolumen wesentlich effizienter als ein Transporter, bestätigt Schmähling. Für die kurzen Zustellwege spielt die Wendigkeit eine wesentliche Rolle. So ist es mit Lastenrädern ohne Weiteres möglich, in kleine Parklücken zu stoßen bzw. in einem Hinterhof oder kurzzeitig auf dem Gehweg anzuhalten. Der Zeitbedarf für den Weg zur Haustür verkürzt sich deutlich; die Produktivität steigt.

„Lastenradlogistik muss sich aber auch wirtschaftlich abbilden lassen. Sie darf nicht teurer sein als die Zustellung mit Lkw und Transporter“, sagt Stodick. Als Faustregel gilt

Mikrodepot: Herzstück der Lastenradlogistik



VOM MIKRODEPOT STARTEN DIE KEP-LASTENRÄDER zum Rundlauf. Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zur Tour gelten als ein geeigneter Standort.

Entscheidend für eine effiziente Lastenradlogistik sind die Mikrodepots. Dort werden die Sendungen einzeln oder in vorgepackten Ladungsträgern auf Lastenräder umgeschlagen. Zuvor werden sie vom Paketzentrum mit dem Feeder-Lkw angeliefert. Für effiziente Rundläufe ist die Lage des Depots direkt an der Tour Voraussetzung. Das bedeutet aber auch hohe Kosten, da die Quadratmeterpreise in der Innenstadt höher liegen als in einem Industriegebiet. Geeignete Flächen sind in dieser Lage ebenfalls knapp. Lastenrad-Logistiker haben verschiedene Lösungen getestet. Idealerweise bietet das Mikrodepot die Möglichkeit, die Lastenräder über Nacht sicher abzustellen und zu laden. „Hierfür wäre die Infrastruktur eines großen Kaufhauses mit Laderampe und genug Platz zum Rangieren des Feeder-Lkw perfekt“, sagt UPS-Referent Klaus Stodick. Eine Alternative dazu seien Parkhäuser. Sie bieten den Rädern Schutz und Ladestationen und können mit einem Lkw, der über eine Ladebordwand verfügt, bedient werden. Seber resümiert: „Welches Mikrodepot-Konzept geeignet ist, hängt von der individuellen Situation ab.“



» Der E-Transporter ist hinsichtlich der CO₂-Bilanz ein harter Wettbewerber. Ich sehe hier keine Vorteile für das Lastenrad. «

Gerd Seber,
Group Manager City Logistics and Sustainability bei DPD

bei UPS: Drei Lastenräder ersetzen mit je drei Touren zwei herkömmliche Paketfahrzeuge mit 7,49 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Rundläufe beginnen am Mikrodepot in unmittelbarer Nähe zum Liefergebiet. Die Länge eines Rundlaufs sollte zwischen 2,5 und 3 Kilometer betragen. Die Wirtschaftlichkeit der Tour hängt wesentlich von der Zahl der Stopps ab. Der BIEK nennt eine ideale Stoppdichte von 15 bis 20 Stopps pro Stunde in einem Mischgebiet mit hohem B2C-Anteil oder 65 Stopps pro Tag mit hohem B2B-Anteil und zusätzlichem Expressgeschäft.

Gleichzeitig begrenzen die kompakten Maße des Lastenrads auch das Einsatzgebiet. In der Regel bietet der Aufbau bis zu zwei Europaletten-Stellplätze und eine Nutzlast von 300 bis knapp 400 Kilogramm. Die Grenzen der Radlogistik beginnen dort, wo die Ladungen entweder zu groß oder zu schwer sind. Das gilt auch für konsolidierte Einzelsendungen, die zusammengenommen die Nutzlast oder das Ladevolumen überschreiten. Der Sendungsmix ist entscheidend für den Erfolg der Lastenradlogistik“, ergänzt Seber.

Viele Rahmenbedingungen wirken sich also darauf aus, ob die Lastenradlogistik die Hoffnungen erfüllen kann. „Wir werden das Klimaproblem nicht allein mit Lastenrädern lösen, aber ihr Beitrag ist groß“, sagt Martin Seißler, Fachvorstand des RLVD und Geschäftsführer von Cargobike. Die Verkehrswende-Agentur berät Rad-

logistikunternehmen unter anderem über die Eignung von Produkten, hilft dabei Logistikstrukturen zu entwickeln und Fördermöglichkeiten zu nutzen. Fest steht für alle Beteiligten: Lastenräder müssen sich auch rechnen. Trotz der geringeren Betriebskosten eines Lastenrads gegenüber einem E-Lieferwagen dämpft Seber die Hoffnungen: „Lastenräder sind kein Sparprojekt!“ Dafür sei die Einrichtung der unerlässlichen Mikrodepots zu teuer.

