

### Actualité : **Nouveautés 2020**

Le M.KO COOL devient le roi du transport grâce à une charge utile augmentée de 60 kg et une isolation thermique encore plus performante.

Page 4



### Innovation & **Service**

Le nouveau directeur de Cargobull Telematics, Marnix Lannoije, mise sur l'échange et la coopération.

Page 6



### Marché & **Utilisateurs**

Pilsener Urquell modernise sa flotte avec 20 nouveaux porteurs remorqueurs M.CS/Z.CS.

Page 7



## Smart Trailer Days

Schmitz Cargobull assoit son leadership en 2020 grâce à des produits excellents et innovants. Découvrez dans cette édition, comment nos nouveautés facilitent la vie des gestionnaires de flottes au quotidien.

Pages 2 à 5



## Robustes et « Smarts »

Schmitz Cargobull garanti une longévité et une grande robustesse de ses véhicules grâce à son expérience quasi centenaire de la semi-remorque. L'autre pilier de la réussite reste la technologie numérique proposée sur 100% des véhicules. Avec ses remorques 100% SMART et sa télématique embarquée, la révolution de la gestion de flotte est en marche ainsi que l'échange numérique de données.

Les châssis galvanisés préservent la valeur du bien

Depuis le lancement en 2002 du châssis galvanisé à chaud, Schmitz Cargobull a livré plus de 500 000 véhicules à ses clients. Depuis, les utilisateurs n'ont plus besoin de se préoccuper de la corrosion et des dégradations perforantes de leurs véhicules. « Des semi-remorques robustes et une durabilité élevée représentent un pilier fondamental de notre promesse Qualité », explique le directeur commercial, Boris Billich. Le deuxième pilier est basé sur les fonctions dites intelligentes des véhicules, qui, par un perfectionnement permanent de la télématique embarquée, facilitent de plus en plus la gestion des transports et des flottes. Toute cette fiabilité et ces innovations entraînent des coûts d'exploitation maîtrisés (TCO). Ces derniers représentent pour les clients des avantages directs par rapport à la concurrence.

« De nouveaux produits et de nouveaux services devaient être présentés à l'IAA 2020 à Hanovre. En raison de l'annulation du salon en raison de la COVID-19, nous avons choisi un format de présentation numérique et plus personnel avec des véhicules de démonstration sur les sites de Schmitz Cargobull et chez les partenaires de services », explique le directeur commercial, Boris Billich. « Avec notre devise « Smart Trailer Days », nous présentons l'interaction de la « fiabilité et de l'innovation », dans un format qui tient compte de la situation de la COVID 19 dans toute l'Europe, tout en préservant des contacts humains en toute sécurité avec les clients.

Plus que jamais, la symbiose de la qualité des produits et des prestations de service innovantes est payante. Le savoir-faire technologique en matière de développement et de production des véhicules, a été développé pendant des dizaines d'années, et a fait ses preuves. « Nos clients apprécient la garantie contre la corrosion perforante de nos châssis galvanisés à chaud, qui est passée à dix ans », nous dit le directeur commercial, Boris Billich. « Depuis son lancement, la construction modulaire et la galvanisation du châssis ont prouvé en 18 ans d'utilisation quotidienne, qu'elles sont robustes et ne nécessitent que peu d'entretien. Même au niveau de la préservation de la valeur, avec le châssis galvanisé à chaud, les clients sont du bon côté. Cela se voit nettement à la valeur de revente. »

Désormais, Schmitz Cargobull standardise son système télématique sur les semi-remorques bâchées S.CS et les fourgons S.KO EXPRESS. Il est possible de consulter à tout moment les informations concernant la localisation, l'état des véhicules, l'usure des freins, sur le portail TrailerConnect®, et de les transmettre facilement au logiciel du transporteur. « Avec la télématique standard sur les semi-remorques bâchées et les fourgons, nous faisons avancer le développement des solutions durables, aussi bien dans la technologie des véhicules, que dans les services numériques, et créons ainsi des plus-values pour nos clients », résume le directeur commercial, Boris Billich. C'est bien là toute l'ambition du leader technologique.

■ scb



Autres informations sur l'article

Pour se sentir bien sur la route : Les semi-remorques de Schmitz Cargobull.



La S.CS UNIVERSAL X-LIGHT est un vrai géant de la charge utile, équipée en plus de la télématique en standard.

## Semi-remorques bâchées plus modernes

Le système modulaire de Schmitz Cargobull propose une solution adaptée à tout type de transport avec ses semi-remorques bâchées. Par exemple, la S.CS UNIVERSAL X-LIGHT avec un poids à vide de 4 975 kg permet un maximum de charge utile. Associée à une carrosserie POWER CURTAIN sans lattes, elle peut être entièrement certifiée pour le transport des pneus.

Des solutions  
pour tous les  
transports

Avec la devise 100% SMART, les semi-remorques bâchées S.CS sont également équipées en standard de la télématique Schmitz Cargobull TrailerConnect® CTU. Schmitz Cargobull est le premier et le seul constructeur de semi-remorques à standardiser aussi l'installation de la télématique sur des véhicules non frigorifiques.

La gamme S.CS Schmitz Cargobull intègre une offre de châssis aux poids optimisés, avec des versions Heavy Duty et de nombreux équipements et accessoires spécialisés. La dernière star de ce système modulaire aux multiples

options : La semi-remorque bâchée S.CS UNIVERSAL X-LIGHT. Ce poids plume hyper performant, avec un poids à vide de 4 975 kg dans sa version de base, permet un maximum de charge utile, ainsi qu'une grande robustesse tout en préservant la valeur, grâce à une protection anticorrosion optimale. Si les transporteurs associent ce véhicule, ou les autres différents types de carrosserie à la POWER CURTAIN, une version de bâche sans lattes de réhausse, cela réduira nettement les durées de chargement et de déchargement. Une semi-remorque qui fait vraiment plaisir : Transporter plus, mieux charger

et mieux décharger pour être plus rapidement sur la route.

