

# BREMSPUNKT



## SÜDPOLARSTATION NEUMAYER III

Extremlogistik im ewigen Eis

## eCUBATOR

Die Zukunft der E-Mobilität gestalten

## ASSISTENZSYSTEM

RDC vermeidet Rangierschäden

HEFT  
54

Dezember 2020 – das Kundenmagazin  
der Knorr-Bremse  
Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH



**KNORR-BREMSE**

## Inhalt

### EDITORIAL

- 03 Wolfgang Krinner,  
Mitglied der Geschäftsführung  
der Knorr-Bremse Systeme  
für Nutzfahrzeuge GmbH

### NEWS

- 04 Assistenzsystem:  
RDC vermeidet Rangierschäden
- 06 eCUBATOR™:  
die Zukunft der E-Mobilität gestalten
- 07 Zahlen und Fakten:  
Forschung und Entwicklung
- 08 Interview Alexander Wagner,  
Leiter Aftermarket EMEA:  
stabil durch die Krise
- 11 Truck Race:  
eine Saison wie keine andere
- 12 Straßen der Welt:  
Eyre Highway, Australien

### TECHNIK/SERVICE

- 09 Up2Date
- 10 Knorr-Bremse Warranty:  
Gewährleistung schnell und einfach
- 20 Weiterbildung: Trainings mit Aha-Effekt
- 21 Knorr-Bremse TruckServices:  
neue Webangebote

### TITEL

- 14 Südpolarstation Neumayer III:  
Extremlogistik im ewigen Eis

### KUNDENPORTRÄT

- 22 Handelsunternehmen Klauner:  
Qualität seit mehr als 70 Jahren

### IMPRESSUM

#### HERAUSGEBER

Knorr-Bremse Systeme für  
Nutzfahrzeuge GmbH, November 2020  
**Eine Information für Kunden  
und Partner von Knorr-Bremse**

#### KONZEPTION UND REALISIERUNG

ETM corporate publishing und  
KB Media GmbH Marketing  
und Werbung

#### MITARBEITER DIESER AUSGABE

Simon Basler, Alexandra Buße,  
Annette Dönitz, Sabine Duffner-Beck,  
Eric Fritzsche, Jacqueline Hübner,  
Thomas Hünseler, Mithra Kaiser,  
Fritz Messerli, Alexandra Sommer,  
Georg Weinand

#### FOTOS

Kässbohrer Geländefahrzeug AG,  
Stefan Christmann, Mario Hoppmann,  
Zsofia Juranyi, Thomas Ronge, Reinhard  
Sibbens, Thomas Steuer (alle Alfred-  
Wegener-Institut), Etablissements  
Klauner, ETM Verlag, Knorr-Bremse

#### GRAFIK

KB Media GmbH, Anna Lilakewitsch

#### VERLAG

EuroTransportMedia Verlags-  
und Veranstaltungs-GmbH,  
Geschäftsbereich ETM corporate  
publishing, Geschäftsführer:  
Oliver Trost, Handwerkstraße 15,  
70565 Stuttgart  
© by ETM corporate publishing 2020

#### KONTAKT ZUR REDAKTION

bremspunkt@knorr-bremse.com

## Liebe Leserin, lieber Leser,

2020 wird uns allen für immer in Erinnerung bleiben. Das Coronavirus hat uns oft Trauer, Sorgen und Verzicht aufgebürdet. Dass wir bei Knorr-Bremse dennoch zuversichtlich in die Zukunft blicken, liegt nicht zuletzt an Ihnen, liebe Kunden. Der Zusammenhalt des Jahres 2020 war enorm. Überall hat man das Bemühen gespürt, an einem Strang zu ziehen. Auf diese Weise konnten unsere gemeinsamen Beziehungen diesen außergewöhnlichen Stresstest mit Bravour bestehen. Dafür möchten wir Ihnen nochmals ausdrücklich danken. Dennoch wäre es schön, wenn das Jahr 2021 wieder mehr direkte Kontakte von Mensch zu Mensch böte. Mit großer Vorfreude auf ein Wiedersehen blicken wir deshalb auf die Automechanika, die im September 2021 nachgeholt werden soll.

Dass wir trotz Covid-19 den Blick für die Zukunft nicht verlieren, zeigt unsere neue, mit 60 hoch motivierten Spezialisten besetzte Innovationseinheit eCUBATOR™. Der eCUBATOR widmet sich ausschließlich Zukunftsthemen und wird dazu beitragen, dass Knorr-Bremse seine Innovationsführerschaft und Marktposition auch im Zeitalter der E-Mobilität weiter ausbaut.

In diesem Heft stellen wir Ihnen außerdem unser Assistenzsystem Ramp Docking Control vor, das Lkw-Fahrern hilft, Rangierschäden zu vermeiden. Das Reparaturserviceprogramm von Knorr-Bremse hat den Kunden im Fokus, in dem es in Alltrucks-Werkstätten schnelle Unterstützung bei der Feststellung von Sachmängeln bietet. Last, but not least können sich Kunden von Knorr-Bremse TruckServices über eine komplett neue und nutzerfreundliche Website samt Webshop freuen. Qualität und Kundenorientierung sind und bleiben also zentrale Themen für Knorr-Bremse, und deshalb freuen wir uns darüber, Ihnen in diesem Heft das Handelsunternehmen Klauner aus Luxemburg vorzustellen, das bereits seit 70 Jahren für genau diese Tugenden steht.

Zum Ende eines extremen Jahres wird auch die Titelgeschichte dieser Ausgabe außergewöhnlich ausfallen. Wir verlassen Europa an Bord des Eisbrechers „Polarstern“ und schauen uns an, wie der südlichste Arbeitsplatz Deutschlands, die Polarforschungsstation Neumayer III in der Antarktis, logistisch versorgt wird.

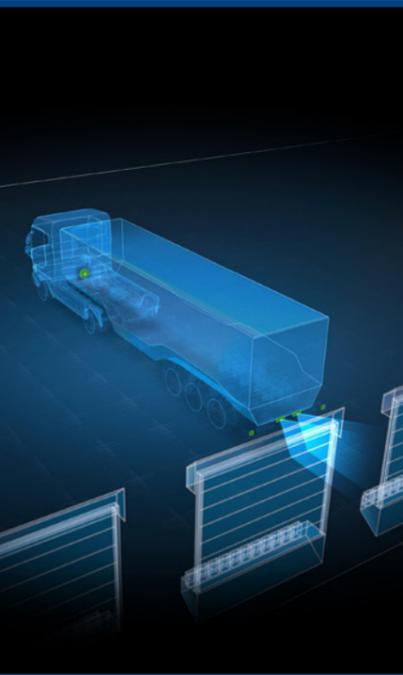
Ich wünsche Ihnen fröhliche Weihnachten, einen guten Rutsch – und bleiben Sie gesund!