Einig sind sie sich aber alle: Lastenräder können das Verkehrsproblem lösen. Schlussendlich gehe es bei der Lastenradlogistik darum, die Infrastruktur effizienter zu nutzen und die Lebensqualität zu verbessern. In Zukunft könnten sich durch Umweltzonen und City-Maut eindeutige betriebswirtschaftliche Vorteile ergeben. „Es ist auch nicht das Ziel, jeden Transporter gegen ein Lastenrad auszutauschen“, resümiert Seißler. Es gebe nicht die eine Lösung im Lieferverkehr auf der letzten Meile, ergänzen Seber und Stodick. Sie schätzen das Potenzial der Lastenradlogistik langfristig auf bis zu 30 Prozent des Sendungsaufkommens. „Lastenräder sind ein wertvoller Bestandteil der aktuellen und künftigen Logistik“, versichert Stodick. Und auch Seber bestätigt: „Wir werden die Lastenradlogistik weiter ausbauen. Die Diversifizierung der Lieferfahrzeuge wird weiter zunehmen.“ Dann sei in den Innenstädten auch wieder mehr Platz für das Leben, pflichtet Schmähling bei.



LASTENRÄDER KÖNNEN AUF DEM RÄDWEG ODER DER STRASSE FAHREN und beugen aufgrund ihres geringen Flächenverbrauchs einem Verkehrsinfrakt vor.



TRUCKSERVICES



Immer auf dem neuesten Stand



Die Trainings von Knorr-Bremse TruckServices sind so beliebt wie nie zuvor. Damit das so bleibt, setzt man bei TruckServices auf die internationale Vernetzung der Trainer und eine zeitgemäße Trainingsgestaltung – vor Ort und digital.

DER AUSTAUSCH INNERHALB DES INTERNATIONALEN TRAINERTEAMS von Knorr-Bremse TruckServices ist wertvoll für die Weiterentwicklung der Trainings.

Kundenähe ist für Knorr-Bremse TruckServices extrem wichtig. Und wie könnte man Kundennähe besser praktizieren als mit professioneller Unterstützung für den Arbeitsalltag in der Werkstatt. Deshalb sind die technischen Trainings von Knorr-Bremse TruckServices schon seit vielen Jahren aus dem Portfolio der Münchner nicht wegzudenken.

„Training macht das Leben in der Werkstatt leichter. Bei Diagnose und Fehlerfindung zum Beispiel kommt es auf Schnelligkeit und Treffergenauigkeit an, denn der Kunde will mit seinem Nutzfahrzeug schnell zurück auf die Straße“, sagt Marc Eutin, Teamleiter Training Nutzfahrzeuge bei Knorr-Bremse TruckServices. Um zu gewährleisten, dass die Werkstattkunden von Knorr-Bremse jederzeit fit im Umgang mit den Produkten von Knorr-Bremse sind, haben die Münchner im Jahr 2022 in Deutschland, Österreich und der Schweiz 169 Vor-Ort-Trainings angeboten. Am häufigsten besucht wurden dabei die Trainings zum Thema TEBS, aber auch gesetzlich verpflichtende Trainings wie jene zu Sicherheits- und Sonderprüfungen trafen auf reges Interesse. Insgesamt ist Eutin durch und durch zufrieden mit dem Jahr 2022: „Das vergangene Jahr war sehr erfolgreich. Trotz Corona-Einschnitten sind wir wieder auf Vor-Pandemie-Niveau.“

Damit dieser Erfolg Bestand hat, arbeiten Eutin und seine internationalen Kollegen in der Region EMEA ständig an der Verbesserung der Trainings, um sie für die teilnehmenden Werkstattmitarbeiter so attraktiv wie möglich zu gestalten. Dabei stehen die Zeichen eindeutig auf Zukunft. So wird das E-Learning ständig ausgebaut und immer mehr zu einer zweiten Säule, die das Vor-Ort-Training ergänzt. Auch die internationale Zusammenarbeit im Konzern spielt eine große Rolle. In vierteljährlich stattfindenden Train-the-Trainer-Schulungen werden die 25 Trainer aus der EMEA-Region nicht nur regelmäßig auf den aktuellen Stand der Produkte gebracht. In speziellen Arbeitsgruppen arbeitet ein Teil der Trainer auch daran, die Trainings stetig weiterzuentwickeln und an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

„Es ist wichtig, dass unsere Trainings zeitgemäß sind und die Lerngewohnheiten unserer Kunden widerspiegeln. Frontalunterricht – das funktioniert heute nicht mehr“, ist sich Eutin sicher. Deshalb arbeiten seine Kollegen und er permanent daran, die Trainings so interaktiv wie möglich zu gestalten. „Den Teilnehmern ist es wichtig, dass sie in die Trainings einbezogen werden und dass sie ihr Know-how und ihre Erfahrung einbringen können. Der gegenseitige Austausch unter Fachleuten ist immens wichtig. Deshalb werden Vor-Ort-Trainings bei uns auch weiterhin eine große Rolle spielen“, erklärt Eutin. Dieses voneinander Lernen geht sogar über die eigentlichen Trainings hinaus: Künftig werden die Trainer die Knorr-Bremse Werkstätten bei Bedarf vor Ort mit ihrem Know-how unterstützen. Gleichzeitig erfahren sie dadurch, was heutzutage die Anliegen, Bedürfnisse und Herausforderungen von Nutzfahrzeugwerkstätten sind.