Il est possible maintenant de d'équiper la POWER CURTAIN en option d'un certificat pour le transport des pneus. Prévue pour le transport des pneus et d'autres produits en vrac, cette version de bâche a été perfectionnée pour répondre aux exigences particulières de stabilité des parois et d'arrimage. La POWER CURTAIN avec le certificat pour le transport des pneus, est certifiée en cas de chargement par verrouillage de forme, pour tout type de marchandises qui sollicite fortement les parois. La résistance élevée des rideaux provient d'un mécanisme de levier, facile à manipuler, qui permet la précontrainte de la bâche. Cela fait de la carrosserie

sans lattes, une solution de transport pratique et universelle avec la semi-remorque bâchée.

En plus : Schmitz Cargobull accorde une garantie de dix ans contre la corrosion pour tous les éléments galvanisés du châssis. En 2002, ce châssis a été présenté pour la première fois et depuis, a été livré à environ 500 000 exemplaire. Grâce à la galvanisation, il est résistant à la corrosion et permet une protection optimale contre la corrosion perforante. ■ gw



Autres informations sur l'article

## Contrôle pour le transport sous température dirigée

La semi-remorque frigorifique S.KO COOL SMART a maintenant un système de ventilation interne optimisé. Les transporteurs peuvent désormais équiper la semi-remorque de fonctions dites « intelligentes ».

La rupture de la chaîne du froid peut provoquer des dommages coûteux voir irréversibles pour la marchandise. C'est pourquoi, la S.KO COOL SMART est la meilleure solution. Les ingénieurs de Schmitz Cargobull ont perfectionné le système de ventilation de la semi-remorque, présentée en 2018. Ils ont réduit les points chauds et simplifié sa manipulation.

Pour que l'air circule mieux dans la semi-remorque, les gaines de l'évaporateur guident d'une manière ciblée les courants primaires et secondaires à travers la cellule. Cette disposition permet d'optimiser le courant et la circulation d'air dans l'ensemble de la semi-remorque. Cela fonctionne grâce à une section plus importante des gaines. Grâce



Le système de ventilation dans la S.KO COOL SMART permet une utilisation totalement flexible des barres d'arrimage.

à une disposition optimale, l'air est guidé vers l'arrière et ensuite de nouveau vers l'avant. Des barrages de l'air de retour, au-dessus et sur les côtés de la paroi de circulation, empêchent l'air froid et l'air chaud de se mélanger. L'ensemble de la carrosserie est réglée d'une manière homogène à la température de

consigne. De plus, le raccordement entre le groupe frigorifique et les gaines est protégé par des capots en matériau flexible et résistant au démarrage du groupe frigorifique. La cloison de séparation, facile à manipuler, permet d'aménager des zones de températures différentes dans la semi-remorque frigorifi-

que. Les gaines sont séparées par la cloison sans être endommagées, et l'air sort automatiquement devant la cloison. Les poutres et les barres d'arrimage peuvent aussi être utilisées facilement avec flexibilité.

Le Cargobull Interface System (CIS) optimisé permet de transmettre les informations correspondantes au chauffeur, qui pourra ainsi agir d'une manière préventive. L'unité de contrôle surveille les batteries et envoie des messages d'alarme. Il y a aussi une autre fonction importante, la détection automatique du tracteur avec

une solution RFID. Les algorithmes enregistrés assurent la détection univoque du tracteur. Petit plus, le CIS sert aussi d'amplificateur WiFi.

Avec le système de fermeture des portes associé aux groupes frigorifiques déjà disponibles sur le marché, le clavier de la TrailerConnect® assure une plus grande sécurité. Les portes arrière ne peuvent s'ouvrir qu'avec un code. En option, il y a aussi une imprimante de température sur la S.KO COOL SMART. Celle-ci permet d'imprimer les rapports de température des douze derniers mois, dans 21 langues différentes. ■ jh



Autres informations sur l'article

# Un utilitaire résistant

Jusqu'à 180 kg de charge utile en plus et 10 ans de garantie contre la corrosion perforante – ce sont les points forts du nouveau châssis de la semi-remorque benne S.KI.



La S.KI LIGHT se sent bien sur toutes les routes et les approches chantier.

À juste titre, les châssis en acier de la semi-remorque benne S.KI Schmitz Cargobull, se distinguent depuis toujours par un équilibre idéal entre l'optimisation du poids, une grande durabilité et une grande stabilité au bennage. Au printemps prochain, les constructeurs de Westphalie vont mettre la barre encore plus haut : Suivant la longueur et la version du châssis, il sera possible avec la semi-remorque benne S.KI LIGHT de transporter jusqu'à 180 kg en plus. Mais ce n'est pas tout : Pour la génération des châssis galvanisés, Schmitz Cargobull accorde aux clients une garantie de 10 ans contre la corrosion perforante. Les versions de cette construction extrêmement stable, avec une protection anticorrosion optimale, ont été développées spécialement pour l'utilisation avec une charge utile optimisée sur les routes, les chantiers, et les trajets légèrement tout-terrain. Naturellement, il est toujours possible de choisir la S.KI dans toutes les longueurs,

même dans les versions LIGHT, STANDART et HEAVY DUTY pour les utilisations particulièrement difficiles.