Wolfgang Krinner



**Wolfgang Krinner,**  
Mitglied der  
Geschäftsführung  
der Knorr-Bremse  
Systeme für  
Nutzfahrzeuge GmbH

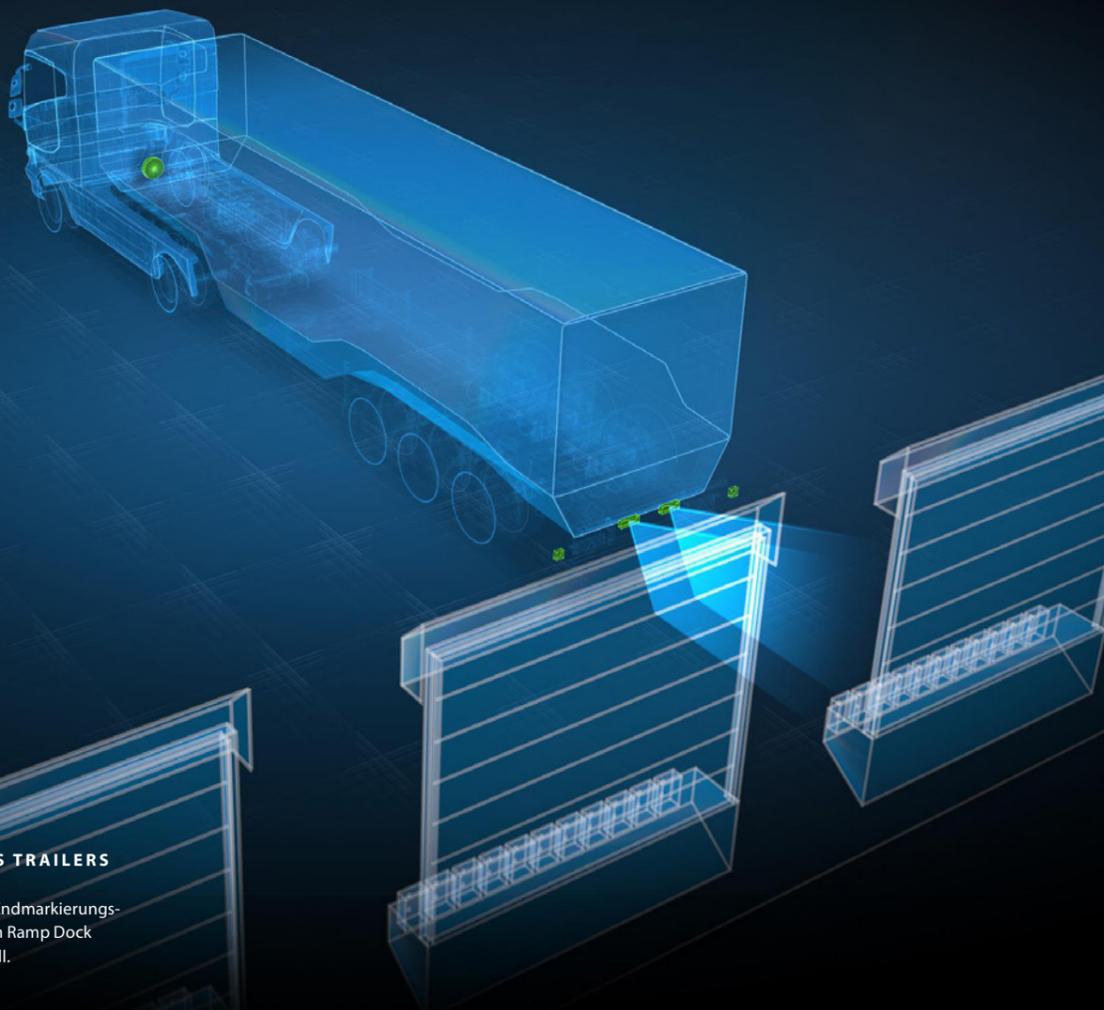


eCUBATOR 



# RDC vermeidet Rangierschäden

Rückwärts an die Rampe heran – das ist und bleibt eine Herausforderung für jeden Lkw-Fahrer. Insbesondere dann, wenn es sowieso schon eng auf dem Speditionshof zugeht.



#### SENSOREN AM HECK DES TRAILERS

messen den Abstand zur Rampe.  
Ein Lautsprecher und blinkende Endmarkierungsleuchten warnen den Fahrer beim Ramp Dock Control System vor einem Aufprall.

Installiert am Trailer, leitet das System nicht nur einen automatischen Bremsvorgang über das TEBS-G2.2-Bremsmodul ein, wenn ein zuvor eingestellter Abstand zu einem Hindernis erkannt wird. Nach Einlegen des Rückwärtsgangs kann das RDC dem Fahrer auch den Abstand durch optische und akustische Signale mitteilen. Erkannt werden die Hindernisse hinter dem Trailer durch zwei Ultraschallsensoren am Heck des Anhängers. Darüber hinaus kann das RDC die Geschwindigkeit beim Rückwärtsfahren auf einen vordefinierten Wert begrenzen, um die Sicherheit beim Rangieren zu erhöhen. Das RDC wird nur bei eingelegtem Rückwärtsgang und Geschwindigkeiten unter 15 Kilometern pro Stunde aktiviert und bietet eine Reihe weiterer Sicherheitskriterien, die die Funktionalität absichern.

» Mit dem Ramp Dock Control System (RDC) hat Knorr-Bremse jetzt einen nützlichen Helfer für diese Art von Fahreraufgaben im Programm.«





**DIE MODERNEN BÜROS  
IN MÜNCHEN**  
spiegeln den Aufbruchgeist  
der Innovationseinheit wider.

**DIRK HOCHSTEIN (LINKS)  
LEITET DEN eCUBATOR**  
und legt viel Wert auf die  
Marktfähigkeit der Innovationen.



# E-Mobilität gestalten

**Mit der Innovationseinheit eCUBATOR™ verstärkt Knorr-Bremse  
seine Aktivitäten in puncto Forschung und Entwicklung.  
Dadurch wolle man die Innovationsstärke und Marktposition  
im Zeitalter der E-Mobilität weiter ausbauen, sagt  
Dirk Hochstein, Vice President eCubator.**

## eCUBATOR

**DAS eCUBATOR-TEAM**  
umfasst insgesamt 60 Experten  
an den Standorten München  
und Budapest.



Bis 2030 erwarten die Nutzfahrzeugexperten die Masseneinführung kommerzieller E-Fahrzeuge, um die gesetzlichen Vorgaben zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Europa zu erfüllen. Die Elektromobilität wird dabei die Architektur und die Systemanforderungen an die Nutzfahrzeuge grundlegend verändern. Von der Traktion über das Bremsen und Lenken bis zur Federung und Dämpfung sowie zur Energieversorgung der Systeme ergeben sich zahlreiche neue Möglichkeiten für effiziente und skalierbare Technologien. Dies bietet Knorr-Bremse die einmalige Chance, zukünftig Systeme für voll elektrifizierte Nutzfahrzeuge neu zu gestalten. Knorr-Bremse bündelt deshalb die Stärken und das Know-how des Konzerns in einer speziellen Innovationseinheit für E-Mobilität: dem eCUBATOR.