Detaillierte Informationen zu allen Trainings von Knorr-Bremse TruckServices gibt es auf der Internetseite



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



im Bereich Services oder unter der E-Mail-Adresse



Training.d.MUC@knorr-bremse.com



Marc Eutin – Leidenschaft für Training

Wenn es um Trainings geht, ist Marc Eutin in seinem Element. Der 47-jährige Hanauer kann auf mehr als 15 Jahre Erfahrung in der Konzeption und Durchführung von Trainings in der Automobilbranche zurückblicken. Die Position als Teamleiter Training Nutzfahrzeuge bei Knorr-Bremse TruckServices hat er seit Juli 2022 inne. Für ihn ist es wichtig, in den Teilnehmern der Nutzfahrzeugtrainings von Knorr-Bremse TruckServices durch attraktive und zeitgemäße Veranstaltungen Begeisterung zu wecken und sie von den Produkten von Knorr-Bremse zu überzeugen. Das Ziel: ein praxisorientierter Nutzen und Mehrwert für Hersteller, Werkstätten und Bildungseinrichtungen. Vor seiner Tätigkeit für Knorr-Bremse war der Meister für Kraftfahrzeugtechnik 22 Jahre lang für BMW tätig. Werkstattluft hat der dabei intensiv als Werkstattleiter der BMW-Niederlassung München schnuppern können. Für den Münchner Autobauer war Eutin auch zweieinhalb Jahre in Indien tätig, wo er sein interkulturelles Profil schärfen konnte. Das kommt ihm bei Knorr-Bremse insbesondere in der Arbeit mit dem internationalen Trainerteam in der Region EMEA zugute. In seiner Freizeit hält sich der mit einer Inderin verheiratete Werkstattprofi mit Bergwandern, Schwimmen und Nordic Walking fit. Das bringt ihm Ausdauer und Konzentration, die ihm auch bei der Konzeption von Trainings in einem weitverzweigten internationalen Team helfen. Beim Bergwandern hat er zudem gelernt, dass Zwischentappen wichtig sind, um große Ziele zu erreichen.










Stefan Schmiedt – der Mann mit dem Überblick

Stefan Schmiedt ist seit April 2022 Director Technical Solutions bei Knorr-Bremse TruckServices. Der 48-jährige Maschinenbauingenieur ist damit nicht nur für die Bereiche Training und Hotline verantwortlich, sondern auch für Produkttests, Qualitätsmanagement und die Weiterentwicklung der Produktpalette für den Nachmarkt. Dank Schmiedt und seinen 37 Mitarbeitern können sich die Kunden darauf verlassen, dass die Produktpalette von Knorr-Bremse TruckServices immer um die richtigen, von Ihnen benötigten Produkte erweitert wird. Gleichzeitig stellen Schmiedt und sein Team sicher, dass diese Produkte fehlerfrei und mit den angebotenen Eigenschaften in Werkstatt und Handel eintreffen. Praxisorientierte Trainings und eine international aufgestellte Servicehotline mit hoher Erreichbarkeit sorgen dafür, dass die Produkte von Knorr-Bremse optimal angewendet und die Kunden bei Unklarheiten oder Problemen nicht allein gelassen werden. Der gelernte Kunststoffformgeber aus Donauwörth kann auf zwei Jahrzehnte Erfahrung im Testing und der Forschung und Entwicklung im Nutzfahrzeugbereich zurückblicken. Bei Knorr-Bremse ist er seit 2012 tätig und war vor seiner jetzigen Tätigkeit fünf Jahre lang Director R&D and Testing bei Knorr-Bremse TruckServices. Stefan Schmiedt ist verheiratet und hat zwei Kinder. In seiner Freizeit trainiert er Volleyball-Jugendmannschaften an seinem Wohnort Penzberg. Dabei überlässt er nichts dem Zufall und setzt auf Teamgeist, eine gezielte individuelle Entwicklung seiner Spieler und realistische, aber ehrgeizige Ziele.