Également une nouvelle conception, la barre anti-encastrement de la future génération de châssis est déjà conforme aujourd'hui aux prescriptions de la directive ECE-R58.03, qui va entrer en vigueur au mois de septembre 2021. Simultanément, il a été également possible d'en réduire le poids et d'améliorer sa manipulation : Un mécanisme de rabattement à suspension en facilite l'utilisation, et ménage les efforts. La nouvelle barre anti-encastrement permet lorsqu'elle est relevée, une garde au sol importante de 728 mm. Elle permet une manœuvre facile et une parfaite liaison avec le finisseur. ■ gw



Autres informations sur l'article

## editorial

### Un standard « SMART »

Chères lectrices, chers lecteurs de la Cargobull News,

Depuis longtemps, la numérisation, l'intelligence artificielle et les solutions intelligentes jouent des rôles déterminants à tous les niveaux de l'industrie, du commerce et de la logistique. Mais, depuis les restrictions strictes dues à la pandémie de la COVID, nous pouvons voir dans tous les coins, si les systèmes informatiques et le flux des données fonctionnent réellement. Comme sous une loupe, on nous montre l'importance des besoins, et dans quelle mesure les possibilités d'une chaîne de livraison transparente sont variées.

Avec notre semi-remorque SMART et les fonctions avancées de la télématique, nous sommes devenus précurseurs dans ce domaine depuis de nombreuses années. Du matériel fiable, et de qualité, monté en usine, fournit à nos clients et à leurs propres clients ainsi que des données fiables en temps réel. Des logiciels innovants et des interfaces ouvertes pour le raccordement de tous les systèmes – également de ceux de nos clients – permettent de créer une forte plus-value. Au quotidien, nos clients ont toujours leurs chargements et l'état de leur flotte sous les yeux. Cette avance au niveau des informations, surtout dans cette période turbulente, s'est révélée être un avantage important par rapport à la concurrence, et un moyen simple pour commander à distance les fonctions de leurs véhicules Schmitz Cargobull.

Déjà à l'IAA 2018, nous avons lancé une campagne 100 % SMART avec la télématique en standard sur toutes les semi-remorques frigorifiques. Maintenant, nous utilisons cette solution sur toutes les semi-remorques bâchées S.CS, et nous sommes le seul constructeur à installer la télématique sur les véhicules non frigorifiques. Les réactions positives de nos clients dans les secteurs alimentaire et pharmaceutique ont démontré toute l'importance des solutions intelligentes, et l'ampleur avec laquelle celles-ci contribuent à la création de valeurs. La semi-remorque 100 % SMART est rapidement devenue un standard. Nous prévoyons un avenir identique pour les semi-remorques bâchées. Nous sommes convaincus que plus personne ne voudra se passer de ce standard intelligent.

**Andreas Schmitz,**  
président du directoire  
de la Schmitz Cargobull AG



# La tribenne refait partie de notre gamme

Avec un volume de chargement de 10 m<sup>3</sup>, Schmitz Cargobull a repris le plus petit modèle dans sa gamme de produits : une remorque à benne et essieux centraux Z.KI.



Grâce à la nouvelle conception, 60 kg de moins : la Z.KI à essieux centraux.

La remorque à benne et essieux centraux Z.KI actualisée rend les meilleurs services sur des chantiers difficiles d'accès. Avec ses essieux centraux, elle se manœuvre facilement et les parois en acier d'une hauteur de 900 mm permettent un volume de chargement de 10 m<sup>3</sup> environ. En raison de sa nouvelle conception, elle pèse 60 kg de moins que le modèle précédent. Pour le transporteur, cela signifie plus de chargement. La Z.KI est adaptée à différentes utilisations. Il est possible de transporter des produits en vrac ou des colis. Mais, il est aussi possible de livrer facilement des

marchandises en palettes, en raison de la largeur intérieure adaptée. Des points d'arrimage intégrés en option dans le fond de la benne assurent une sécurité supplémentaire.

Grâce à leurs paliers, les ridelles et le volet arrière sont oscillants. De plus, les charnières plus hautes sur le volet arrière permettent une plus grande ouverture au bennage. Pour une manipulation encore plus facile, pour le rabattement des ridelles, celles-ci peuvent être équipées d'un mécanisme de levage à ressort, qui simplifie en plus le chargement latéral. ■ jh



Autres informations sur l'article



L'isolation certifiée ATP/FRC du M.KO COOL contribue à une plus grande sécurité de la chaîne du froid.

## Une combinaison parfaite

Schmitz Cargobull a optimisé l'ensemble routier frigorifique M.KO/Z.KO. La nouvelle génération n'est pas seulement mieux isolée, elle pèse également moins lourd et transporter une charge utile plus importante.

Des rues étroites, pas beaucoup de place pour manœuvrer. Souvent pour les chauffeurs de camions, ce n'est pas facile de se mettre à quai dans les moyennes surface de proximité. Pour cela, il faut des trains articulés. Lorsqu'il n'y a pas beaucoup de place, le porteur arrive à quai pour les livraisons, même lorsque les accès sont étroits. Dès qu'il y a plus de place, une possibilité de chargement supplémentaire c'est un soulagement pour tous les chauffeurs. C'est ce que permet l'ensemble porteur remorqueur frigorifique M.KO/Z.KO de Schmitz Cargobull.

Avec la nouvelle génération, Schmitz Cargobull a de nouveau perfectionné l'isolation, et réduit simultanément le poids. Pour cela, les parois, la face avant et le plancher ont été renforcés, sans modifier les cotes intérieures. La carrosserie est conforme aux exigences strictes de l'homologation ATP/FRC, pour le transport des denrées périssables. Même avec des parois plus épaisses, la conception optimisée du M. KO COOL pèse 60 kg de moins que le modèle précédent. Ainsi, les transporteurs ont la possibilité de charger encore plus. Simultanément, avec l'isolation supplémentaire, ils ont une plus grande sécurité pour respecter la chaîne du froid. Le plancher multifonctionnel assure en plus un arrimage simplifié du chargement. Au quotidien souvent rude, une collision lors de la mise à quai peut arriver rapidement. Pour que celle-ci n'entraîne pas d'autres dommages, le M.KO a de nouveaux butoirs.