Der Bereich eCUBATOR steht für ein agiles Arbeitsumfeld, funktionsübergreifende Teams und flache Hierarchien. Das für den eCUBATOR arbeitende Team umfasst bis zu 60 Experten an externen Standorten in München und Budapest. Sie widmen sich ausschließlich der strategischen Evaluierung und Vorentwicklung des zukunftsweisenden E-Mobilitäts-Portfolios von Knorr-Bremse. „Ziel ist es, die Innovationsführerschaft und Marktposition von Knorr-Bremse in der ‚E-Zeit‘ auszubauen. Durch die enge Zusammenarbeit mit unseren Kunden und mit der Knorr-Bremse Kernorganisation wollen wir die bestmögliche Machbarkeit und Marktfähigkeit der Innovationsleistungen sicherstellen“, sagt Dirk Hochstein, Vice President eCUBATOR.

Die Innovationseinheit eCUBATOR ist zunächst für eine Dauer von zweieinhalb Jahren geplant. Neue Prototypen,

Produktvorentwicklungen und Technologien mit Schwerpunkt E-Mobilität stehen genauso im Fokus wie die Entwicklung neuer Marktchancen. Bereits jetzt wird an einer Vielzahl unterschiedlicher Projekte gearbeitet, die während der kommenden Monate um weitere Produktideen ergänzt werden.

Knorr-Bremse:

## Zahlen und Fakten

Wussten Sie schon, dass ...

... mehr als **3.500 Mitarbeiter** an den **Forschungs- und Entwicklungsprojekten** des Konzerns beteiligt sind?

... weltweit **12.000** erteilte bzw. angemeldete **Patente** von Knorr-Bremse gehalten werden?

... Knorr-Bremse durchschnittlich **5 – 6 % des Umsatzes** in Forschung und Entwicklung investiert?

Im Jahr **2019** waren es **397 Millionen Euro** oder 5,7 % des Umsatzes.

# Stabil durch die Krise



**Alexander Wagner, Leiter Aftermarket EMEA bei Knorr-Bremse, schildert, zu welchen Veränderungen die Coronakrise bei Knorr-Bremse TruckServices geführt hat und welche Schlüsse das Unternehmen aus seinen Erfahrungen des Jahres 2020 zieht.**

## Herr Wagner, vor welche Herausforderungen hat Covid-19 Knorr-Bremse TruckServices gestellt?

Als verantwortlich handelndes Unternehmen stand für uns der Schutz unserer Mitarbeiter an erster Stelle. Auch wenn wir dadurch den für uns so wichtigen persönlichen Kundenkontakt vor Ort nicht wie gewohnt aufrechterhalten konnten. Die Coronakrise machte und macht immer noch deutlich, wie bedeutend der Lkw-Transport für unsere Wirtschaft und Gesellschaft ist. Darum haben wir alles darangesetzt, unsere Lieferfähigkeit im Rahmen der globalisierten Supply-Chain aufrechtzuerhalten.

## Durch welche Maßnahmen wurde die Belieferung der Kunden auch während der Lockdown-Phasen in den einzelnen Ländern sichergestellt?

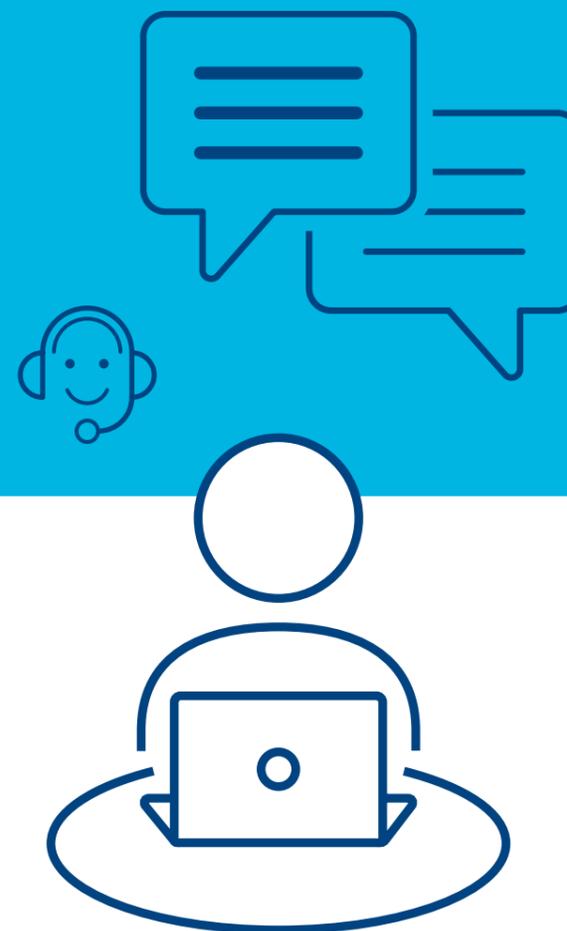
Das geht nur, wenn alle an einem Strang ziehen. Deswegen haben wir an allen Standorten von Knorr-Bremse Taskforces installiert, die sich um die konsequente Umsetzung unserer Coronaverhaltensregeln gekümmert haben. Unser Logistikkonzept hat sich in der Krise als sehr stabil erwiesen, sodass wir zu jedem Zeitpunkt die Nachfrage bedienen konnten. Das breite und internationale Produktionsnetzwerk von Knorr-Bremse mit seinen fünf europäischen Distributionszentren hat sich als äußerst krisenfest erwiesen.

## Wie haben Sie es geschafft, den fehlenden persönlichen Kontakt vor Ort auszugleichen?

In vielen Regionen waren persönliche Besuche anfangs vollkommen unmöglich. Auch jetzt gibt es immer noch starke regionale Unterschiede, aber persönliche Besuche werden langsam wieder häufiger. Auch weil sich die Menschen an die allgemeinen Verhaltensregeln wie Abstand halten, regelmäßige Hygiene und das Tragen der Alltagsmaske halten. Den fehlenden analogen Kundenkontakt haben wir durch intensivere Onlinekontakte und Telefonate wettgemacht. Dabei haben wir gemerkt: Langjährige und vertrauensvolle Geschäftsbeziehungen ermöglichen auch in Krisenzeiten ein professionelles und erfolgreiches Miteinander.

## Welches Feedback haben Sie von den Kunden bekommen?

Die Krise hat uns oft noch näher zusammengebracht. Es gab sehr viel gegenseitiges Verständnis für die jeweilige Situation. Der Zusammenhalt war großartig, und das Suchen nach der bestmöglichen Lösung stand immer im Vordergrund. Letztlich konnten wir beweisen, dass Knorr-Bremse auch in Krisenzeiten ein verlässlicher Partner ist.