Up2Date

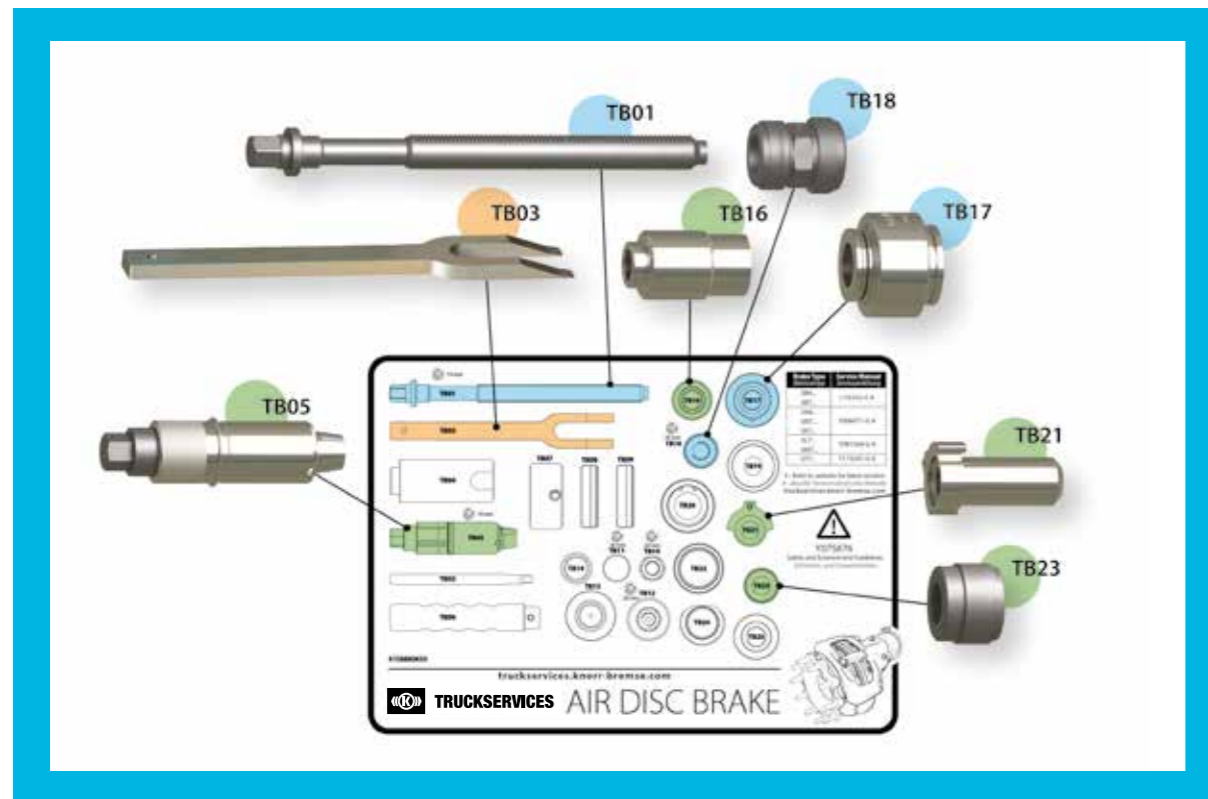
- Knorr-Bremse Produkte für MAN Fahrzeuge (Y481674) 
- MAN Elektronische Parkbremse Module (EPB) (Y418212) 
- Neue digitale Serviceanleitung (Y477671) 
- Knorr-Bremse EconX® Zuspanneinheiten für die Bremsentypen SL7 und SM7 (Y478906) 
- Übersicht der Knorr-Bremse Bremszylinder (Y481881) 
- LA8585 Lufttrockner für MAN Applikationen (Y468458) 
- EAC2 mit elektronischer Parkbremse (Y467294) 

Die Dokumente stehen zum Download bereit unter:

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

Werkzeugkomponenten für Bremsenprofis

Mit den neuen Werkzeugkomponentensätzen für den Knorr-Bremse Scheibenbremskoffer K1588880K50 haben Bremsenprofis für den Fall der Fälle den richtigen Ersatz parat.



Erstklassige Werkzeuge sind das A und O für professionelle Reparatur- und Wartungsarbeiten. Doch gerade bei anspruchsvollen Servicearbeiten kann ein Werkzeug auch mal verloren gehen oder im Gebrauch beschädigt werden. Schnell wird dann Ersatz benötigt, um die Werkstattarbeiten nicht unnötig in die Länge zu ziehen. Damit die Serviceschritte weiterhin nach Plan durchgeführt werden können, bietet Knorr-Bremse TruckServices nun drei neue Werkzeugkomponentensätze zur Wiederbestückung für den Knorr-Bremse Werkzeugkoffer K1588880K50 an, der alle Spezialwerkzeuge, die für eine fachgerechte Reparatur der Druckluftscheibenbremsen der Typen SB6, SN6, SB7, SN7, SK7, SM, SL7, ST7 und SyD7 enthält. Die Werkzeugkomponentensätze enthalten jene Komponenten, wie zum Beispiel Spindel, Mutter, Gabel oder Einzieh- und Verstemmwerkzeuge, die zu den am meisten beanspruchten und benutzten Komponenten gehören und sind in Kürze im Verkauf.

Zeitwertgerechte Lösung: EconX® Zuspanneinheiten



Die Zuspanneinheiten für die Bremsentypen SL7 und SM7 erweitern das EconX®-Portfolio von Knorr-Bremse TruckServices.