Avec la combinaison du M.KO COOL et de la Z.KO COOL, Schmitz Cargobull propose à ses clients un ensemble routier à chargement continu, qui ne laisse pas les chauffeurs sous la pluie, lors du chargement et du déchargement. Pour cela, la porte avant de la Z.KO, sous forme de volet pneumatique, sert de protection contre les intempéries. Elle sort au-dessus de la plaque arrière et du timon d'attelage, pour charger le véhicule avant. Ainsi, elle sert de toit. Elle protège le chauffeur et la marchandise contre les intempéries.

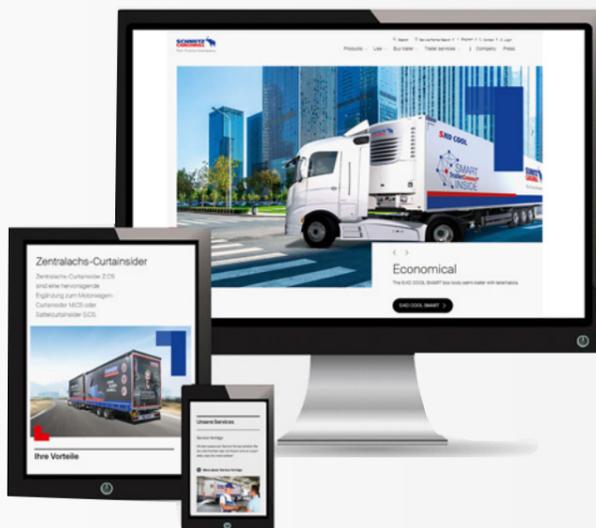
Pour prévoir des zones de température différentes, les chauffeurs peuvent utiliser les cloisons de séparation Schmitz Cargobull. Comme les parois, celles-ci sont en FERROPLAST, ce qui améliore en plus l'isolation. Ainsi, la combinaison devient encore plus flexible, car avec les cloisons, il est possible de diviser la caisse du véhicule pour obtenir un tiers et deux tiers. Pour que le chargement et le déchargement soient rapides, il est possible de déplacer les cloisons. Il est possible de les déplacer sur la longueur, de les rabattre vers le haut ou de les utiliser au bout de la carrosserie. Pour une manipulation facile, les cloisons sont munies d'un système d'équilibrage en inox, de poignées encastrées et de joints en caoutchouc longue durée. Ainsi, elles peuvent être manipulées facilement, tout en ménageant l'intégrité de l'utilisateur. Suivant le souhait des clients, les cloisons pour les carrosseries peuvent être commandées individuellement ou ensemble avec une longueur au choix de la cloison longitudinale. ■ jh

Le M.KO COOL, maintenant avec 60 kg de charge utile en plus

Les utilisateurs trouvent rapidement et facilement les informations recherchées.

## Un site flexible

Le site www.cargobull.com révisé fournit maintenant encore plus clairement les informations souhaitées. Pour cela, Schmitz Cargobull a adapté les pages aux besoins des utilisateurs. Les différentes rubriques et pages ont été revues et restructurées au niveau contenu et technique. Elles permettent d'avoir rapidement et clairement une vue d'ensemble des produits et des prestations de service. Pour des conseils détaillés, les contacts correspondants sont indiqués sur toutes les pages. Avec sa conception adaptative, www.cargobull.com fournit sur tous les terminaux, une présentation moderne, actuelle et complète. ■ jh



Aller au nouveau site



Allemand



Anglais



## 100 % SMART

« Les besoins de l'ensemble du secteur de la logistique se développent rapidement. Maintenant, il est primordial d'avoir des partenaires adaptés, surtout dans le domaine de la télématique. En tant que responsable de la flotte d'un des plus grands parcs de location d'Europe, je ne peux pas me permettre d'être deuxième au niveau des innovations les plus récentes. »

Olaf Duden, responsable de la flotte de l'EURO-Leasing GmbH

# Toujours à la bonne température

Le porteur à benne M.KI de Schmitz Cargobull est désormais disponible avec une isolation thermique. La benne a un volume de 18 m<sup>3</sup> et reste parfaitement adaptée pour les petites quantités d'asphalte.

Depuis quelques années, les exigences en matière d'asphalte pour la construction des routes sont de plus en plus strictes. Avant de pouvoir déverser le produit brûlant, il faut contrôler la qualité de l'asphalte en mesurant la température. Ces exigences strictes ont fait que les constructeurs de véhicules industriels produisent maintenant des bennes calorifugées avec des bâches résistantes à la chaleur, spécialement dédiées au transport de l'asphalte.

Avec le porteur à benne M.KI, Schmitz Cargobull dispose maintenant d'un autre modèle, adapté à ces nouvelles exigences. Avec sa benne de 18 m<sup>3</sup>, une conduite et une manœuvrabilité excellentes, il est surtout rentable dans les endroits étroits, comme cela est souvent le cas sur les chantiers.

La géométrie de la benne permet un centre de gravité bas, et ainsi la stabilité de conduite et de bennage nécessaire. La bâche de la benne, de grande qualité et résistante

aux températures élevées, dispose d'une bâche coulissante électrique, et peut s'ouvrir et se fermer en toute sécurité et d'une manière très pratique avec une télécommande. La gamme de ces modèles comprend des bennes avec des fonds d'épaisseurs différentes et des parois de 1460 mm. Suivant l'utilisation, il est aussi possible de commander des versions de portes arrière différentes. ■ jh



Autres informations sur l'article

**Le centre de gravité bas du M.KI assure une grande stabilité de conduite et de bennage.**



en **bref**

## Découverte de l'univers des services

Avec le contrat d'entretien « Trailer Service Basic », Schmitz Cargobull propose à ses clients un tarif à mensualités fixes comme entrée de gamme. Le contrat comprend tous les coûts de changement et de l'usure des composants des freins et des essieux, dans le cadre d'un entretien régulier. Simultanément, Schmitz Cargobull enregistre les véhicules auprès du Cargobull Euroservice, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec garantie de paiement comprise. Une mise à niveau du contrat d'entretien est possible à tout moment.