## Hat Covid-19 Einfluss auf die zukünftige Arbeitswelt der Knorr-Bremse Mitarbeiter und die Gestaltung der Kundenbeziehungen?

Das Homeoffice ist schon lange fester Bestandteil der Arbeitswelt von Knorr-Bremse. Dadurch war ein Großteil der Mitarbeiter sofort bereit, von zu Hause aus zu arbeiten, und damit für unsere Kunden und Partner in gewohnter Weise erreichbar.

In den vergangenen Monaten haben wir alle gelernt, dass vieles auf digitalem Weg funktioniert, und sicherlich wird sich die zunehmende Digitalisierung auch im Kundenkontakt widerspiegeln. Dennoch lässt sich der persönliche Kontakt durch nichts ersetzen. Wir sind froh, dass wir inzwischen zunehmend wieder persönlichen Kontakt mit unseren Kunden haben können.

## Up2Date



- Neue Bremszylinder-Lösungen  
Y384076\_DE\_000
- Neue EBS7-Komponenten für den IAM  
Y387275\_DE\_000
- Servicekonzept für DAF-Anwendungen  
Y370995\_DE\_000
- Knorr-Bremse bietet Kompressoren für landwirtschaftliche Anwendungen an  
Y393677\_DE\_000
- Servicekonzept für ST7-Scheibenbremsen  
Y267027\_DE\_002
- Knorr-Bremse TruckServices Bremsbelag-Finder  
Y344232\_DE\_000
- Servicekonzept für ST6-Scheibenbremsen für SAF-Holland-Anhängerachsen  
Y371342\_DE\_000
- Lüfterkupplungen von Knorr-Bremse  
Y375118\_DE\_000
- Spannbänder mit Konsole  
Y383641\_DE\_000

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

[truckservices.knorr-bremse.com](https://truckservices.knorr-bremse.com)

# Reparaturservice schnell und einfach

Lkw und Trailer müssen fahren, damit Fuhrparkbetreiber mit ihnen Geld verdienen können. Darum heißt es gerade bei einem Werkstatt-aufenthalt: so schnell wie möglich zurück auf die Straße. Mit dem neuen Reparaturserviceprogramm von Knorr-Bremse und Alltrucks wird der Servicestopp deshalb jetzt noch kürzer.



**EINE SCHNELLE UND PROFESSIONELLE REPARATUR** bringt das Fahrzeug unverzüglich wieder auf die Straße zurück.

Knorr-Bremse autorisiert teilnehmende Alltrucks-Werkstätten, direkt über die Anerkennung oder Ablehnung von Sachmängeln entsprechend den Knorr-Bremse Gewährleistungsbedingungen zu entscheiden. Das spart viel Zeit und Kosten. Der Service umfasst dabei sämtliche Knorr-Bremse Produkte in allen gängigen Fahrzeugmarken. Selbstverständlich werden bei der Reparatur nur Knorr-Bremse Produkte in Erstausrüsterqualität oder qualitativ hochwertige EconX®-Produkte verwendet. Der Reparaturservice gilt für OE-Nutzfahrzeugkomponenten von Knorr-Bremse innerhalb einer Frist von 24 Monaten ab Erstzulassung des Trailers, in dem sie sich befinden. Bei EconX-Produkten von Knorr-Bremse sind es zwölf Monate ab Einbau der Komponente in das Nutzfahrzeug.

## Und so finden Sie Ihren Partner für das Knorr-Bremse Reparaturserviceprogramm:



einfach unter [www.alltrucks.com](http://www.alltrucks.com) im Werkstattfinder den Begriff „Warranty“ eingeben. Schon werden die nächstgelegenen Gewährleistungspartner aufgelistet.



**DER KUNDE** steht beim neuen Gewährleistungsprozess von Alltrucks und Knorr-Bremse im Mittelpunkt.

Die Alltrucks-Werkstätten bieten ihren Kunden hochprofessionelles Know-how für alle Nutzfahrzeugmarken und Serviceleistungen an. Maßgeschneiderte Trainings, umfangreiche technische Datenbanken und ein 24-Stunden-Pannendienst machen Reparaturen so schnell wie möglich. Das Werkstattnetzwerk von Alltrucks umfasst derzeit 700 markenunabhängige Partner in zwölf Ländern Europas.



# Eine Saison wie keine andere

**Die Coronakrise hat auch im Truck Race ihre Spuren hinterlassen. Die Saison 2020 schrumpfte nicht nur von acht auf zwei Rennwochenenden, auch die Stimmung im Fahrerlager war zeitweise sehr gedämpft.**

„Wir Fahrer wussten oft nicht, ob wir uns richtig oder falsch verhalten. Aber wir sind froh, dass wir eine professionelle Motorsportbehörde hinter uns haben, die uns mit ihrem sehr guten Hygienekonzept aus der Unsicherheit herausgeholfen hat“, sagt Europameister Jochen Hahn. So mussten zum Beispiel alle Fahrer und ihre Teams vor jeder Rennveranstaltung zum Coronatest. Zudem wurden die Fahrerbriefings vor den Rennen digital abgehalten. An die Maskenpflicht habe er sich nach einiger Zeit gewöhnt, doch etwas anderes fehlte dem Schwarzwälder doch sehr: „Ein Jahr ohne unsere Fans und Partner – das war schon hart. Gerade in unserer Rennserie, die ja stark vom persönlichen Kontakt mit Fans und Sponsoren lebt! Wir hoffen alle, dass es nächstes Jahr wieder besser wird.“

Das ausgefallene Heimrennen auf dem Nürburgring schmerzte Jochen Hahn besonders. Und natürlich habe auch der sportliche Wert der Saison unter den Rennausfällen gelitten, was auch dazu führte das 2020 kein Europameister gekürt wurde. „Aber es ist wichtig, den Kopf nicht hängen zu lassen und ein Zeichen zu setzen. Für die Fans ist es wenigstens ein kleiner Trost, unsere Saison im Internet und den sozialen Medien verfolgen zu können.“ Auch für den Rennfahrernachwuchs sei die Saison 2020 sehr wichtig. „Wir haben diese Saison viele neue Gesichter erlebt, und ich bin davon überzeugt, dass Truck Race die beste Schule ist, um gegenseitigen Respekt und Verantwortung im Motorsport zu erlernen. Das gilt auch für unseren Sohn Lukas, den wir behutsam aufbauen wollen, damit er eines Tages vielleicht auch Europameister werden kann.“