Preiswert, nachhaltig und sicher – die EconX®-Produkte von Knorr-Bremse TruckServices zeigen schon seit vielen Jahren, dass dies möglich ist. Daher wird das Knorr-Bremse TruckServices EconX®-Portfolio ständig erweitert. Ganz neu dabei sind jetzt die Zuspanneinheiten für die weitverbreiteten Scheibenbremsen des Typs SL7 und SM7. Dafür, dass Anwender bei den EconX® Zuspanneinheiten für die SL7 und SM7 nicht auf die gewohnt hohen Qualitätsmaßstäbe von Knorr-Bremse verzichten müssen, sorgt ein spezieller Remanufacturing-Prozess. Produziert auf Basis von OE-Richtlinien, sind die wiederaufgearbeiteten Produkte zeitwertgerechte Reparaturlösungen ohne Kompromisse bei Funktionalität und Sicherheit, in denen die Erfahrung und das Know-how von über 50 Millionen weltweit eingebauten Scheibenbremsen für Lkw, Bus und Trailer steckt.

LA8585: der Neue im Nachmarkt

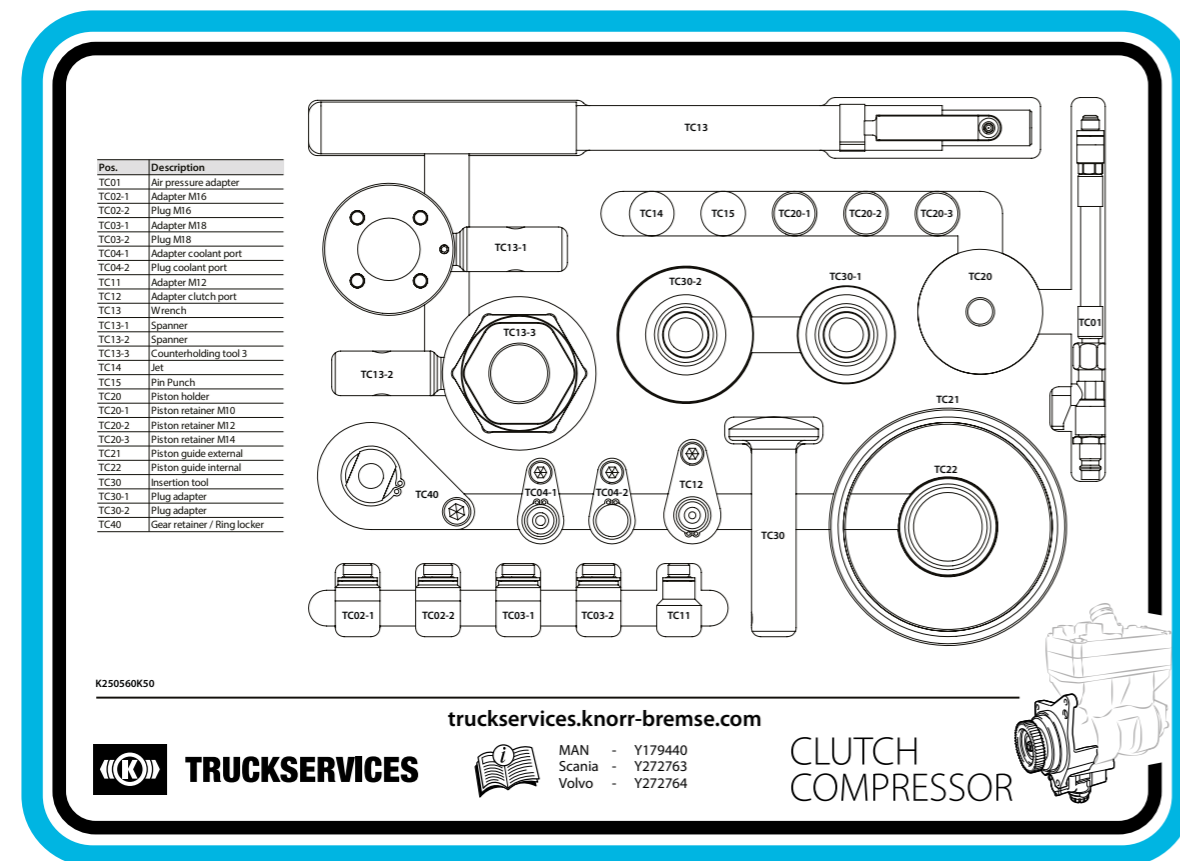


Der vielseitige Lufttrockner LA8585 für MAN-Anwendungen ist jetzt auch für Werkstätten und Händler erhältlich.

Der 2019 im OE-Markt eingeführte Lufttrockner LA8585 für MAN-Applikationen ist seit Anfang dieses Jahres auch im Nachmarkt erhältlich. Der LA8585 tritt nicht nur an die Stelle einer Reihe unterschiedlicher Knorr-Bremse Teilenummern und Lufttrockner-Typen, sondern bietet auch die Möglichkeit Lufttrockner anderer Hersteller zu ersetzen. Dadurch müssen Werkstätten und Händler künftig weniger unterschiedliche Lufttrocknertypen im Lager bereithalten. OE- und Nachmarktversion des LA8585 weisen die gleiche Qualität auf und überzeugen durch eine hohe Leistung und lange Lebensdauer. Abgerundet wird das Servicekonzept des Lufttrockners für MAN-Anwendungen mit Ersatzteilen wie Trockenmittelpatrone, Entlüftungsventil und Heizungsstecker.

