

CARGOBULL NEWS

Le journal des professionnels du transport.

2021/64

Thème d'actualité :

Les nouveautés 2021

Avec son nouveau système de circulation d'air, les « points chauds » dans la S.KO COOL SMART vont prendre un coup de froid. Page 4



Marché & **Utilisateurs**

Dissegna, le spécialiste du transport intermodal, a fait l'acquisition de plus de 700 semi-remorques depuis 1995 grâce à Schmitz Cargobull. Page 8



Personnes & **Entreprise**

Quand les gestionnaires de flotte ont des questions à poser sur la télématique et la traçabilité des produits, c'est à Søren Danielsen qu'ils s'adressent. Page 12



Repenser la durabilité

Allier l'écologie à la rentabilité – avec les semi-remorques EcoGeneration de Schmitz Cargobull, c'est possible. Découvrez dans cette édition, tout ce que les gestionnaires de flotte attendent de cette gamme de véhicules aérodynamiques.

Pages 1 à 2

La pole position pour l'EcoGeneration

Avec le nouveau concept de véhicule, EcoGeneration de Schmitz Cargobull, les gestionnaires de flotte peuvent abaisser leurs coûts tout en respectant l'environnement. Par exemple en Allemagne, le gouvernement allemand subventionne l'achat des nouvelles semi-remorques avec une prime pouvant aller jusqu'à 5 000 euros par véhicule.

Un trio pour la durabilité – Pour commencer l'année, Schmitz Cargobull propose avec son concept de véhicules EcoGeneration, trois versions de sa semi-remorque bâchée. Les semi-remorques aérodynamiques EcoFLEX, EcoVARIOS et EcoFIX permettent d'économiser jusqu'à 5 % de carburant, baissant ainsi les coûts d'exploitation et préservant l'environnement. « Faire des économies de CO₂ signifie aussi abaisser ses coûts. Cela a toujours été primordial pour les transporteurs. Avec la taxe carbone mise en place en Allemagne pour cette année, les indicateurs liés à la consommation de carburant et à l'empreinte carbone sont pour les entreprises, plus importants que jamais », explique Boris Billich, Directeur commercial Schmitz Cargobull. Depuis le 1er janvier 2021, pour chaque tonne de CO₂ émise en Allemagne, il faut verser 25 euros de taxe carbone. Le prix par tonne va augmenter progressivement. A partir de 2026, il arrivera dans une tranche de prix allant de 55 à 65 euros.

Le concept de l'arrière réhaussable de la nouvelle EcoGeneration donne une forme aérodynamique à la semi-remorque diminuant ainsi la résistance à l'air. Si la semi-remorque doit être chargée au plus haut pour de grands volumes, il est possible de réhausser facilement le toit jusqu'à la cote désirée. C'est surtout pour les trans-

ports de chargements lourds avec une mise en position aérodynamique de la semi-remorque, que ce concept offre des possibilités d'économies les plus élevées. Une économie de consommation qui finalement ne nécessite aucun travail supplémentaire, sans modification des fonctionnalités de la semi-remorque, sans atteinte aux capacités de transport, juste avec les manipulations habituelles.

« Si 50 % des trajets sont fait en mode aérodynamique, cela diminue l'impact sur l'environnement de 2,2 tonnes de CO₂ par an. Avec un kilométrage de 120 000 km, l'EcoFLEX permet des économies, sur la base d'un calcul lissé, d'environ 900 euros par an », estime le Directeur commercial Boris Billich. Le législateur a également compris ces possibilités, et intégré l'EcoGeneration dans le

programme de subvention allemand pour les innovations durables. Jusqu'à 60 % ou 5 000 euros des investissements dans cette technologie innovante peuvent bénéficier de subventions. Les semi-remorques aérodynamiques de la gamme EcoGeneration sont indiscutablement rentables, autant pour les entreprises, que pour l'environnement.

« Nous proposons à nos clients, les meilleures solutions de transport accompagnées des meilleurs services pour contribuer à l'optimisation de leurs activités. Avec la gamme EcoGeneration, nous prouvons encore plus à nos clients qu'ils peuvent compter sur notre force d'innovation et sur notre fiabilité industrielle, même en ces temps difficiles », nous explique le Directeur commercial Boris Billich. ■ scb

Les semi-remorques aérodynamiques permettent de réduire la consommation de carburant



EcoFIX, EcoFLEX et EcoVARIOS sont adaptées aux différents besoins des transporteurs.



Les semi-remorques EcoGeneration, permettent de réduire le coefficient de traînée de 10 % environ.

Abaissier les coûts pour l'environnement

Schmitz Cargobull a développé une carrosserie aérodynamique pour ses semi-remorques bâchées S.CS permettant aux transporteurs d'économiser jusqu'à 5 % de carburant et de CO₂.

Schmitz Cargobull lance sur le marché un concept de semi-remorques écologiques en trois versions : EcoFLEX, EcoVARIOS et EcoFIX pour les bâches standard et POWER CURTAIN. Le point fort : Avec l'EcoFLEX et l'EcoVARIOS il est possible de réhausser l'arrière. Les transporteurs peuvent réagir avec flexibilité aux différents volumes de chargement. La version EcoFLEX, par exemple, permet déjà aux entreprises de faire des économies de 7 700 euros environ, par million de kilomètres lorsque 50 % seulement des trajets sont faits en mode aérodynamique. Cela préserve ainsi l'environnement de 2,3 tonnes de CO₂ par an. Dans le cadre du programme de changement des flottes du gouvernement fédéral allemand, les semi-remorques de l'EcoGeneration sont subventionnées par un montant de 5 000 euros maximum par véhicule.

L'arrière aérodynamique de la nouvelle EcoGeneration diminue la pénétration dans l'air et permet d'économiser du carburant. Pour une utilisation grand volume de la caisse, il est possible de réhausser facilement l'arrière en quelques manipulations. C'est surtout pour les transports de poids élevés, que ce concept offre des possibilités d'économies majeures, sans modification des fonctionnalités de la semi-remorque, sans atteinte aux capacités de transport, juste avec les manipulations habituelles.

Les trois versions différentes de l'EcoGeneration sont adaptées individuellement aux besoins des transporteurs. La semi-remorque EcoFLEX dispose d'un arrière réhausseable, pour accueillir un volume de chargement maximum. Au quotidien, il est possible d'utiliser avec flexibilité la semi-remorque aussi bien pour les poids élevés, que pour les grands volumes. Avec son toit réhaussé à l'avant et à l'arrière, la hauteur maximale est de quatre mètres. La hauteur de la bâche s'adapte à celles de la carrosserie. Cette version de véhicule est particulièrement adaptée au General Cargo et aux transports des boissons. L'EcoVARIOS est particulièrement adaptée aux transports du secteur automobile et des grands volumes. Avec cette carrosserie il est possible de régler d'une manière flexible aussi bien l'arrière, que l'avant. L'EcoVARIOS permet une hauteur intérieure de trois mètres, et une hauteur totale de quatre mètres. En position aérodynamique, l'arrière est plus bas de 400 mm. Sur la version EcoFIX, l'arrière aérodynamique est abaissé sans possibilité de réhausse, tandis que la hauteur totale à l'avant est toujours de quatre mètres. Cette carrosserie qui ne peut pas être modifiée est adaptée au transport des marchandises à colisage bas ou lourd, ou encore en position couchées. Par exemple, les bobines d'acier ou de papier.