Die gefährlichsten  
Straßen der  
Welt für Lkw-Fahrer  
Teil 2



**GEFÄHRLICHE  
MONOTONIE:**  
der Eyre Highway im  
südlichen Australien.

# Eyre Highway, Australien

Im Umgang mit Einsamkeit und Monotonie auf der Straße sind australische Schwerlastlenker Spezialisten. Gelegenheiten zum Üben haben sie reichlich, besonders lang andauernd auf dem Eyre Highway. Mit seinen insgesamt 1.675 Kilometern zwischen Port Augusta im Süden und Norseman im Westen bietet er von Balladonia bis Caiguna den längsten geraden Straßenabschnitt der Welt: knapp 150 Kilometer ohne Kurve, Biegung oder Abzweig. Und der Rest seines Verlaufs zeichnet sich auch nicht gerade durch Abwechslungsreichtum aus. Wenn es nicht durch Fahrfehler wie Sekundenschlaf zu Unfällen kommt, drohen den Truckern andere Gefahren: Kängurus, Emus und Kamele auf der Straße verursachen regelmäßig schwere Verkehrsunfälle, vor allem in den Abend- und Morgenstunden. Außerdem können manche Straßenabschnitte als Landebahnen für Australiens Flying Doctors genutzt werden. Fernfahrer sollten also auch den Himmel im Auge behalten.

# Extremlogistik im ewigen Eis

Der südlichste Arbeitsplatz Deutschlands ist die Forschungsstation Neumayer III in der Antarktis. Ihre Versorgung ist eine logistische Herausforderung.



**TYPISCH: PINGUINE**  
gehören zur Antarktis  
wie Eis und Schnee.



**DIE POLARFORSCHUNGSSTATION NEUMAYER III** wurde 2009 am Rand des Ekström-Schelfeises in der Ostantarktis erbaut.

Wer kennt sie nicht, die Geschichte vom Wettlauf zum Südpol zwischen dem Norweger Roald Amundsen und seinem englischen Konkurrenten Robert F. Scott? Am 14. Dezember 1911 gewann Amundsen das Rennen, Scott traf erst 35 Tage später am Pol ein und fand auf dem Rückweg den Tod. Die Südpolexpeditionen jener Zeit waren aber nicht nur gefährlich, auch ihre Vorbereitung war langwierig und die logistische Herausforderung immens. Robert F. Scott etwa brach mit Hunden und Ponys auf einem Walfangschiff in die Antarktis auf und brauchte von der Abfahrt aus dem Heimathafen Cardiff bis zum Erreichen des Südpols mehr als zweieinhalb Jahre.

Ein schwieriges und komplexes Unterfangen ist die Reise in den eisigen Süden auch heute noch. „Die Antarktis ist ein Ort, an dem man wissen muss, was man tut“, sagt der Arzt Tim Heitland, von 2016 bis 2018 Stationsleiter der deutschen Forschungsstation Neumayer III. Das gelte genauso für den Aufenthalt in der Südpolarregion wie für den Transport von Gütern und Menschen dorthin. Allein die Reise des Forschungsschiffs „Polarstern“ von Bremerhaven zur Neumayer-Station am Rand des Ekström-Schelfeises in der Ostantarktis dauert vier Wochen. Wenn das Schiff dieses Jahr am 20. Dezember in See sticht, wird es unter anderem zehn bis zwölf Frachtcontainer mit wissenschaftlicher Ausrüstung und Ersatzteilen an Bord haben,

die ein Gewicht von rund 100 Tonnen auf die Waage bringen. Dazu kommen sechs Kühlcontainer mit 55 Tonnen frischem und tiefgekühltem Proviant sowie Treibstofftanks für die Station. Denn nur jetzt, im antarktischen Sommer zwischen Mitte November und Anfang März, kann die Station versorgt werden. Danach sind die in diesem Jahr zehn Mitglieder des Überwinterungsteams, die sogenannten Üwis, vollkommen auf sich allein gestellt.

Die Üwis, die in normalen Jahren mit Flugzeugen eingeflogen werden, sind dieses Jahr als zusätzliche Fracht mit an Bord. „Aufgrund von Corona haben wir entschieden, sie mit aufs Schiff zu nehmen. Da es in diesem Jahr vom Heimathafen Bremerhaven direkt in die Antarktis fährt, sind wir auf diese Weise sicher, dass wir virusfrei dort ankommen“, erklärt Heitland, der mittlerweile beim Alfred-Wegener-Institut, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven, dem Betreiber von Neumayer III, als Expeditionsleiter und medizinischer Koordinator für das Organisatorische der Südpolarexpeditionen zuständig ist.

Je weiter die „Polarstern“ gen Süden vordringt, desto anspruchsvoller wird die Reise. Der rund um die Antarktis gelegene Südliche Ozean ist unter Seeleuten für seine Stürme berüchtigt. Hinzu kommen Eisberge, die sich vom Schelfeis lösen und schon viele Schiffe in Gefahr gebracht haben. Je näher man dem antarktischen Kontinent kommt, desto wahrscheinlicher wird es, dass die See zufriert. Die „Polarstern“, die als Eisbrecher der hohen Eisklasse ARC 3 konzipiert wurde, muss dann sehr vorsichtig navigiert werden. Immerhin kann sie bis zu 1,20 Meter dickes Eis mit einer Geschwindigkeit von etwa vier Knoten (circa 7,4 Kilometer pro Stunde) durchfahren. Wird die Eisdicke jedoch stärker oder türmen sich Schollen zu meterdicken Presseisrücken auf, hilft nur noch die Suche nach Rissen oder anderen Schwachstellen im Eis, um sich einen Weg zu bahnen. Als letztes Mittel steht der „Polarstern“ die sogenannte Rammeisfahrt zur Verfügung. Äußerst mühselig muss sie dann, unter voller Kraft ihrer vier Motoren mit insgesamt 20.000 PS, das Eis wiederholt anfahren und es Meter um Meter zerbrechen.



JE WEITER DIE „POLARSTERN“ NACH SÜDEN VORSTÖSST, desto stürmischer wird die See.

Angelegt wird schließlich in der Atka-Bucht, etwa 20 Kilometer von Neumayer III entfernt. Kein Kai, sondern die riesige Schelfeiskante des Ekström-Schelfeises wird zum Abladeplatz für die transportierten Güter. „Die Kante ist bis zu 14 Meter hoch und muss steil abfallen, damit das Schiff unmittelbar am Schelfeis längs anlegen kann“, erläutert Heitland, der 2020 das dritte Mal in die Antarktis reist. Nach der Prüfung der Stabilität des Schelfeises hieven die Kräne des Schiffs die Tanks und Container hinter die Eiskante.