Wichtige Helfer in der Werkstatt

Der erweiterte Kupplungskompressorkoffer von Knorr-Bremse TruckServices erleichtert Wartung, Reparatur sowie Ersatz von Kompressorkupplungen und ist perfekt auf die Servicestrategie von Knorr-Bremse TruckServices abgestimmt.



Bei komplexen Systemen wie Kompressorkupplungen ist oft der Einsatz von Spezialwerkzeugen unerlässlich. So kann bei Wartung, Reparatur oder Ersatz der einwandfreie Originalzustand am besten wieder hergestellt werden. Ohne dieses professionelle Zubehör hingegen können kritische Teile wie Dichtungen oder Führungen leicht beschädigt werden oder es entsteht ein erheblicher Mehraufwand in der Werkstatt. Um dies zu verhindern, hat Knorr-Bremse TruckServices bereits im Jahr 2017 seinen Kupplungskompressorkoffer auf den Markt gebracht. Der zusammen mit einem führenden Hersteller von Spezialwerkzeugen entwickelte Koffer unterstützt Werkstätten seitdem bei Servicetätigkeiten wie der Demontage und Montage der Kupplung, der Fixierung des Antriebszahnrad sowie als Montagehilfe für Betätigungscolben.

Der erfolgreiche Werkstattgehilfe von Knorr-Bremse TruckServices wird nun um zwei weitere Werkzeuge speziell zur Wartung von Kuppelkompressoren mit HTC-Kupplung erweitert. Kunden, die bereits einen Kupplungskompressorkoffer besitzen, müssen aber deswegen keinen neuen Koffer erwerben, sondern können das Erweiterungs-Kit mit den beiden neuen Werkzeugen bei Knorr-Bremse TruckServices bestellen. Der neue Kupplungskompressorkoffer sowie die Ergänzungssets sind voraussichtlich ab Sommer 2023 verfügbar.

Serviceanleitung jetzt digital

Die Serviceanleitungen für Druckluftschibenbremsen von Knorr-Bremse gibt es künftig auch in digitaler Form. Die Anleitung für die SYNACT® SyD7 macht den Anfang und überzeugt dabei durch Verständlichkeit, einfache Bedienung und hochwertige Animationen.

Als innovativer Technologieführer will Knorr-Bremse TruckServices seinen Kunden die Arbeit in der Werkstatt so einfach wie möglich machen. Dazu gehört auch die regelmäßige Optimierung der Serviceanleitungen für die technische Dokumentation.

Ganz neu hinzu kommt nun erstmals die Serviceanleitung für die Druckluftschibenbremse SYNACT® SyD7 in digitaler, animierter und interaktiver Form. Die einzelnen Serviceschritte rund um die Bremse können jetzt in Deutsch und Englisch direkt angewählt und mit Untertiteln eingeblendet werden. Online entfällt außerdem das aufwendige Drucken, Blättern und Suchen, wie es in der bisherigen Dokumentenform notwendig ist.

Die optisch anspruchsvolle und sprachlich leicht verständliche Online-Dokumentation arbeitet mit hochwertigen Animationen und Videos, um Funktionsbeschreibungen, Funktions- und Sichtprüfungen sowie Service- und Wartungsarbeiten so einfach wie möglich zu erklären. Da alle Serviceschritte rund um die Bremse visuell veranschaulicht werden, eignet sich die neue grafische Darstellung zudem ausgezeichnet für Schulungen.

Die digitale Serviceanleitung für die SYNACT® SyD7 ist nur der erste Schritt. Künftig werden alle Knorr-Bremse Serviceanleitungen für neue Generationen von Druckluftschibenbremsen in digitaler Form gestaltet. Den vollständigen Abschied vom Papier bedeutet diese Entwicklung jedoch noch nicht: Für Freunde der herkömmlichen Form der Serviceanleitungen bietet Knorr-Bremse derzeit eine Version als Papierdokument an.

Direkt zur digitalen Serviceanleitung für die SYNACT® SyD7

<https://eservicemanuals-truckservices.knorr-bremse.com/video/SyD7/>



Service ist Vertrauenssache



DER STANDORT SCHUTTERWALD LIEGT DIREKT AN DER AUTOBAHN A5 und ist dank Photovoltaikanlage und Abwärmenutzung besonders umweltfreundlich.

Der Erfolg der Servicebetriebe von Martin Knirsch Kraftfahrzeuge beruht neben Kompetenz vor allem auf der Wertschätzung von Kunden und Mitarbeitern. Der neueste Standort in Schutterwald ist ein Paradebeispiel für eine topmoderne Nutzfahrzeugwerkstatt.