Les carrosseries EcoFLEX et EcoVARIOS sont munies d'un dispositif de réglage de la hauteur simple, un peu comme celui du système de carrosserie VARIOS, qui fait ses preuves depuis longtemps sur le marché. Le toit se monte manuellement avec une pompe hydropneumatique et la hauteur à l'arrière est

Il est possible de modifier en quelques minutes la hauteur de la semi-remorque.

ajustée aux poteaux. Le réglage de la hauteur peut se faire par une seule personne, sans outil spécifique, en quelques minutes.

EcoGeneration est basée sur le déjà révolutionnaire châssis MODULOS®. Pour un poids à vide particulièrement léger, il est aussi possible d'associer la carrosserie Eco au châssis X-LIGHT. Les caractéristiques classiques du châssis, telles que la solidité, la protection anticorrosion et les dix ans de garantie contre la corrosion

perforante, sont bien sûr conservés pour les véhicules Eco. La gamme complète EcoGeneration est équipée de base avec la télématique spéciale semi-remorque Trailer-Connect® CTU. ■ gw



Autres informations sur l'article

Une nouvelle ère commence avec EcoGeneration

La fierté civique et la proximité des clients

L'entreprise de transport Rolf Niebuhr a illustré les bâches latérales d'une de ses nouvelles remorques Schmitz Cargobull avec la ligne d'horizon de sa ville natale de Herne. L'impulsion de la campagne est venue d'une conversation avec le conseiller à la clientèle Claus Röttches, qui a suggéré un lettrage en couleur réalisé par un concepteur publicitaire local. Cette campagne a permis de trouver de nombreux sponsors parmi les entreprises de Herne, qui ont contribué au projet pour plusieurs centaines d'euros. Leurs logos se trouvent à l'arrière de la semi-remorque. Même la mairie de Herne a trouvé l'idée très bonne. Le maire, Dr Frank Dudda, a réservé exprès un rendez-vous avec la presse pour la remise du véhicule.



Du rangement dans la S.CS

L'INOX BOX pour la semi-remorque bâchée, en matériau solide et anticorrosion, permet au chauffeur d'avoir plus de place de rangement. Le coffre de grande qualité s'ouvre facilement avec un cylindre rotatif, et il est très bien protégé contre les effractions avec une serrure intégrée. De plus, il est étanche à l'eau et le couvercle peut aussi servir de table. Ce coffre pratique et polyvalent est également disponible avec un réservoir d'eau ou avec une prédisposition pour un réchaud.

Un compagnon pratique : L'INOX BOX est le préféré des chauffeurs.



Gagner du temps en changeant les pneus

Avec le TrailerConnect® TyreManager de Schmitz Cargobull, après avoir changé les pneus, toutes les données importantes sont de nouveau rapidement disponibles – sans perte de temps à l'atelier.

Quand on est beaucoup sur la route, il faut prévoir d'une manière aussi efficace que possible, les arrêts à l'atelier. Pour les changements de montage pneumatique ou de position, les données des capteurs sont aussi parfaitement affichées dans le portail TrailerConnect® de Schmitz Cargobull. Cela afin d'attribuer et configurer correctement les modifications.

Avec la nouvelle application gratuite TrailerConnect® TyreManager, il est possible de changer facilement, rapidement et avec flexibilité les capteurs ou leur position. Pour cela, il faut uniquement scanner le code QR imprimé sur le capteur, avec un scanner portable, et le configurer dans l'application. L'attribution des nouveaux capteurs, se fait par le changement des pneus, le changement de la position des essieux ou l'apprentissage de nouveaux capteurs, lorsque le pneu est neuf. Ainsi, les arrêts sans fin en atelier font partie du passé.

Il est possible d'utiliser à tout moment l'application en ligne sur tous les smartphones, tablettes ou ordinateurs courants. ■ gw



Avec le TyreManager, les personnels peuvent maintenant configurer eux-mêmes les nouveaux capteurs.

editorial

Une réduction de CO₂ qui en vaut la peine

Chères lectrices, chers lecteurs,

ce n'est qu'à la mi-décembre 2020 que l'UE a décidé de réduire les émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2030, d'au moins 55 % par rapport à la valeur de 1990. Comme tout le secteur des transports, nous prenons cet objectif ambitieux au sérieux. Mais avant tout, ce qui est déterminant, c'est que les entreprises après la crise de Covid-19 aient la chance de redévelopper des capitaux propres et de rester compétitives. Pour réduire les émissions de CO₂, il faut des solutions efficaces qui simultanément ne pèsent pas sur l'économie. Pour cela, nous avons lancé nos semi-remorques bâchées EcoGeneration. Ces semi-remorques aérodynamiques avec l'arrière réhaussable sont conformes aux exigences du quotidien, aussi bien pour les transports lourds, que pour les grands volumes.

Nous apprécions beaucoup que les programmes de subvention du gouvernement pour le renouvellement des flottes, puissent également être utilisés pour ces semi-remorques. Suivant le domaine d'utilisation, d'autres mesures sont à la disposition des clients pour contribuer à réduire les émissions de CO₂ : Pour rouler sur de longues distances, on utilise plutôt des pneus qui permettent de réduire la consommation, un système de contrôle de la pression des pneus ou une semi-remorque adaptée au ferroutage. Pour les distances courtes, entre les usines, un essieu vireur autosuiveur est plutôt utile. Ces mesures permettent environ 2 à 5 %. Notre EcoGeneration permet des économies de CO₂ et de coûts d'environ 5 à 10 %. Et si nous prenons les enjeux climatiques vraiment au sérieux, l'EcoDuo est incontournable : L'EcoDuo permet d'économiser de l'argent, et avec 25 % de consommation de carburant en moins par tonne-kilomètre, une réduction nette de CO₂.

Andreas Schmitz, président
du directoire de la
Schmitz Cargobull AG



Une vue d'ensemble assurée

Grâce à l'interface générique d'importation, il est possible d'afficher maintenant, indépendamment du fournisseur de la télématique, toutes les données d'une flotte de semi-remorques sur le portail TrailerConnect®.

L'analyse permanente des données des semi-remorques, pour assister les activités est de plus en plus importante pour les transporteurs. Le défi : trouver une plateforme parfaite pour la consolidation des données des systèmes de télématique de semi-remorques qui sont souvent hétérogènes.

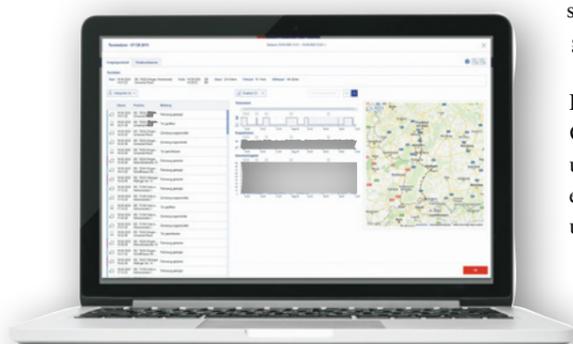
Pour cela, Schmitz Cargobull propose une solution simple et pratique : avec une interface générique

d'importation, il est possible maintenant d'afficher toutes les données de la flotte de semi-remorques correspondante, dans le portail TrailerConnect®. Et cela, indépendamment du fournisseur de télématique de semi-remorque. Toutes les données importantes pour l'analyse de la flotte, sont ainsi disponibles sur un portail, ce qui évite de perdre des données en utilisant différents portails, et augmente la sécurité des processus.