Die Entladung vom Schiff und das Verstauen des Materials an der Neumayer-Station dauern zwei bis drei Tage. Dabei muss jeder Handgriff sitzen, denn das Schiff bricht danach sofort wieder auf. Insgesamt ist es 310 Tage pro Jahr auf den Weltmeeren unterwegs und hat seit seiner Indienstellung 1982 bereits mehr als drei Millionen Kilometer auf See zurückgelegt. „Das Be- und Entladen des Schiffs ist ein komplexer logistischer Vorgang, bei dem die Container in einer genau festgelegten Reihenfolge an und von Bord gehen“, weiß der gebürtige Tübinger Heitland. Auch beim Verstauen der Güter an der Station sei Exaktheit gefragt. „Chaos und Suchen können wir uns in der Antarktis nicht leisten.“

Beim Transport vom Schiff zur Neumayer-Station schlägt die Stunde der Pistenraupen. Die Fahrzeuge stammen von der Firma Kässbohrer Geländefahrzeug AG und sind unter dem Namen PistenBully® weltweit bekannt. Bereits seit Anfang der 1980er-Jahre liefern die Oberschwaben aus Laupheim Pistenraupen für den Antarktis-Einsatz an das Alfred-Wegener-Institut. 20 Fahrzeuge vom Typ PistenBully 300 Polar und ein PistenBully 100 sind derzeit an der Neumayer-Station im Einsatz. Für die Entladung werden im Normalfall sechs Fahrzeuge eingesetzt, die alle Container und Tanks auf Spezialschlitten für 20-Fuß-Container zur Station bringen.



DIE „POLARSTERN“ legt längs an der Schelfeiskante an, um unter anderem auch die Pistenbullys zu entladen.

Die „Polarstern“ bahnt sich ihren Weg durch das Eis des Südlichen Ozeans.



PISTENBULLYS ziehen auf Spezialschlitten Lasten von bis zu 50 Tonnen vom Schiff zur Neumayer-Station.



Die „Polarstern“ steuert auf die bis zu 14 Meter hohe Schelfeiskante zu.

Der vielseitige PistenBully 300 Polar wurde speziell für den Einsatz in der Antarktis konzipiert. So wurde für die Entladungen der „Polarstern“ nicht nur der Hauptrahmen aus Spezialstahl für schwere Zugarbeiten bis zu 50 Tonnen verstärkt. Auch verfügt die Pistenraupe über ein spezielles Heizsystem, Driftschneeabdeckungen und Höhenanpassungen, die den Einsatz unter Extrembedingungen von bis zu minus 50 Grad möglich machen. Dabei verwendet der PistenBully ein spezielles Bio-Hydrauliköl, um in der Antarktis umweltschonend eingesetzt zu werden.

Ohne die Pistenraupen wäre das Leben auf der Neumayer-Station vermutlich schwieriger, denn sie sind nicht nur für den Transport der Güter vom Schiff zur Station unverzichtbar. Im Stationsalltag verrichten sie eine Vielzahl von Aufgaben, etwa als Räum-, Präparier-, Transport- und sogar als Übernachtungsfahrzeug. Eine ihrer wichtigsten Funktionen ist die alljährliche Unterfütterung der Station, damit diese nicht wie ihre Vorgängerinnen im Schnee und Eis der Antarktis versinkt. „Neumayer III steht auf hydraulischen Stelzen, die einmal pro Jahr angehoben und mit Eis unterfüttert werden, das hier eine ähnliche Dichte wie Beton hat und daher äußerst stabil ist“, erklärt der 44-jährige Heitland. Auf diese Weise bleibe die Station auch nach zehn Jahren immer etwa sechs Meter über dem Eis – und das, obwohl jedes Jahr ein bis zwei Meter Schnee hinzukommen.

**FÜR NOTFÄLLE** steht auf Neumayer III ein komplett ausgestatteter Operationssaal zur Verfügung.



**FRISCHER PROVIANT** wird in der Speisekammer verstaут.

## Leben und arbeiten auf Neumayer III

**Die Polarforschungsstation Neumayer III wurde 2009 erbaut und dient vor allem der Forschung in Meteorologie, Geophysik und Luftchemie. Andere Forschungsprojekte beschäftigen sich mit Infraschall und mariner Akustik. Im Hinblick auf künftige Marsmissionen wird im künstlichen Garten „Eden ISS“ Gemüse angebaut. Auf der Station überwintern in normalen Jahren neun Personen für maximal 14 Monate. Neun Monate davon sind sie von der Außenwelt abgeschnitten. Zu den Üwis gehören der Arzt und Stationsleiter, vier Wissenschaftler sowie jeweils ein Koch, IT-Spezialist, Ingenieur und Elektriker. In den Sommermonaten von Mitte November bis Anfang März halten sich bis zu 60 Personen auf Neumayer III auf. Das Überwinterungsteam wird in einer viermonatigen Schulung auf den Langzeitaufenthalt in der Antarktis vorbereitet. Während der Schulung wird ihm spezielles Wissen über den sechsten Kontinent und die Fachdisziplinen vermittelt. Außerdem erhält es eine Brandschutz- und Gletscherausbildung und lernt, wie man eine Pistenraupe fährt. Für medizinische Eingriffe steht auf Neumayer III ein modern ausgestatteter Operationssaal zur Verfügung. In ihrer Freizeit können die Stationsbewohner unter anderem auf einen Fitnessraum, eine Sauna und eine Bibliothek zurückgreifen.**

Die Antarktis bleibt ein Abenteuer, aber dank moderner Technik ist die Logistik für den sechsten Kontinent heutzutage verlässlicher und leistungsfähiger als zu Zeiten von Amundsen und Scott. Man kann genügend Proviant mitnehmen und weiß selbst als Üwi auf Neumayer III, dass man nach 14 Monaten mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder heil nach Hause kommt. Auf der Station bleibt sogar Zeit für Muße nach der Arbeit, und auch das Weihnachtsfest wird standesgemäß gefeiert. Tim Heitland erinnert sich: „In der Messe hatten wir alle Tische zu einer großen Tafel zusammengestellt und festlich gedeckt. Unser Koch hat sich richtig ins Zeug gelegt, und es gab ein Drei-Gänge-Menü mit Weihnachtsgans als Hauptspeise.“ Nur die Weihnachtsstimmung war ein wenig anders: „Wir hatten ja Polartag, da hat 24 Stunden lang die Sonne geschienen.“

**TIM HEITLAND,**  
Stationsleiter auf Neumayer III  
von 2016 bis 2018.



**DER POLARSOMMER**  
taucht die Neumayer-Station in ein zauberhaftes Licht.

**POLARNACHT**  
über der Polarforschungsstation  
Neumayer III.



# Trainings mit Aha-Effekt

**Mitarbeiter von Fuhrparkbetreibern, Werkstätten und Händlern können sich seit Juni wieder bei den Trainings von Knorr-Bremse weiterbilden. Erstmals stehen auch Onlinetrainings zur Verfügung.**

Die Coronapandemie zog auch bei den Trainingsveranstaltungen von Knorr-Bremse TruckServices einschneidende Veränderungen nach sich. Erst ab Juni konnten wieder Trainings im Münchner Schulungszentrum von Knorr-Bremse sowie bei den Handels- und Werkstattkunden vor Ort abgehalten werden. Schwerpunkt waren dabei SP-Trainings für die gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsprüfung sowie passgenaue Trainings für den Einbau des nachrüstbaren Abbiegeassistenten ProFleet Assist+.