# Un nouveau standard pour la gestion numérique des transports

Un nouveau standard pour la gestion numérique des transports Schmitz Cargobull équipe la semi-remorque bâchée S.CS et le fourgon S.KO EXPRESS en standard avec la télématique. Ainsi, après les semi-remorques frigorifiques S.KO COOL, d'autres modèles deviennent « SMART », intelligents.



Autres informations sur l'article

## Le suivi permanent des semi-remorques

Pour une gestion innovante des transports, les transporteurs et les entreprises de logistique ont besoin de véhicules modernes et en réseau, qui grâce à la télématique, peuvent fournir à tout moment des données utiles sur le véhicule et la marchandise. C'est pourquoi chez Schmitz Cargobull, après les semi-remorques frigorifiques S.KO COOL, ce sont aussi les semi-remorques bâchées S.CS et les semi-remorques fourgons S.KO EXPRESS qui sont équipées en standard de la télé-

matique. Schmitz Cargobull est le premier constructeur de semi-remorques et de carrosseries, qui lance la télématique comme équipement standard sur d'autres véhicules et qui crée avec des systèmes spécifiques aux véhicules, une base solide pour la mise en réseau globale des flottes.

Le cœur de la télématique, c'est toujours l'unité de contrôle. Avec le nouveau CTU TrailerConnect®, Schmitz Cargobull a développé une unité de contrôle spécialement conçue pour les exigences des semi-remorques bâchées et des fourgons. La protection IP6K9K assure que l'appareil placé sous la remorque fonctionne en permanence, même dans des conditions extrêmes. Simultanément, la batterie de l'alimentation a un chauffage intégré, de manière à pouvoir être rechargée même à basse température. Grâce à cette gestion de l'énergie, ce système est disponible longtemps, même lorsque la semi-remorque est dételée. Notre solution de télématique standardisée, en tant qu'interface centrale, assure la transmission sécurisée des données

et des signaux provenant des capteurs et des actionneurs raccordés. Suivant les fonctions souhaitées, la TrailerConnect® fournit avec fiabilité les données de localisation, avec un réseau d'itinérance global, reçoit et transmet les données de l'EBS, ainsi qu'en option, la pression et la température des pneus.

En standardisant sa télématique, Schmitz Cargobull fait un grand pas vers la numérisation des transports et assiste activement les entreprises de transport. Schmitz Cargobull reste flexible pour le traitement et l'affichage des données provenant de l'unité de contrôle. Celles-ci peuvent être intégrées dans le portail TrailerConnect® ou envoyées par une interface API Push à des systèmes tiers.

Un pour tous – c'est un peu la devise du nouveau portail TrailerConnect®. Avec la connexion de plus de 40 interfaces, il est possible d'afficher toutes les semi-remorques d'une flotte, indépendamment du système de télématique installé sur le véhicule. Ainsi, les affrêteurs et les gestionnaires des flottes ont une vue globale de la flotte. Cela simplifie le planning des trajets, assure la sécu-

rité des processus et évite des coûts supplémentaires.

Après avoir changé une roue ou un capteur, il faut reconfigurer le système de contrôle de la pression des pneus ou le capteur. Avec le gestionnaire des pneus de la TrailerConnect® de Schmitz Cargobull, il est possible d'attribuer rapidement un emplacement à un nouveau capteur ou en cas de changement des pneus. Pour cela, il faut un ordinateur, un smartphone ou une tablette. Juste après le changement des pneus, les données sont déjà disponibles sur le portail des semi-remorques.

Les voleurs de chargement vont échouer à l'avenir, grâce au pilotage automatisé du système électronique de fermeture des portes TL3. Avec le portail TrailerConnect®, les affrêteurs peuvent déterminer un géo repérage, dans lequel le système verrouille ou déverrouille automatiquement les portes. De plus, en cliquant avec la souris, il est possible d'activer le verrouillage automatique 30 secondes après la fermeture des portes. Cette fonction intelligente est uniquement possible avec la télématique TrailerConnect®. ■ jh



**La télématique standardisée fait avancer la numérisation des transports.**

# La télématique : prévision à long terme

Le nouveau directeur de la Cargobull Telematics, Marnix Lannoije, prend en compte la semi-remorque dans son ensemble. La télématique en fait partie.

Maintenant vous êtes directeur de la Cargobull Telematics et de Head of Electric & Electronic System Engineering. Cela rassemble tout ce qui doit être regroupé ?

**Marnix Lannoije :** Absolument. Le marché de la télématique se trouve clairement dans une phase de consolidation, et il est simultanément extrêmement dynamique au niveau technologique. Mais cela a aussi toujours des avantages et des inconvénients de miser sur son propre développement, sur des coopérations ou sur un mélange des deux. La gestion de telles activités exige des connaissances non seulement commerciales, mais aussi profondément techniques, pour élaborer et déterminer rapidement la voie de l'entreprise, et pour en suivre la réalisation.

L'un des plus grands problèmes de la numérisation, c'est de disposer d'un flux de données sans entraves. Comment voulez-vous procéder ? Pour développer de nouvelles solutions, nous coopérons aussi avec d'autres constructeurs. Notre interface de données ouverte est à leur disposition. Elle permet un échange facile des données. Nous sommes aussi préparés aux nouvelles exigences de l'IdO : Notre nouveau back-end performant et évolutif assure à nos clients, la connectivité pour les années à venir. Nous préparons également les semi-remorques du futur à la conduite autonome, ce qui changera d'une manière disruptive à moyen terme l'ensemble des activités de transport. De plus, le développement des fonctions en réseau en collaboration avec des clients pilotes, est en pleine réalisation, malgré le coronavirus.