La consolidation des données sur le portail TrailerConnect® rend nettement plus simple la surveillance des transports et des chargements, et même les processus d'automatisation concernant la semi-remorque peuvent être réalisés plus rapidement. Pour nos clients,

cela signifie finalement : toutes les données des véhicules peuvent être consultées rapidement, facilement et d'une manière transparente, et il est possible de gérer d'une manière encore plus efficace la flotte et la préparation des transports.

Grâce à l'affichage standardisé dans le portail TrailerConnect®, et la manipulation facile qui y est liée, nos clients disposent d'une transparence complète des données de leur flotte. De plus, en supprimant les différents portails, cela permet aussi de réduire les coûts d'exploitation. Donc, les meilleures conditions pour une analyse efficace et évolutive des flottes. ■ gw



La TrailerConnect® assure des données transparentes des flottes.



Autres informations sur l'article

Légère et puissante



Schmitz Cargobull a mis la S.CO UNIVERSAL au régime. En version X-LIGHT, elle séduit chez les Bernhofer Transporte dans le Salzbourg, par un poids à vide particulièrement faible mais aussi avec une galvanisation durable.

La semi-remorque bâchée S.CO UNIVERSAL X-LIGHT est un poids léger, et en même temps une « bête de somme » robuste. Josef Bernhofer, directeur de la Bernhofer Transporte GmbH à Scheffau en Autriche, en est convaincu : « Nos semi-remorques bâchées S.CO de Schmitz Cargobull font leurs preuves au quotidien. Grâce au poids à vide peu élevée, il est possible d'augmenter la charge, et le système modulaire de Schmitz Cargobull nous offre de nombreuses possibilités pour répondre d'une manière personnalisée à nos exigences de transport. »

Mais la S.CO UNIVERSAL X-LIGHT n'est pas seulement légère, elle est également robuste et parfaitement protégée contre la corrosion. Le châssis de la X-LIGHT a été remplacé par un châssis galvanisé et boulonné avec des longerons sertis. Schmitz Cargobull accorde une garantie de 10 ans contre la corrosion perforante, pour tous les éléments galvanisés du châssis.

Le châssis X-LIGHT se combine parfaitement avec la carrosserie POWER CURTAIN, sans lattes de réhausse. La résistance de la carrosserie POWER CURTAIN est homologuée suivant la norme DIN EN 12642 Code XL. En option, la carrosserie est également disponible avec un certificat pour le transport des boissons, et avec la conformité à la directive DL 9.5. L'arrimage du chargement par l'arrière est possible facilement avec des boucles de bâche intégrées. ■ gw

 Autres informations sur l'article



Toujours à la bonne température

Le nouveau système de circulation de l'air assure des températures plus homogènes à l'intérieur de la semi-remorque frigorifique S.CO COOL SMART.

Après un hiver plutôt long, les gens sont heureux de sentir de nouveau les rayons du soleil, qui les réchauffent. Mais pour les transports frigorifiques, il faut éviter la chaleur. Pour que les produits surgelés soient de la meilleure qualité à l'arrivée chez le client, Schmitz Cargobull a équipé la semi-remorque frigorifique S.CO COOL SMART d'un nouveau système de circulation de l'air. Cela permet d'éviter d'une manière efficace les points chauds, p. ex. par les rayons du soleil sur le toit et les parois, à l'intérieur de la semi-remorque frigorifique, et d'optimiser la circulation de l'air froid, par le guidage ciblé des courants primaires et secondaires dans les gaines. Par une circulation homogène de l'air dans l'ensemble de la carrosserie, les produits sont toujours à la bonne température. Des barrages de l'air de retour empêchent l'air

froid et l'air chaud de se mélanger, et contribuent à assurer un circuit d'air optimisé.

Pour les transports multitempératures, on crée avec une cloison de séparation, différentes zones de température à l'intérieur de la semi-remorque. Avec la cloison, les gaines disposent d'une étanchéité efficace, et l'air refroidi est réparti uniquement dans la zone avant, jusqu'à la cloison. Grâce à une mise en place innovante, avec des fixations rapides, il est possible de nettoyer facilement d'une manière hygiénique les gaines. Pour l'arrimage du chargement, des poutres verticales sont disponibles, et peuvent être mises en place rapidement et facilement entre les gaines.

La S.CO COOL SMART est équipé du Cargobull Interface System (CIS). Celui-ci surveille l'état de la batterie du groupe frigorifique, et avertit par le portail TrailerConnect® sur Internet ou par l'application beUptoDate, si la tension indiquée n'est pas atteinte. De plus, le CIS détecte par une solution matériel RFID sans fil, au niveau du véhicule, quelle semi-remorque est attelée à quel tracteur. Ainsi, il est possible de

suivre rapidement et avec fiabilité les dommages éventuels ou même les délits.

Pour une protection contre un accès non autorisé à l'intérieur de la caisse, il y a le système intelligent de verrouillage des portes de Schmitz Cargobull, basé sur un dispositif de verrouillage sur la porte arrière, qui n'est pas visible de l'extérieur. Lors du verrouillage, une lame sort du rail du toit et empêche d'une manière fiable les ouvertures interdites. Le verrouillage et le déverrouillage se font en tapant un code PIN dans l'application beSmart, sur le portail de la télématique, TrailerConnect®, sur le clavier ou sur l'écran du groupe frigorifique Schmitz Cargobull, directement sur le véhicule. Pour protéger le chargement, le pilotage entièrement automatisé du système de verrouillage des portes est également possible avec des géopérages définis, sans l'intervention du chauffeur. Il est possible d'équiper en option la S.CO COOL SMART, d'une imprimante des températures. Cette imprimante permet d'imprimer les rapports de températures des douze derniers mois, directement sur la face avant du véhicule, et cela en 21 langues différentes. ■ gw

Les points chauds n'ont plus aucune chance

La télématique de série

100 % SMART – c'est en 2021 également disponible pour la semi-remorque bâchée S.CO, et la semi-remorque fourgon S.CO EXPRESS.

Les clients de Schmitz Cargobull peuvent aussi miser sous peu sur la semi-remorque bâchée S.CO et la semi-remorque fourgon S.CO EXPRESS, avec la télématique de semi-remorque TrailerConnect®, et le nouveau calculateur CTU. Ainsi, les gestionnaires des flottes sont préparés d'une manière optimale à une chaîne logistique en réseau et intégrée, et peuvent utiliser leurs véhicules d'une manière optimale et avec plus d'efficacité.



Le nouveau calculateur TrailerConnect® CTU est prêt pour le réseau LTE, et il est muni d'une protection IP6K9K. Ainsi, il est encore plus résistant aux corps étrangers et à l'eau, que la génération précédente. Le calculateur qui peut être aussi installé en rétrofit, fournit en plus des données de localisation avec un réseau d'itinérance global – sans coûts

supplémentaires pour le client – également les données de l'EBS ou de la pression des pneus. Ainsi, les acteurs de la chaîne logistique disposent d'une option technologique toute neuve, à un prix très intéressant, qui permet d'optimiser les processus logistiques, de réduire les coûts des flottes, et d'éviter les pannes, les dommages et l'usure. ■ gw

Maintenant, les propriétaires des S.CO et des S.CO EXPRESS savent toujours où se trouvent leurs véhicules.