Möglich macht das ein spezielles Sicherheits- und Hygienekonzept, in das neben den gängigen Maßnahmen wie Abstand halten, Maske tragen und verstärkte Hygiene auch die allgemeinen Knorr-Bremse Regelungen zur Bekämpfung von Covid-19 eingeflossen sind. „Eine besondere Herausforderung waren die unterschiedlichen Regelungen und Auflagen in den einzelnen Bundesländern“, berichtet Knorr-Bremse TruckServices Trainer Manfred Schmalzbauer. Umso wichtiger sei die Zusammenarbeit mit den einzelnen Schulungsträgern gewesen, die sehr gut funktioniert habe. „Für die Teilnehmer war es natürlich auch eine Umstellung, da wir die erforderlichen Sicherheitsabstände umsetzen mussten und sich dadurch auch der Trainingsablauf verändert hat“, schildert Schmalzbauer. Dennoch hätten alle an einem Strang gezogen, und das Feedback nach den Trainings sei durchweg positiv gewesen.

Bei den Präsenztrainings kam in diesem Jahr erstmals grenzübergreifend das EBS7-Trainingsfunktionsmodell zum Einsatz, an dem die Basisfunktionen von EBS7 inklusive EAC2.5 sowie der elektrischen Parkbremse geschult werden können. Um so wirklichkeitsnah wie möglich zu sein, werden am Funktionsmodell Originalprodukte wie im realen Nutzfahrzeug verbaut. Zu Schulungszwecken sind im System des Modells Fehler programmiert, die von den Trainingsteilnehmern gefunden werden müssen. Ein Anschluss der Diagnosesoftware Neo I Orange und Bosch esitronic ist über eine OBD2-Schnittstelle ohne Weiteres möglich.



**AM EBS7-TRAININGSMODELL** können die Basisfunktionen von EBS7 inklusive EAC2.5 sowie der elektrischen Parkbremse geschult werden.

Bedingt durch die Coronaerfahrungen treibt Knorr-Bremse TruckServices den Ausbau digitaler Trainings voran. Dabei stehen insbesondere die Trailer-Schulungen im Mittelpunkt. Die Kurse „TEBS4“ und „TEBS4 Auffrischung“ sind in Deutsch und Englisch verfügbar. Weitere Sprachversionen sowie zusätzliche Kurse sind bereits in Planung. Online stehen außerdem Servicevideos zu den Themen EAC-Reparatur und Kupplungskompressor zur Verfügung.

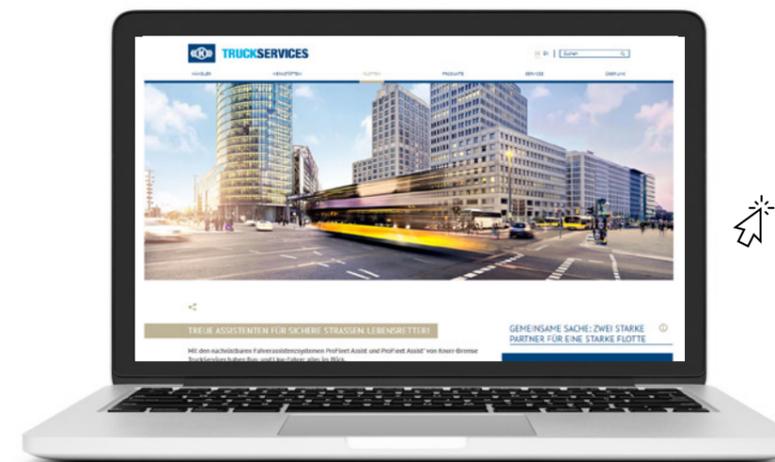
Für das kommende Jahr hofft das Trainerteam von Knorr-Bremse TruckServices, wieder zum gewohnten Trainingsrhythmus zurückzufinden. Der Trainingskatalog für das Jahr 2021 steht unter **elearning-truckservices.knorr-bremse.com** zum Download bereit. Die Durchführung der Trainings wird dabei den jeweiligen Bedingungen und Entwicklungen der Coronapandemie angepasst.

# Website für Knorr-Bremse TruckServices

**Anfang des Jahres 2021 bekommt Knorr-Bremse TruckServices eine eigene Website. Unter**

**[truckservices.knorr-bremse.com](http://truckservices.knorr-bremse.com)**

**können Kunden und Interessierte alle relevanten Informationen zum Aftermarket EMEA abrufen.**



Die Informationen sind zielgruppenspezifisch aufgearbeitet. So finden Händler, Werkstätten und Flotten die für sie wichtigen Informationen über Knorr-Bremse TruckServices, Produkte, Partnerschaftsprogramme oder Fleet Solutions und vieles mehr einfach und schnell. Natürlich stehen weiterhin auch die Informationen zu den bewährten Services wie Hotlines, Trainings oder technischer Dokumentation zur Verfügung. Die Website hat eine neue, ansprechende Optik im Corporate Design des Knorr-Bremse Konzerns und ist durch ihr Responsive Webdesign problemlos und voll funktionsfähig auf verschiedenen Endgeräten wie Laptop, Tablet oder Smartphone abrufbar.

Mit nur einem Klick gelangt man von der neuen Website zum Webshop von TruckServices und zum neuen E-Learning-Angebot. Der neue TruckServices Webshop ist intuitiv, bietet verbesserte Funktionen und ermöglicht einen schnellen Zugang zu unserem vollständigen Produktportfolio. Mit der neuen und verbesserten Suche können Kunden umfangreiche Informationen erhalten und nach Teilenummern und Querverweisen suchen; dabei unterstützt eine neue Autovervollständigungsfunktion. Die Suchergebnisse können zusätzlich durch



Filter angepasst werden. Unsere Kunden können nicht nur Bestellungen aufgeben, sondern auch schnell und einfach den Status ihrer Bestellungen einsehen sowie Informationen über Gewährleistungsansprüche und Altteile erhalten. Der neue TruckServices Webshop wird auch auf mobilen Endgeräten nutzbar sein. So können alle Services beispielsweise auf einem Tablet oder Mobiltelefon genutzt werden.

**BEGEISTERUNG:**

Bei ihren Mitarbeitern setzt die Firma Klauner auf Herz und Leidenschaft.

# Einheit in Vielfalt

Bei der Ersatzteilbelieferung macht der Firma Klauner aus Luxemburg niemand etwas vor. Man ist nicht nur schnell, sondern auch noch sprachgewandt.