*« Notre interface de données ouverte est à la disposition d'autres constructeurs. Elle permet ainsi un échange facile des données chez nos clients. »*

Marnix Lannoije, directeur de la Cargobull Telematics

**Marnix Lannoije prépare des semi-remorques à la conduite autonome.**



Est-ce qu'il y a des exemples de nouvelles solutions ? Il y a par exemple notre nouvel essieu électrique, avec notre nouveau groupe frigorifique uniquement électrique qui va bientôt rouler sans émissions et presque sans bruits dans nos villes. Naturellement, celui-ci est entièrement en réseau grâce à notre télématique et notre back-end. Nous misons systématiquement sur notre solution 100 % SMART et nous allons aussi équiper d'autres gammes avec la télématique Schmitz Cargobull en standard monté d'usine. Grâce à la connectivité des semi-remorques, grâce à de nouvelles solutions pour les commandes à distance, la surveillance de l'état du chargement et le contrôle de la sécurité du fret vont devenir plus importants.

Quelles sont les tendances de la télématique que vous avez constatées ? À court terme, la consolidation des données et la standardisation vont augmenter, car l'importance des données des semi-remorques et des tracteurs, pour assister les activités de nos clients, va davantage passer au premier plan. En plus des domaines connus, tels que la surveillance, la sécurité et le suivi du chargement, l'automatisation dans la semi-remorque et autour de celle-ci, devient de plus en plus importante. Ainsi, le chauffeur peut se concentrer sur son travail de base, la conduite, et il est soulagé grâce à ces processus d'assistance. Ce qui va être intéressant, c'est de savoir quel rôle les constructeurs de semi-remorques vont jouer au niveau de l'électromobilité et de la conduite autonome. Nous nous préparons afin de proposer à nos clients et aux constructeurs de tracteurs, une semi-remorque qui permet la conduite autonome. ■ scb

## Des alternatives de transport sans émissions

Pour des tracteurs sans émissions, il faut aussi une semi-remorque sans émissions. Avec la S.KOe, Schmitz Cargobull développe actuellement un tel véhicule.

Les restrictions écologiques, prévues par la loi dans les villes, deviennent de plus en plus strictes. À l'avenir, cela ne concernera pas que les tracteurs, car les groupes frigorifiques des semi-remorques émettent des polluants, lorsqu'ils fonctionnent au diesel. Ces groupes frigorifiques tout comme le groupe S.CU de Schmitz Cargobull, doivent être conformes au niveau V de la norme antipollution, qui est entrée en vigueur en janvier 2019. Pour une réduction encore plus importante des polluants, et ainsi pour ne pas

freiner l'approvisionnement des centres-villes, Schmitz Cargobull développe un fourgon frigo dont le groupe sera alimenté à 100 % en courant électrique.

La semi-remorque frigorifique, électrique S.KOe est équipée de plusieurs composants qui doivent assurer une alimentation électrique fiable. Au lieu d'un moteur diesel, c'est une batterie qui fournit au groupe frigorifique S.CUe, l'énergie nécessaire pour refroidir/régler la température du frigo. Le S.CUe se charge sur la route grâce à un



Le cœur de la S.KOe, c'est le nouveau groupe frigorifique S.CUe.

essieu électrique avec un alternateur. L'essieu électrique empêche en grande partie que la batterie ne se décharge et qu'il n'y ait plus d'énergie. À l'arrêt, la batterie se charge par une prise de 400 volts. Pour qu'elle soit chargée complètement, il faut compter une heure et demie.

Le groupe frigorifique électrique a les mêmes caractéristiques de refroidissement qu'un groupe traditionnel, et il est plus silencieux. De plus, le S.KOe dispose d'un système de télématique, qui informe en temps réel l'utilisateur, de l'état du chargement et du véhicule, et lui permet le contrôle intégral des fonctions de la semi-remorque. ■ jh

La semi-remorque frigorifique, électrique S.KOe alimente en courant le S.CUe par son essieu électrique.



en bref

### Un nouveau succès pour la meilleure des marques

Les lecteurs des revues de l'ETM Verlag, telles que Fernfahrer, lastauto omnibus et trans aktuell, ont attribué à Schmitz Cargobull dans la catégorie des semi-remorques à carrosserie fourgon/frigo, pour la 9ème fois, la 1ère place. 8 125 personnes en tout ont participé à cette sélection des lecteurs. Dans les catégories des semi-remorques bâchées, des groupes frigorifiques et des bennes, Schmitz Cargobull a pu aussi s'assurer le haut du classement.



# Nos semi remorques, supports d'une ONG pour la fourniture d'eau potable

Le transporteur Dirk Meiberg soutient la fondation Neven Subotic. Ses semi-remorques font de la publicité pour l'organisation à but non lucratif, qui construit des puits en Éthiopie. Schmitz Cargobull participe à la publicité d'une nouvelle semi-remorque frigorifique.



Présents lors de la remise des semi-remorques frigorifiques de Schmitz Cargobull (de g. à d.) : David Höltgen, directeur marketing de la fondation Neven Subotic, Heiko Schmidt, directeur commercial Schmitz Cargobull Westphalie/Siegerland, Dirk Meiberg, directeur des transports Meiberg, Shari Malzahn Collecte et direction de la fondation Neven Subotic Stiftung ainsi que Jürgen Marten, directeur commercial BTS (la photo a été prise avant la pandémie de Covid-19).

Dirk Meiberg, directeur et propriétaire de la Meiberg Transporte GmbH de Soest en Westphalie, est un supporter convaincu de la fondation Neven Subotic. Il le démontre avec ses semi-remorques et leur grande publicité. Celles-ci informent sur la fondation et ses objectifs, la construction de puits et d'installations sanitaires dans le nord de l'Éthiopie.