Sûre, flexible et SMART

En Grande-Bretagne, la semi-remorque bâchée S.CS FIXED ROOF fait un tabac. Le secret de son succès : une orientation systématique aux besoins britanniques des clients.



La semi-remorque bâchée S.CS FIXED ROOF est équipée de la télématique SMART et dispose avec une hauteur de chargement maximale de 3,10 mètres, d'un poids total autorisé en charge de 44 tonnes.

Un poids total jusqu'à 44 tonnes, un chargement et un déchargement faciles, grâce à une hauteur de chargement maximale de 3,1 mètres, ainsi que le respect des exigences britanniques « Health & Safety » pour les véhicules, et de la norme d'arrimage du chargement DIN EN 12642 Code XL – tout cela, c'est l'équipement de la semi-remorque bâchée S.CS FIXED ROOF de Schmitz Cargobull. Maintenant, elle est également intelligente : Avec le module CTU de la télématique TrailerConnect® de série, toutes les données importantes pour le transporteur sont transmises immédiatement au portail de la télématique de Schmitz Cargobull, et peuvent être gérées avec les applications beSmart ou beUpToDate.

La face avant droite de la S.CS FIXED ROOF permet le chargement latéral dégagé, sans déplacement latéral des palettes, avec la fourche du chariot. Le toit fixe permet de mettre en place l'arrimage du chargement fixé normalement au centre du toit, en Grande-Bretagne. Les rideaux de la S.CS FIXED ROOF sont renforcés standard

par un tissu métallique, qui augmente nettement la protection antivol. Tous les composants et modules sont disponibles dans toute l'Europe, l'achat des pièces détachées et les séjours à l'atelier ne représentent donc aucun problème.

Le châssis MODULOS® boulonné et galvanisé n'est pas seulement facile à entretenir et à réparer, mais il est également muni d'une protection anticorrosion performante, avec une garantie de 10 ans contre la corrosion perforante. Il est complété par le train roulant ROTOS®, avec des freins à disque de Schmitz Cargobull pour une plus grande sécurité routière, avec des coûts d'exploitation moins élevés.

Keith Law, directeur de McGregor Logistics Ltd à Doncaster/GB, est très enthousiasmé par les nombreux avantages de la semi-remorque : « La S.CS Fixed Roof est exactement adaptée aux besoins des clients en Grande-Bretagne. Ce qui nous enthousiasme, ce sont sa flexibilité, l'arrimage du chargement excellent et les coûts d'exploitation peu élevés. » ■ gw

Voilà à quoi ressemblent les semi-remorques pour 22 palettes en Australie.



L'Australie s'envole

Cela fait juste un peu plus d'un an, depuis l'inauguration de l'usine de montage en Australie, et on est déjà « down under » pleinement sollicité pour le marché australien : La gamme des produits a été complétée, et comprend maintenant un grand nombre de longueurs de châssis différentes.

Cela comprend la remorque plus courte pour 10 palettes, la remorque standard pour 12 palettes, les semi-remorques courtes et standard qui peuvent charger jusqu'à 22 et 24 palettes, et les semi-remorques contrôlées PBS-(Performance Based Standards) pour 26 palettes. Les remorques courtes sont surtout produites pour le marché du Queensland au nord-est de l'Australie, où des tracteurs avec des capots longs sont beaucoup utilisés pour tracter des remorques, et où la longueur totale autorisée du train routier ne doit pas dépasser 26 mètres. Les remorques, surtout en version pour 26 palettes, se distinguent par des normes de sécurité strictes, et permettent de plus grandes capacités de transport, ce qui augmente la productivité et la valeur de rendement des clients.

Les véhicules PBS sont testés suivant 16 normes de sécurité strictes et quatre normes d'infrastructures, pour assurer qu'ils sont adaptés au réseau routier en place, et sûrs. Toute semi-remorque produite avec d'autres spécifications que celles autorisées, doit être soumise à une expertise, afin d'assurer qu'elle est sûre et qu'elle roule correctement. Ce n'est qu'après que l'immatriculation est possible. ■ gw

 Autres informations sur l'article



Roadshow en Hongrie

Des essais dans la pratique : Dans le cadre d'un roadshow, Schmitz Cargobull met à la disposition d'une entreprise de transport hongroise, deux semi-remorques bâchées S.CS pendant deux semaines, pour les tester. L'objectif est de convaincre dans le pays du Danube encore plus de clients, de la qualité des produits des usines de Schmitz Cargobull. La campagne est suivie sur Facebook : Toute personne qui voit l'une des semi-remorques sur la route, qui en fait une photo et la publie sur le site hongrois de Facebook, recevra un cadeau de Schmitz Cargobull pour la remercier.



En 2020, le groupe EWT implanté en Pologne, en Tchéquie et en Slovaquie, a fêté ses 25 ans. La croissance basée sur une orientation clients importante doit également continuer pendant les années à venir.

Un partenaire solide depuis 25 ans

Atelier de Mercedes Benz, Koprki, Pologne



Des solutions sur mesure et personnalisées pour le marché des transports en Pologne, en Tchéquie et en Slovaquie – c'est la mission du groupe EWT. Déjà dans les années 90, EWT Truck & Trailer a réalisé sa mission avec succès dans ces pays, en tant que représentant

principal de Schmitz Cargobull et de Mercedes-Benz.

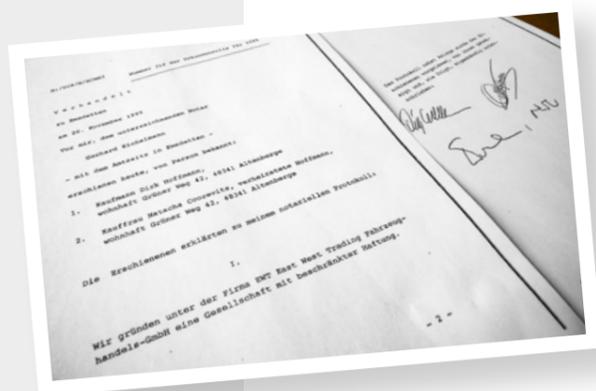
Dirk Hoffmann et Natacha Coorevits-Hoffmann ont créé en 1995 l'EWT GmbH à Altenberge. Un peu plus tard, avec l'ingénieur Michal Žižák, ils ont créé les sociétés tchèques EWT spol. s r.o. et Hoffmann & Žižák spol. s r.o., ainsi que la Central Europe Trailer s.r.o. (CET) en Slovaquie.

Dès le début, ce groupe d'entreprises a voulu mettre en place ses centres de compétences et ses sites pour

Car, Van & Truck Center Liberec, Tchéquie



Truck & Trailer Center Wrocław, Pologne



1995

Le contrat de création de l'EWT symbolise les débuts d'une entreprise performante.



1998

Construction du siège à Brandys nad Labem.



2005

Les fondateurs de l'entreprise Dirk Hoffmann, Natacha Coorevits-Hoffmann et Michal Žižák (de g. à dte.) lors du 10ème anniversaire de l'EWT à Prague.