**FAMILIÄRE BANDE:** Patricia Klauner-Döhmer (Mitte) und Kurt Döhmer (rechts) stellen die dritte Generation des Familienunternehmens dar. Sohn Richard führt das Unternehmen seit 2018.



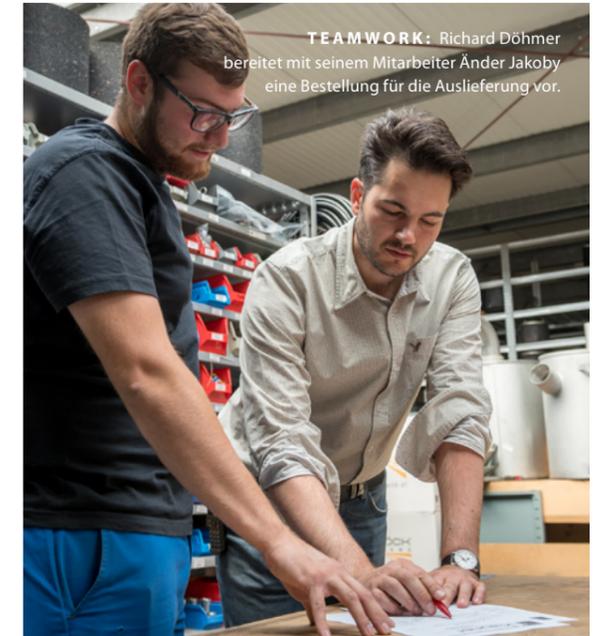
**ENGE PARTNER:** Jürgen Vermeiren, Benelux Managing Director von Knorr-Bremse, und Unternehmenschef Richard Döhmer.

Als Nic Klauner 1923 einen Schlosserbetrieb in Luxemburg-Stadt eröffnete, konnte er noch nicht ahnen, dass daraus einmal ein grenzüberschreitend arbeitendes Dienstleistungsunternehmen der Nutzfahrzeugbranche werden würde. Heute ist die Firma Klauner aus dem Nutzfahrzeugteilegeschäft in Luxemburg nicht mehr wegzudenken. Und nicht nur das: Sie ist längst auch in Frankreich, Deutschland und Belgien präsent.

Geführt wird das Familienunternehmen heute in vierter Generation von Richard Döhmer. Der 36-Jährige ist seit 2011 mit an Bord und seit 2018 als Geschäftsführer im Unternehmen aktiv. „Luxemburg ist ein besonderer Markt“, sagt er. „Die Entfernungen sind zwar relativ gering, dafür ist aber der Anspruch der Kunden auf schnelle Ersatzteillieferungen sehr hoch.“ Hinzu kommt, dass sich auf dem Markt im Herzen Europas Sprachen und Kulturen auf kleinstem Raum unterscheiden. „Wir müssen jederzeit in der Lage sein, vier verschiedene Sprachen zu sprechen, und auch die Vorlieben der Kunden für verschiedene Marken unterscheiden sich je nach Land“, erklärt der Wirtschaftsinformatiker. So seien zum Beispiel in Deutschland eher Marken wie MAN und Mercedes gefragt, während in Frankreich Renault und Volvo, in Belgien DAF und Scania dominierten.

Diesen speziellen Anforderungen begegnet Klauner am heutigen Firmensitz in Steinsel nicht nur mit einem gut gefüllten Lager, in dem auf 4.000 Quadratmetern etwa 80.000 Ersatzteile auf ihren Einsatz warten. Für die Kunden des Unternehmens steht auch eine Flotte von zehn Auslieferungsfahrzeugen bereit, mit denen in Luxemburg und dem benachbarten Ausland täglich zwölf Liefertouren mit einer Gesamtlänge von 3.000 Kilometern absolviert werden. Ersatzteile können so innerhalb weniger Stunden geliefert werden. Das Ersatzteilgeschäft ist aber nur ein Standbein des erfolgreichen Unternehmens. Eine firmeneigene Werkstatt für die Reparatur von Bremssystemen gehört genauso zum Dienstleistungsportfolio wie die zertifizierte Prüfung von Sicherheitsmaterialien, Diagnostikdienstleistungen oder eine Vielzahl von Trainings für die Kunden aus verschiedenen Branchen.

„Unsere Kunden mögen es, dass unser Service mobil ist und wir unsere Dienstleistungen vor ihrer Haustür anbieten“, erklärt Richard Döhmer. Fehlerdiagnosen würden zum Beispiel in der Werkstatt des Kunden durchgeführt. „Auch bei den Schulungen gehen wir so individuell wie möglich auf die Kunden ein“, ergänzt der Geschäftsführer. Das geht nur, wenn alle an einem Strang ziehen. Deshalb



**TEAMWORK:** Richard Döhmer bereitet mit seinem Mitarbeiter Änder Jakoby eine Bestellung für die Auslieferung vor.

legt Döhmer viel Wert auf Mitarbeiter, die mit Herz und Leidenschaft ihrer Arbeit nachgehen. „Wer mit Begeisterung bei der Sache ist, leistet die beste Arbeit und ist auch über Neuerungen auf seinem Gebiet meist gut informiert“, beschreibt er seine Philosophie.

Die Coronapandemie ist auch an Klauner nicht spurlos vorbeigegangen. Geschäftstermine wurden weitestgehend ins Internet verlagert, und man nutzte besonders im Frühjahr verstärkt Telefon, E-Mail und soziale Medien, um den Kundenkontakt aufrechtzuerhalten. Die Auslieferungsfahrer unter den 43 Mitarbeitern mussten sich auf die vielen unterschiedlichen gesundheitlichen Vorkehrungen bei den Kunden einstellen. Auch Klauner selbst führte eine Reihe von Hygienemaßnahmen ein, etwa Abstandsregeln und Masken für alle. „Unsere Sorge, dass der Vertrieb von Ersatzteilen eingestellt werden könnte, bestätigte sich aber glücklicherweise nicht“, erinnert sich Döhmer.

Erleichtert stellten die Luxemburger damals fest, dass bereits nach wenigen Wochen die Teilefertigung für den Nachmarkt wieder aufgenommen wurde. Auch Knorr-Bremse trug dazu bei, dass der Warenfluss in dieser schwierigen Zeit nicht zum Erliegen kam. Die Symbiose der beiden Unternehmen geht allerdings weit über das Tagesgeschäft hinaus. Wichtig sind dabei der fachliche Austausch und die enge Zusammenarbeit bei Schulungen und Fortbildungen. Und auch in puncto Digitalisierung verbindet die beiden Unternehmen einiges. „Wir besitzen eine klare Digitalisierungsstrategie, um unsere Kunden in Zukunft zu erreichen, und auch Knorr-Bremse ist ein Unternehmen, das sowohl auf den traditionellen wie auf den digitalen Märkten führend ist“, sagt Richard Döhmer.

**FROHE WEIHNACHTEN  
MERRY CHRISTMAS**



**KNORR-BREMSE**