Wer die Empfangshalle von Martin Knirsch Kraftfahrzeuge in Schutterwald bei Offenburg betritt, fühlt sich sofort willkommen. Der Eingangsbereich des Servicebetriebs ist nicht nur großzügig dimensioniert; durch die großen Glasflächen an der Front und in der Decke flutet auch jede Menge Tageslicht hinein. Holzvertäfelte Wände sowie Raumteiler und Möbel in satten Grüntönen veredeln die moderne Gebäudearchitektur. Die Angestellten grüßen sehr herzlich. „Überdurchschnittliche Freundlichkeit ist das A und O für uns und ein wichtiger Teil unseres Unternehmensleitbilds“, erklärt



» **Service ist Vertrauenssache! In den Flotten spricht sich schnell herum, welche Betriebe gute Arbeit leisten – das Gegenteil aber ebenso.** «

Markus Verner,
Werkstattleiter Schutterwald bei
Martin Knirsch Kraftfahrzeuge

Markus Verner, Werkstattleiter der Standorte Schutterwald und Bühl. „Transportunternehmer und Fahrer erleben immerzu Stress. Wir wollen ihnen daher während ihres Aufenthalts den Arbeitsalltag angenehm gestalten. Schließlich sind Kunden die wichtigsten Personen für unsere Betriebe. Wir sind von ihnen abhängig.“

Wertschätzung wird bei Knirsch gelebt – aber nicht nur gegenüber den Kunden, sondern auch gegenüber den Mitarbeitern. Daher sei die Stimmung auch untereinander sehr gut, berichtet Verner. Die Begeisterung für das Unternehmen und den Beruf bilden die Basis für die hohe Qualität der Serviceleistungen von Knirsch. Das Unternehmen und seine Mitarbeiter haben sich durch ihr Können und ihre Kundennähe einen exzellenten Ruf in der Branche erarbeitet. Unerlässlich für das



KNORR-BREMSE TRUCKSERVICES KUNDENBETREUER THOMAS BASLER führt Markus Verner die Vorzüge der neuesten Ersatzteile von Knorr-Bremse vor.

Geschäft mit Wartung und Reparatur von Lkw, Anhänger und Auflieger sind auch starke Servicepartnerschaften.

Eine besondere Beziehung pflegt Knirsch zu Knorr-Bremse. Seit mehr als 20 Jahren arbeiten die Unternehmen Hand in Hand. „Der herausragende Ruf von Knirsch ist für uns ebenfalls wichtig. Denn ein Servicepartner im Expert Network für Trailer von Knorr-Bremse TruckServices repräsentiert auch unser Unternehmen und trägt dazu bei, dass unsere Kunden bestmöglich von unseren Produkten profitieren. Schließlich empfehlen wir allen die Standorte von Knirsch, die entlang der Autobahn A5 zwischen Karlsruhe und Offenburg Service benötigen“, erklärt Thomas Basler, der im Vertriebsaußendienst des Unternehmensbereichs IAM Nutzfahrzeuge für Knorr-Bremse TruckServices arbeitet.

Martin Knirsch Kraftfahrzeuge in Kürze

Der Standort Schutterwald an der Autobahn A5 ist der jüngste von insgesamt vier Servicebetrieben (weitere in Karlsruhe, Bühl, Baiersbronn) der Martin Knirsch Kraftfahrzeuge GmbH. 2021 hat das familiengeführte Unternehmen auf 24.000 Quadratmetern den topmodernen Standort eröffnet, der dank einer knapp 300 kWp starken PV-Anlage und Abwärmennutzung überwiegend mit regenerativen Energien versorgt wird. Zudem arbeitet die Werkstatt abwasserfrei. „Nachhaltigkeit ist bei uns Chefsache und das Steckpferd von Geschäftsführer Andreas Knirsch, der gemeinsam mit Heiko Knirsch und Thomas Gesing die Gruppe führt“, erklärt Markus Verner. Inzwischen arbeiten in Schutterwald 26 Angestellte, davon 17 in der Werkstatt. Keimzelle der Gruppe, die heute knapp 200 Mitarbeiter zählt, war 1970 der Standort in Karlsruhe. Knirsch ist als Händler und Servicepartner für verschiedene Nutzfahrzeug- und Trailerhersteller tätig. Auch der Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen gehört zum Portfolio. Des Weiteren betreibt die Gruppe eine Mietflotte von rund 800 Fahrzeugen.



INSGESAMT SIEBEN SERVICEBAHNEN, davon drei mit Gruben, stehen bei Knirsch in Schutterwald zur Verfügung und lassen sich doppelt belegen.

„Service ist Vertrauenssache!“, ergänzt Verner. Es spreche sich in den Flotten schnell herum, welche Servicebetriebe gute Arbeit leisten – das Gegenteil aber ebenso. Damit die Werkstattqualität von Knirsch hoch bleibt, sorgt Knorr-Bremse TruckServices mit regelmäßigen Schulungen vor Ort dafür, dass die Werkstattmitarbeiter bezüglich der Produkte von Knorr-Bremse immer up to date sind. In diesem Jahr etwa finden zwei TEBS-Trainings direkt in Schutterwald im modernen Schulungszentrum der Badener statt.