Les gens et les jalons

Avec le contrat de la création du groupe en 1995, c'est l'histoire de la réussite de l'EWT Truck & Trailer qui a commencé. Les associés gérants Natacha Coorevits-Hoffmann, Dirk Hoffmann et Michael Žižák se rappellent : « C'était notre vision de devenir avec l'EWT Truck & Trailer, un fournisseur de services complets pour le secteur des transporteurs et des chargeurs. Avec les fournisseurs haut de gamme Schmitz Cargobull et Mercedes-Benz, nous avons trouvé rapidement les parfaits partenaires ». Le siège de l'entreprise a été implanté en 1998 à Brandys nad Labem, près de Prague. De là, la nouvelle entreprise s'est étendue rapidement vers la Pologne et la Slovaquie. « Aujourd'hui, 13 ateliers dans cette région sont à la disponibilité de nos clients. De plus, une flotte de SAV comprenant douze Mercedes-Benz Sprinters, équipés en ateliers itinérants, se déplace en Pologne ».

Testée et approuvée

La Pfenning Logistics a commandé la nouvelle génération d'ensemble routier frigorifique M.KO/Z.KO. C'est surtout le temps gagné lors du chargement et du déchargement, qui a convaincu cette entreprise de logistique.

La Pfenning Logistics de Heddeshheim, près de Mannheim, est l'un des premiers clients qui a testé la nouvelle génération de l'ensemble routier, comprenant une carrosserie de porteur frigorifique M.KO COOL et une remorque à essieux centraux Z.KO COOL. Ce qui a enthousiasmé Manuel Pfenning, c'est le gain de temps. Car la nouvelle génération de l'ensemble routier offre une possibilité efficace de chargement continu. « Nos chauffeurs ont ainsi la possibilité de remplir d'un coup les deux frigos », explique le directeur de Pfenning Logistics. « Pour cela, il n'est plus nécessaire de dételer la remorque, et il ne faut conduire qu'une seule fois l'ensemble à quai. »

Ainsi, les ingénieurs de Schmitz Cargobull ont atteint leur objectif, car un gain de temps plus important et une manipulation facile pour les chauffeurs étaient les objectifs des modifications du M.KO/Z.KO. Le plancher multifonctionnel dans les carrosseries permet un arrimage rapide et facile du chargement. Une grande résistance antidérapante, une durée de vie plus longue avec des finitions et des composants de grande qualité, tels que les nouveaux butoirs, assurent la protection des véhicules lors du chargement et du déchargement. De plus, les points les plus importants étaient une meilleure isolation, une réduction du poids, ainsi que des manipulations sécurisées avec la nouvelle génération de trains routiers.



Bien qu'il soit possible de transporter des chargements plus lourds, les M.KO et les Z.KO de Pfenning Logistics permettent un chargement plus rapide.

Les ingénieurs ont réussi le premier point, avec des parois, une face avant et un plancher plus épais. L'isolation améliorée est conforme, suivant les spécifications, aux exigences de l'homologation ATP/FRC pour le transport des denrées périssables. Et pourtant, les dimensions intérieures et ainsi l'ensemble de la surface disponible sont inchangés. Avec la cloison de séparation transversale, le véhicule est refroidi d'une manière fiable même pour les transports multitempératures, dans toutes les chambres. La cloison est prévue pour une séparation de 1/3 et 2/3 de la carrosserie, et est basée sur la ThermoTechnology FERROPLAST® éprouvée. De plus, le M.KO a un autre avantage : Il pèse 60 kg en moins par rapport au modèle précédent. ■ acw

Unies depuis plus de 25 ans

Depuis un quart de siècle, Dissegna Logistics mise sur Schmitz Cargobull. Ce qui a commencé en 1995, avec les premières semi-remorques bâchées, a atteint un point fort avec l'achat de dix semi-remorques frigorifiques S.KO COOL, avec un groupe frigorifique et sa télématique de Westphalie.

en bref

Une production à plein régime

L'usine russe de Schmitz Cargobull, près de Moscou, a livré en août dernier, la 8 000ème semi-remorque à ses clients. La semi-remorque bâchée du type S.CS a une longueur totale de 13,62 mètres, et elle est homologuée pour la circulation dans l'Union Européenne. L'acheteur du véhicule, c'est le loueur russe de semi-remorques, Polupritcep, qui a transmis directement la S.CS au transporteur OOO Lagrange. Schmitz Cargobull a commencé il y a sept ans la production des semi-remorques en Russie, à l'époque près de Saint-Petersbourg. Depuis 2016, l'entreprise produit ses véhicules pour le marché russe dans la région d'Istrinsky, près de la capitale russe. À la fin de l'année 2020, l'usine a déjà fêté un autre succès, avec la livraison du 9 000ème véhicule.

Dissegna Logistics de Rossano Veneto, près de Vicenza dans le nord-est de l'Italie, a déjà acheté 700 semi-remorques, dont 600 adaptées au transport intermodal, depuis 1995 à Schmitz Cargobull. Au début, Gino Dissegna, le fondateur de l'entreprise, avait besoin de semi-remorques bâchées classiques. Ensuite, les fourgons sans groupe frigorifique pour les marchandises sèches ont suivi, et à partir de 2010, les semi-remorques avec la technologie du FERROPLAST. « Nous avons tout de suite compris que les caractéristiques de refroidissement étaient nettement supérieures à celles des semi-remorques classiques, avec des carrosseries en fibre de verre », se rappelle Ilario Dissegna, le fils du fondateur de l'entreprise, et aujourd'hui CEO.

Dissegna Logistics est spécialisé dans le transport intermodal. Des 51 millions de kilomètres parcourus chaque année, plus de 50 % se font sur les rails ou en bateau, et le point fort visé est la durabilité. Les marchés principaux sont en Europe Centrale (Allemagne, BeNeLux, France et Grande-Bretagne), mais la flotte de Dissegna est également présente dans Europe de l'Est, en Scandinavie et en Grèce. L'entreprise de Vénétie est également active dans



Dans son entreprise, Gino Dissegna se sent chez lui avec de nombreux modes de transport.

le Nord de l'Europe. Ilario Dissegna et ses employés traitent 55 000 envois par an. Cela comprend des produits industriels, de même que des denrées périssables, des produits alimentaires et des médicaments. Rien que le secteur pharmaceutique représente 15 % des envois.

La flotte de semi-remorques du spécialiste du transport intermodal est tractée par les 180 tracteurs de l'entreprise. Pour arrondir le tout, les dernières acquisitions, dix semi-remorques frigorifiques S.KO COOL avec groupe frigorifique et la télématique TrailerConnect® de

Schmitz Cargobull, sont munies d'un contrat d'entretien de cinq ans. « Cela a différentes raisons », explique Ilario Dissegna. « Tout d'abord, la télématique nous permet de contrôler à tout moment la température dans les véhicules. Mais également le contrôle des serrures des portes et la géolocalisation du véhicule ont une très grande importance pour le transport intermodal non accompagné. » La solution du guichet unique, que Schmitz Cargobull propose par le revendeur régional, Agos Servizi Rimorchi, a aussi une grande valeur pour Dissegna : « Ainsi, nos coûts

d'exploitation sont plus prévisibles, et les immobilisations sont minimisées », explique le CEO.