Entretemps 15 des 45 semi-remorques de l'entreprise roulent en faisant appel aux dons à travers l'Europe, car Meiberg Transporte fait principalement des transports longue distance, pour livrer des produits alimentaires sous température dirigée. Ce n'est qu'au début de l'année, que trois semi-remorques Schmitz Cargobull y ont été ajoutées. Les coûts de la publicité avec le logo

de la fondation ont été assumés en partie par le constructeur qui a en plus promis un don à la fondation Neven Subotic. C'est déjà la deuxième fois que Schmitz Cargobull participe de cette manière à ce projet.

La fondation Neven Subotic construit des puits et des installations sanitaires dans une région où les gens sont jusqu'à six heures de marche d'un point d'eau et cela dans des conditions particulièrement rudes. « C'est le plus souvent le travail des femmes et des enfants », explique Meiberg, qui était lui-même sur place en 2017. Non seulement, l'eau de la mare qui sert de point d'eau, est sale, mais les enfants ne peuvent pas aller à l'école, car ils doivent faire leur travail.

« Dans un village qui a déjà des puits et des installations sanitaires, le nombre d'écoliers a énormément augmenté », nous dit Meiberg. « Ainsi, la fondation ne fournit pas seulement de l'eau potable, mais promet aussi un vrai avenir. » L'entrepreneur est tellement convaincu de ce projet, qu'il travaille depuis deux ans comme ambassadeur de la fondation du footballeur professionnel serbo-bosniaque. « L'argent arrive à 100% sur place – pour moi c'est important », explique le transporteur.

Vous trouverez d'autres informations sur la fondation sur Internet, à [www.nevensuboticstiftung.de](http://www.nevensuboticstiftung.de). ■ acw

## en bref

### Profiter de la croissance

Dans le Cargobull Trailer Store, Schmitz Cargobull propose des véhicules attractifs. Les semi-remorques bâchées S.CS UNIVERSAL sont disponibles avec un contrat d'entretien de 375 euros par mois. Pour que les clients puissent agir avec flexibilité, la durée du contrat est de douze mois. En cas d'achat d'un véhicule neuf, il est possible de rendre plus tôt le véhicule.

15 semi-remorques roulent en faisant appel aux dons

## Avec plus de volume et une plus grande protection de l'environnement ... ça roule !

La brasserie tchèque Plzensky Prazdroj – connue en Europe sous le nom de Pilsner Urquell – livre sa bière dans de nouveaux ensembles routiers, avec des carrosseries MEGA de Schmitz Cargobull.

Depuis peu, 20 porteurs remorqueurs grand volume, neufs de Schmitz Cargobull roulent sur de longues distances, pour la société tchèque Plzensky Prazdroj. Les véhicules ont été

livrés par le représentant principal agréé pour la Pologne, la Tchéquie et la Slovaquie, EWT Truck & Trailer. En renouvelant sa flotte, la brasserie passe un message clair. « Nous n'améliorons pas seulement

la rentabilité de notre flotte. Les nouveaux véhicules ont aussi une influence positive sur l'environnement », nous dit Zdenek Kovár, porte-parole de l'entreprise Plzensky Prazdroj.

La brasserie a bien besoin des nouveaux ensembles grand volume, car les ventes de bière continuent à augmenter. L'année passée, la brasserie a livré rien que sur le marché national, 7,3 millions d'hectolitres. De plus, elle a également vendu 4,5 millions d'hectolitres à l'étranger.

La modernisation de la flotte était prévue, car les vieux véhicules tandems étaient arrivés à la fin de leur durée de vie. En associant le porteur bâché (M.CS) à la remorque à essieux centraux (Z.CS), la brasserie peut transporter cinq palettes en plus par trajet. Ainsi, le volume par véhicule passe à 38 palettes, au lieu de 33 normalement. Simultanément, les chauffeurs profitent des véhicules

certifiés suivant la norme DIN EN 12642 Code XL, pour le transport des boissons. Avec les nouveaux rideaux coulissants, il est possible de charger et de décharger plus rapidement le véhicule.

Pour le tracteur, après avoir consulté les chauffeurs, la brasserie a choisi un Mercedes-Benz Actros, qui n'a plus de rétroviseurs classiques, mais qui est équipé de la technologie Mirror-Cam (rétroviseur de caméra embarquée). Simultanément, le véhicule dispose de nombreux systèmes d'assistance du conducteur. D'après les dires de la brasserie, cela va vers la conduite autonome. ■ jh



Pilsner Urquell peut transporter cinq palettes en plus par trajet avec les nouvelles carrosseries MEGA.

# Des options toujours plus pertinentes

L'entreprise autrichienne BIMA Bau procède régulièrement à des livraisons de Cargobull Parts & Services d'Altenberge, dans son propre pays. Pour cela, ce client mise sur la semi-remorque bâchée S.CS UNIVERSAL, à double étage.

Le client Schmitz Cargobull, BIMA Bau s'occupe depuis peu des livraisons régulières des pièces détachées, de l'entrepôt principal et du centre de distribution d'Altenberge, vers l'Autriche. En véritable point de mire : la nouvelle semi-remorque bâchée S.CS UNIVERSAL, avec sa publicité voyante dans la région touristique d'Obertauern et son hôtel 4 étoiles.

Mais ces options pertinentes sont aussi un atout. L'équipement double étage permet de charger des produits légers, longs et encombrants sur deux niveaux. Comme le plancher de la semi est entièrement collé et étanche, cela fait passer

la charge de chariot par essieu à 7,5 tonnes. Des barres de butée empêchent les palettes de glisser au-delà de la surface de chargement. Le toit réhaussable manuel facilite le chargement et le déchargement par les côtés. Et même dessus, il y a une option bien étudiée : Le Roof Safety Airbag (RSAB) qui empêche que des plaques de glace se forment sur le toit, glissent du toit en roulant, et provoquent des accidents ou des dommages matériels.