Die Kunden vertrauen Knirsch offensichtlich. Zwei Drittel der Aufträge kommt laut dem Standortleiter von Stammkunden, 80 Prozent aller Tätigkeiten fallen geplant an. Den Rest der Kapazität hält der Betrieb für ungeplante Arbeiten frei. Die Mischung stimmt. Die sieben Servicebahnen des Betriebs sind fortwährend ausgelastet. Das ist auch das Ergebnis eines umfassendes Leistungsportfolios. Neben allen gesetzlichen Prüfungen einschließlich Arbeiten am digitalen Tachografen bietet Knirsch Reparaturen aller Art bis hin

zu Achsvermessung und komplexen Unfallinstandsetzungen an, wobei jeder Stützpunkt ein eigenes Kompetenzfeld abdeckt und die Fahrzeuge ohne Zutun des Kunden dorthin überführt werden, wo die jeweilige Kompetenz vorhanden ist. Darüber hinaus hat Knirsch in Schutterwald die Werkstattmitarbeiter für die Mobilität von morgen ertüchtigt. Der Service an Scania-Lkw mit Erdgas- und E-Antrieben ist heute schon fester Teil des Angebots.

Wertschätzung hört bei Knirsch nicht bei Kunden und Mitarbeitern auf. „Auch die Chemie innerhalb einer Servicepartnerschaft muss stimmen“, erläutert Verner. Dass die Zusammenarbeit mit Knorr-Bremse TruckServices belastbar ist, hätten zuletzt die Vorbereitungen vor der Eröffnung des Betriebs bewiesen, wozu die Ausrüstung mit Werkzeugen und Bevorratung des 200 Quadratmeter großen Lagers mit Ersatzteilen zählt. „Diese für alle Beteiligten sehr herausfordernde Zeit verlief mit Knorr-Bremse TruckServices vollkommen stressfrei“, lobt der Standortleiter. Das setze beim Kooperationspartner ein hohes Verständnis für die Bedürfnisse eines Servicebetriebs und ausgeprägte Kenntnisse der Servicepraxis voraus.

KUNDENNÄHE ist für Knirsch besonders wichtig.



AUF 200 QUADRATMETERN über drei Stockwerke verteilt lagern die Ersatzteile.





Carat baut Logistik in Süddeutschland aus

Mit dem neuen Regionallager in Nürnberg will Carat die Versorgung der süddeutschen Händler optimieren und gleichzeitig neue Kunden gewinnen.

Die Carat-Gruppe hat ihr Logistiknetzwerk im Süden Deutschlands mit einem Ad-Cargo-Regionallager in Nürnberg erweitert. Insbesondere die untertägige Versorgung der regionalen Händler mit Fahrzeugteilen soll vom Standort am Nürnberger Hafen aus optimiert werden. Wie die Kooperation mittelständischer Teilegroßhändler berichtet, waren zum Starttermin Anfang Januar 45.000 Artikel am Standort vorrätig, der neben einem Vollpalettenlager auch Fachbodenplätze und eine Blocklagerfläche bietet. Der Warenbestand orientiert sich am Tagesbedarf der Händler. Im Einzugsgebiet befinden sich laut Carat 193 Händler. Das Lager steht auch Händlern aus anderen Kooperationen offen.

„Der Standort in Nürnberg stärkt unsere Stellung im Süden Deutschlands. Wir wollen unsere bestehenden Gesellschafter besser und schneller versorgen und gleichzeitig neue Gesellschafter hinzugewinnen. Carat steht dafür, dass Einkaufskooperationen enger zusammenarbeiten und dadurch der Mittelstand unsere Branche gestärkt wird“, erklärt Carat-Chef Christian Gabler. Laut Carat ist das Ad-Cargo-Regionallager Süd in Nürnberg die perfekte Ergänzung zur Zentrallogistik des Lagers in Castrop-Rauxel. Täglich soll es im Süden acht bis zwölf Touren zur Untertageversorgung der Kunden geben. Mehrmalige Anlieferungen über den Tag und die Möglichkeit der Abholung vor Ort bieten zudem eine hohe Flexibilität.

DAS REGIONALLAGER IN NÜRNBERG soll das Logistiknetzwerk von Carat in Süddeutschland stärken. Es hält 45.000 Artikel vorrätig.

WUSSTEN SIE,...



**... DASS UNSERE BREMSEN
MEHR BELASTUNGEN
STANDHALTEN MÜSSEN ALS
EINE RAUMFÄHRE BEI IHRER
RÜCKKEHR ZUR ERDE?**



EconX®-Zuspanneinheiten von Knorr-Bremse widerstehen größten Kräften und bringen auch ältere Fahrzeuge sicher zum Stehen – so gut, wie eben nur ein Original es kann.

Mehr unter: truckservices.knorr-bremse.com/econxadb



TRUCKSERVICES