Au niveau de l'orientation clients, la télématique de Schmitz Cargobull a également convaincu l'italien du nord, Dissegna : « La traçabilité de la marchandise est un sujet important pour nos clients. Maintenant, nous pouvons prévoir l'heure d'arrivée probable, et signaler exactement un retard éventuel. Même les émissions de CO₂ peuvent être calculées, et ainsi l'impact d'un transport sur l'environnement. » ■ gw

Les ferries et les trains jouent un rôle important

PNO fait ses débuts en Allemagne

Le loueur danois de semi-remorques développe ses activités, et va aussi être disponible en Allemagne à l'avenir. Pour son entrée sur le marché, l'entreprise a commandé des semi-remorques neuves à Schmitz Cargobull.

PNNO est une entreprise connue en Scandinavie. Le loueur de véhicules standard, tels que de semi-remorques frigorifiques, fourgons, bâchées, porte-conteneurs et équipements spéciaux, a déjà des filiales en Finlande, Norvège, Suède et au Danemark, ainsi qu'aux Pays-Bas. Maintenance c'est le tour de la République Fédérale. « L'Allemagne est l'un des plus grands marchés, et est intéressante pour nous au niveau de la croissance à long terme », explique Jacob Ørnstrand, directeur et propriétaire. Cependant, PNO va continuer à se concentrer sur ses compétences principales : fournir aux clients des solutions sur mesure, adaptées à leurs besoins, ainsi qu'une grande offre de semi-remorques de grande qualité. « Nous sommes heureux de la collaboration avec un partenaire fiable, tel que Schmitz Cargobull, et de pouvoir desservir le marché allemand », souligne PNO.

Ces dernières années, l'entreprise scandinave a développé en permanence la part des semi-remorques de Schmitz Cargobull. Pour la collaboration future en Allemagne, PNO a commandé actuellement plus de 100 véhicules du type des semi-remorques bâchées, fourgons S.KO EXPRESS, frigorifiques S.KO COOL, ainsi que des porte-conteneurs S.CF pour le marché allemand. « Le point principal sur lequel PNO veut s'appuyer, c'est la mise en place d'une nouvelle plate-forme numérique », explique Pauli Johannesen, le directeur commercial. « Avec celle-ci, les clients auront la possibilité de gérer eux-mêmes leur flotte, et de transmettre rapidement et facilement entre autres les dommages occasionnés. Avec une application, les chauffeurs ont la possibilité d'entrer au début et à la fin de la location, l'état de leurs véhicules. Cela permet d'augmenter la transparence et de minimiser le travail administratif », explique PNO. ■ acw



PNO se lance maintenant aussi en Allemagne.



Les bâtiments et ouvrages d'art de la Ruhr sur la nouvelle S.KI.

Un visuel accrocheur

Le transporteur Sauerbaum de Essen a fait faire un covering spécial sur sa nouvelle S.KI de Schmitz Cargobull.

Chaque produit en vrac a besoin d'une solution de transport personnalisée – l'A. Sauerbaum Baustoffe und Transporte GmbH de Essen en a été convaincu. L'entreprise spécialisée dans les mélanges d'asphalte, les produits industriels, les déblais contaminés ou non, ainsi que dans les matériaux de construction, montre cet individualisme maintenant aussi sur ses véhicules. Depuis peu, les deux semi-remorques à benne S.KI de Schmitz Cargobull roulent sur les routes de la région de la Ruhr et au-delà, avec un design particulier. Le design des bennes de 30 m³, avec Les bâtiments et ouvrages d'art de la Ruhr sur les côtés, attire vraiment l'attention. La S.KI avec une benne carrée en aluminium a de plus l'avantage d'avoir un poids à vide peu élevé pour une charge utile importante de 27 tonnes.

L'entreprise familiale, fondée en 1948, est spécialisée dans l'évacuation et la livraison des produits en vrac pour les travaux de génie civil et des canalisations, ainsi que pour l'industrie et a également des activités dans les transports longue distance nationaux et internationaux. Ce prestataire de service possède 53 PL et 59 semi-remorques, dont 42 de Schmitz Cargobull. Cela comprend des bennes en aluminium et en acier, des bennes thermiques et des bennes pour le transport de la ferraille. ■ acw

1 000 ! Et ce n'est qu'un début

VOS Transport, de Deventer aux Pays-Bas, mise sur la durabilité dans le transport, et vient d'intégrer la 1 000^{ème} semi-remorque Schmitz Cargobull dans sa flotte.

La flotte de VOS Transport comprend presque uniquement des semi-remorques Schmitz Cargobull. Elle s'est fortement développée ces dernières années, et comprend actuellement 500 semi-remorques. En décembre dernier, Frank Reppenhagen, Sander Jaspers et Sybren Broekstra de Schmitz Cargobull n'ont pas seulement remis la 1 000^{ème} semi-remorque au directeur de VOS, Jules Menheere ; il s'agissait là de la première semi-remorque bâchée S.CS SMART, avec le système de télématique TrailerConnect® intégré au départ usine.

Presque toutes les semi-remorques de l'entreprise sont des semi-remorques préhensibles par pinces avec des équipements spéciaux, qui peuvent aussi être utilisées pour le transport intermodal. Car VOS s'est de plus en plus spécialisé ces dernières années, dans le transport ferroviaire et le transport maritime à courte distance, haute sécurité. Ainsi, VOS veut réduire le nombre de transports routiers. La raison : Pour l'entreprise avec des filiales au Pays-Bas, en Allemagne, en Roumanie et en Lituanie, une logistique durable est particulièrement importante. Ainsi, elle a pu baisser l'empreinte carbone de

35 %, et a été récompensée pour cela, en tant que première entreprise de transport européenne, par le « Lean and Green Star », remis par l'organisation à but non lucratif du même nom.

VOS est également l'un des transporteurs principaux de l'usine de Schmitz Cargobull à Altenberge, où il y a la production des semi-remorques bâchées. La livraison ponctuelle des pièces est un facteur de réussite important dans la production, estime Schmitz Cargobull. De son côté, VOS mise sur les semi-remorques bâchées polyvalentes, pour livrer avec fiabilité à l'heure convenue.

En plus des transports à Altenberge, VOS se charge des commandes d'entreprises leaders dans l'industrie automobile, l'industrie chimique, ainsi que pour les biens et produits alimentaires de grande consommation. La fourniture d'un service fiable a une très grande importance, de même que des véhicules fiables, explique VOS. Ainsi, le transporteur roule tous les jours vers la Scandinavie, la Grande Bretagne, la France, l'Allemagne et les pays du BeNeLux, et cela toujours avec des délais rapides. ■ acw



Et la 1 000^{ème} semi-remorque est déjà chez le client. De gauche à droite : Sander Jaspers, Country Manager Schmitz Cargobull des Pays-Bas, Jules Menheere, General Manager de VOS-Transport, Frank Reppenhagen directeur commercial de Schmitz Cargobull et Sybren Broekstra, commercial du nord des Pays-Bas.



Avec l'EcoDuo, les entreprises peuvent économiser jusqu'à 25 % de carburant.

En Espagne, l'EcoDuo roule

Lopezmar, un transporteur implanté en Castille, considère l'EcoDuo Schmitz Cargobull comme une contribution durable à la réduction des coûts, et de l'impact sur l'environnement.