De plus, des auxiliaires digitaux assurent un chargement et un déchargement sûrs. Pour éviter de dépasser la charge sur essieu moteur autorisée du tracteur, le LSP (Load Spread Program) de la semi-remorque assure la décharge de l'essieu arrière de la semi, et compense ainsi le décalage du centre de gravité. Grâce à la suspension pneumatique électronique OptiLevel, il est en plus possible de régler la hauteur de chargement du véhicule.

BIMA Bau utilise la nouvelle semi-remorque bâchée S.CS UNIVERSAL depuis le mois de février. L'entreprise familiale fondée en 1995, avec son siège au sud de Vienne, gère des lignes régulières avec l'Allemagne/vallée de la Ruhr depuis 2012. ■ acw

## en bref



### EWT inaugure deux nouveaux sites

EWT Truck & Trailer, partenaire de Schmitz Cargobull en Pologne, en Tchéquie et en Slovaquie, continue de se développer. EWT a ouvert deux nouvelles filiales à Posen et à Breslau. Suivant le principe du « Guichet unique », les clients peuvent disposer dans les deux filiales d'un accès facile et à tous les services Schmitz Cargobull, de la vente au service après-vente ou aux réparations du Ferroplast. À Posen et Breslau, environ 60 nouveaux collaborateurs vont bientôt y travailler. La prochaine édition des Cargobull News vous donnera de plus amples informations.

Chez BIMA Bau, la S.CS Universal permet des conditions de transport optimales.



## Des liens étroits avec sa clientèle

Pour le transporteur autrichien Sailer & Thaler, les semi-remorques frigorifiques et le groupe frigorifiques Schmitz Cargobull sont une solution parfaite. En tant que client, le directeur Thaler se sent bien encadré.

Walter Thaler en est convaincu : Avec des semi-remorques frigorifiques et des groupes Schmitz Cargobull, son calcul économique est rentable. C'est pourquoi, l'entrepreneur autrichien vient d'acheter sa sixième semi-remorque avec le groupe frigorifique S.CU, depuis la création de l'entreprise. La petite flotte performante du transporteur Sailer & Thaler, à Leutasch, comprend actuellement deux porteurs Scania, deux tracteurs Scania et deux semi-remorques frigorifiques Schmitz Cargobull, avec système double étage.

« Les semi-remorques avec le groupe frigorifique sont un équipement excellent pour les petites et les grandes entreprises », le directeur de l'entreprise familiale



fondée en 2008, en est sûr. « Il n'y a pratiquement pas de temps d'immobilisation », souligne-t-il. Si cependant il y avait des problèmes pendant les trajets, un réseau dense de partenaires de service permet de reprendre rapidement la route. « La collaboration avec notre partenaire de services de Schmitz Cargobull, SCANIA Inzing, en particulier avec Gerhard Waschl, responsable du service après-vente, fonctionne vraiment très bien », nous dit Thaler. Pour lui, c'est important, car il transporte des produits frais et des surgelés, d'Autriche en Allemagne, en Italie et dans les pays du Benelux.

qui même pendant ses congés et vraiment à n'importe quelle heure, assure le parfait fonctionnement des S.CU. « Un tel interlocuteur, on n'en trouve presque plus aujourd'hui », explique Thaler, enthousiaste.

Le transporteur trouve aussi la télématique très utile, car elle surveille et pilote les fonctions du groupe frigorifique. Ainsi, les données de la température, des ouvertures des portes et d'autres événements importants sont transmises directement au siège, à Leutasch. « Nous pouvons confirmer en quelques minutes aux clients si la chaîne du froid a été respectée ou si les marchandises ont été livrées. C'est vraiment super ! » confirme Thaler. ■ acw

Sailer & Thaler a dans sa flotte actuelle deux semi-remorques frigorifiques avec groupe S.CU Schmitz Cargobull.

## Le chemin le plus court

Vous désirez de plus amples informations sur nos véhicules et sur nos prestations de service ?

Si vous êtes intéressé, si vous avez des questions ou si vous désirez un rendez-vous, scannez tout simplement le code QR. Vous contacterez ainsi le service commercial international.



Vous pouvez aussi nous contacter sur [f](#) [t](#) [x](#) [g+](#) [v](#) [in](#)

### MENTIONS OBLIGATOIRES CARGOBULL NEWS 2020/63

Le journal pour les clients de la Schmitz Cargobull AG  
SCB-CBN-FR-10170-4020

Éditeur : Schmitz Cargobull AG, Postfach 109,  
DE-48609 Horstmar, www.cargobull.com

#### Responsable pour l'éditeur :

Anna Stuhlmeier (ast), anna.stuhlmeier@cargobull.com

Direction de la rédaction de Schmitz Cargobull : Silke Hesener (sh)

Direction de projet ETM corporate publishing : Georg Weinand (gw)

Rédaction : Ralf Johanning (jh), Ann-Christin Wimber (acw),  
Annika Zuske (az)

Photos : Bima Bau, EWT Truck & Trailer, Meiberg Transporte, Pilsner Urquell,  
Sailer & Thaler, Schmitz Cargobull

Traduction : alphabit, Düsseldorf

Graphique et production : Monika Haug, Stephanie Tarateta

Réalisation : EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH  
Handwerkstraße 15, DE-70565 Stuttgart, Téléphone : +49 (7 11) 7 84 98-86

Indication : Les commentaires techniques reflètent l'opinion du rédacteur.  
La rédaction se réserve le droit de raccourcir les textes. Tous droits réservés.  
L'impression et le traitement électronique ne sont possibles qu'avec l'accord  
exprès écrit de l'éditeur. Sous réserve de modifications techniques ou autres.

Modification d'adresses : Veuillez vous adresser au Téléphone :  
+49 (25 58) 81-13 07