L'entreprise de logistique, Lopezmar de Guadalajara, est venue chercher en décembre dernier, sa première S.CS EcoDuo Schmitz Cargobull, à l'usine de Saragosse à Figueruelas. L'EcoDuo de 33 mètres de long est composé de deux semi-remorques standard, reliées par un « dolly ». Le poids total de la première semi-remorque est de 40 tonnes, celui de la deuxième est de 30 tonnes. L'EcoDuo réduit la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de jusqu'à 25 %. La charge par essieu est également moins élevée de 14 %.

Javier Martínez Martín, propriétaire de l'entreprise de transports frigorifiques et de colis aux activités internationales, avec 160 personnes, est convaincu : « Par l'intégration d'une semi-remorque bâchée EcoDuo Schmitz Cargobull dans notre flotte, nous pouvons répondre aux besoins de nos clients, baisser les coûts de 20 % et contribuer à réduire les émissions de CO₂. »

Schmitz Cargobull considère l'EcoDuo non seulement comme une possibilité d'aller à l'encontre du changement climatique, mais aussi comme une contribution pour soulager les infrastructures routières en place dans toute l'Europe – et cela aussi bien pour les transports uniquement routiers, que pour les transports combinés. L'EcoDuo est déjà commercialisée depuis plus de deux ans en Scandinavie. Surtout en Suède et en Finlande, plus de 100 unités ont déjà été vendues.

Pour Martínez Martín, l'EcoDuo est en tout cas un produit idéal : « Un grand avantage, c'est que nous pouvons exploiter notre flotte actuelle pour l'assemblage des véhicules, sans avoir à faire de gros investissements. De plus, l'EcoDuo a des capacités de charge totale beaucoup plus importantes, et les véhicules peuvent aussi être utilisés séparément. » ■ gw



Nerey mise sur sa propre flotte de véhicules. Avec 15 semi-remorques frigos S.KO ultramodernes.

Pour que les clients trouvent que leur poisson surgelé va être encore meilleur à l'avenir, la Trading Company Nerey de Vladivostok mise sur les semi-remorques frigorifiques de Schmitz Cargobull.

Vladivostok se trouve dans l'Est de la Russie, sur les bords de la mer du Japon. Dans cette ville portuaire, il est évident que les produits de la mer jouent un rôle important dans l'économie régionale. C'est également valable pour la Trading

Company Nerey. Le grossiste de la ville « qui doit dominer l'est » – suivant la traduction littérale de Vladivostok – s'est spécialisé il y a 20 ans, dans la vente en gros du poisson surgelé en Russie, dans les pays de la CEI et en Asie.

Pour optimiser la qualité de la livraison, Nerey va de plus en plus miser à l'avenir sur sa propre flotte, avec des semi-remorques frigorifiques de grande qualité, tractées par des tracteurs MAN. Pour cela, l'entreprise russe a déjà franchi une étape importante : Chez Schmitz Cargobull, à Vreden, 15 semi-

remorques frigorifiques à trois essieux S.KO, ont été commandées avec la technologie isolante du FERROPLAST®. Andrey Zabuga, directeur général de Nerey, justifie sa décision en faveur de cet investissement, de la manière suivante : « Nous voulons définir de nouvelles normes de qualité. Pour cela, il ne s'agit pas seulement du timing et du confort de la livraison, mais aussi de la préservation du goût et de la valeur nutritive des produits. Cela n'est possible que par le contrôle intégral de tous les processus, que nous permet Schmitz Cargobull. » MAN et aussi Schmitz Cargobull représentent la puissance, la fiabilité, la sincérité et la stabilité. Ce sont les mêmes qualités que Nerey veut défendre, d'après le directeur général. ■ gw

Spécialiste des produits de la mer surgelés, depuis 20 ans



Des partenaires de confiance : Andrey Zabuga (à g.), directeur de Nerey, et Smirnov Yaroslav, conseiller clients de Schmitz Cargobull, lors de la remise de la nouvelle S.KO.



Des occasions première main intéressantes

La filiale de Schmitz Cargobull, la Cargobull Trailer Store assure la revente des semi-remorques d'occasion. En 2020, l'année de Covid-19, les 60 collaborateurs de l'entreprise ont dû faire face à des tâches particulièrement délicates.



770 semi-remorques du transporteur DSV ont été revendues par Cargobull Trailer Store.

Pour Cargobull Trailer Store, ce n'était pas non plus une tâche habituelle : Après une durée de location convenue de cinq ans, le transporteur DSV a rendu d'un coup en 2020, 770 semi-remorques. Cargobull Trailer Store, spécialiste de la vente des véhicules d'occasion des westphaliens, a tout de suite commencé à s'occuper de la « deuxième carrière » des semi-remorques durables.

Pour la revente, l'orientation internationale de Cargobull Trailer Store a été utile, avec ses 32 sites dans toute l'Europe, qui disposent en moyenne de 1 600 semi-remorques les plus diverses, et vendent environ 10 000 véhicules par an. Les personnes intéressées par des remorques ou des semi-remorques d'occasion de première qualité, peuvent s'informer tranquillement sur l'offre de la Cargobull Trailer Store à www.trailer-store.com.

Et cela, avec beaucoup de succès : Parmi les 770 véhicules, il ne reste maintenant que 27 semi-remorques à vendre chez Cargobull Trailer Store. En raison de la demande importante des clients actuellement, les véhicules se vendent très bien, et la galvanisation à chaud des châssis se révèle être un avantage décisif par rapport à la concurrence. Le plus souvent, ils ont été transmis en petits lots de moins de cinq, à des entreprises de transport moyennes, mais il y avait aussi quelques grosses commandes, dont la plus grande avec 115 unités. Les semi-remorques, avec à l'origine le bleu de DSV, ont été équipées le plus souvent de nouvelles bâches avec le design des nouveaux clients.

En plus : naturellement DSV continue de miser sur Schmitz Cargobull. Entre-temps, la plupart des 770 semi-remorques a déjà été remplacée par des véhicules neufs, et en 2021, la restitution de plus de 900 véhicules est prévue. ■ gw



Autres informations sur l'article

Le système de contrôle de la pression des pneus augmente la sécurité routière.

Un produit idéal

Un système de contrôle de la pression des pneus évite les pneus endommagés, en particulier sur les semi-remorques à benne. Avec les capteurs de ce système, qui mesurent non seulement la pression, mais aussi la température des pneus, les entreprises peuvent éviter d'une manière active les pannes. Le gouvernement fédéral allemand subventionne maintenant son montage.

Éviter les pneus endommagés avec l'aide du gouvernement fédéral – le système de contrôle de la pression des pneus de Schmitz Cargobull le permet. Les capteurs de ce système contrôlent en permanence la pression et la température des pneus de la semi-remorque, car la pression adaptée contribue d'une manière déterminante à prolonger la durée de vie des pneus, à réduire la consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO₂, et à augmenter la rentabilité. La bonne pression des pneus permet d'augmenter la durée d'utilisation des pneus, d'améliorer nettement la conduite et aussi d'augmenter incontestablement la sécurité routière.

cadre du « programme de renouvellement des flottes de véhicules utilitaires », les investissements dans le système de contrôle de la pression des pneus de Schmitz Cargobull. Celui-ci devrait devenir obligatoire à partir de 2022, sur toutes les nouvelles semi-remorques immatriculées.

Surtout sur les terrains accidentés, les pneus endommagés sont fréquents. C'est pourquoi, Schmitz Cargobull propose ce système de contrôle de la pression des pneus sur toutes les semi-remorques à benne S.KI à trois essieux, dans les versions S.KI 24 SL 7.2-10.5, S.KI 24 SG 9.6 et 10.5. Actuellement, les clients ont en plus la possibilité de commander la semi-remorque à benne S.KI avec la télématique TrailerConnect® CTU3, les capteurs du système de contrôle de la pression des pneus, et un tarif d'alarme pendant 24 mois. Ainsi, les données peuvent être surveillées en permanence sur le portail TrailerConnect® et par l'application beSmart.

À la demande du client, le système de contrôle de la pression des pneus peut être associé en option avec un système de regonflage, qui non seulement maintient la pression dans les pneus, mais avertit aussi en cas de perte d'air lente. En cas de petits endommagements, il est possible de regonfler pour continuer la route jusqu'au prochain garage. ■ gw

Non seulement à cause des économies de CO₂, le gouvernement fédéral subventionne aussi dans le

Une bonne pression des pneus augmente la durée d'utilisation

Le quart de million est complet !

Le partenaire de services de Schmitz Cargobull, Scania Danmark A/S à Ishøj, a généré la 250 000ème commande par le Cargobull Repair System (CRS).

Le CRS numérique a été développé pour le traitement facile et rapide des commandes de réparation et d'entretien, avec les ateliers et avec les revendeurs de pneus. Là, il y a une liste de tous les véhicules des clients qui ont un contrat d'entretien, avec des informations complémentaires sur l'équipement de la semi-remorque, ainsi que sur les entretiens et les contrôles techniques nécessaires. La 250 000ème commande avec le Cargobull Repair System vient d'être générée par le partenaire de services Scania Danmark A/S à Ishøj. Ainsi, le CRS est devenu définitivement l'un des systèmes établis en Europe pour le traitement dans les ateliers.

Le CRS facilite énormément l'interaction quotidienne des partenaires de service et des clients. De la validation de la réparation jusqu'à la facturation, tout passe par ce système, ce qui fait gagner du temps et de l'argent aux clients de Schmitz Cargobull qui l'emploient. Entretemps, le CRS est utilisé dans 35 pays, et par tous les partenaires de service de Schmitz Cargobull.

Chaque semaine, environ 1 000 commandes sont traitées et facturées avec cet outil. En particulier, les clients avec un contrat d'entretien de Schmitz Cargobull profitent de ce système, car eux aussi n'ont pas besoin de valider la commande et de contrôler la facture. ■ gw



Satisfaits de leur 250 000ème commande avec la CRS : Chef d'atelier, Oliver Cox (à droite) et son assistant Lars Søhøj Petersen du partenaire de services Scania à Ishøj.

Une remorque pour le Münsterland

La semi-remorque, une plate-forme d'informations et de communication : L'École supérieure de Münster transforme une semi-remorque en salle d'exposition. Fin janvier, la semi-remorque a été enlevée chez Schmitz Cargobull.

Plus de 20 étudiants, professeurs et collaborateurs de différentes disciplines de l'École supérieure de Münster ont réalisé l'open truck, une semi-remorque innovante itinérante. Le projet interdisciplinaire est l'un des 13 projets du programme « münster.land.leben », qui réalise différentes idées du domaine de la santé, de la participation et du bien-être en milieu rural. Pendant que des étudiants du domaine du design ont conçu une plate-forme itinérante de conseil et de communication, sur la semi-remorque de Schmitz Cargobull, avec un concept d'exposition itinérante, d'autres du domaine de la construction mécanique ont contrôlé la faisabilité des projets. Les points les plus importants étaient la répartition du poids et la statique de la semi-remorque.

La première exposition après la mise à disposition est consacrée à « L'alimentation saine », et elle est assistée pour cela par le domaine de l'écotrophologie – gestion des installations de l'École supérieure.



Autres informations sur l'article

L'objectif est que les visiteurs découvrent d'une manière interactive, sous forme analogique et numérique, la composition d'une alimentation équilibrée.

Le projet münster.land.leben est subventionné par l'initiative fédération-länder « École supérieure innovante ». Vous trouverez d'autres informations sur ce projet Internet. ■ jh

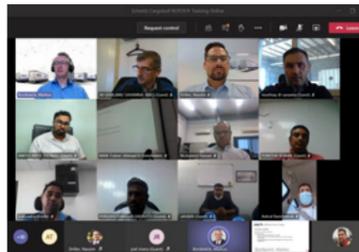


Bien protégés : Les représentants de l'École supérieure de Münster et de Schmitz Cargobull, lors de la remise du véhicule.

Une première au Golfe

La formation virtuelle du SAV de Schmitz Cargobull Middle East a été très appréciée par les participants internationaux.

La pandémie de Covid-19 a fortement gêné les rencontres directes des gens depuis début 2020. Les formations et les stages ont été également concernés. Schmitz Cargobull Middle East a quand même trouvé une solution : L'équipe du Managing Director, Fabian Bahlmann, a proposé à ses clients des ateliers, de faire tout simplement en ligne la formation sur le train roulant ROTOS® de Schmitz Cargobull. 18 participants des Émirats arabes unis, d'Arabie Saoudite, du Koweït et d'Irak ont participé à cette première.



Les réactions : extrêmement positives. « Nous prévoyons à l'avenir de faire davantage de telles formations, en complément des formations classiques présentiels. À une époque avec des restrictions de déplacement, elles sont un élément important, malgré la réduction des contacts personnels, pour augmenter la satisfaction des clients », explique Fabian Bahlmann.

Schmitz Cargobull Middle East a été le premier constructeur de semi-remorques dans la région, à proposer en ligne une formation de SAV de ce type. Nous étions donc très satisfaits, que non seulement les professionnels participants avaient bien apprécié cette formation, mais aussi que la demande de tels stages a été clairement réclamée. La formation ROTOS® a été une performance d'équipe du groupe, au cours de laquelle non seulement la société régionale au Golfe Persique a contribué, mais aussi la Cargobull Parts & Services et l'équipe internationale des formateurs des westphaliens. « Le succès de notre formation prouve qu'une infrastructure informatique de première classe augmente les avantages pour les clients, et contribue à améliorer la réussite commerciale », Fabian Bahlmann en est convaincu. ■ gw

De nouvelles perspectives : Aperçu de tous les participants à la formation.

Des compétences concentrées

Depuis le début de l'année, Søren Danielsen est Manager Digital Service Solutions de Schmitz Cargobull. Ses tâches principales sont l'orientation stratégique et la commercialisation internationale des services numériques et de la télématique de Schmitz Cargobull, en visant surtout les transporteurs. Comme il est évident pour un danois, ce collaborateur de 58 ans a d'abord fait une formation dans une compagnie maritime, et s'orienta ensuite, il y a plus de 30 ans, dans le secteur des transports. Après, il travailla dans le service commercial et la direction de différentes entreprises aux activités internationales, dans le secteur de la logistique. Dernièrement, il était Business Development Manager chez le logisticien NIC de Kempen. Maintenant, il apporte ses connaissances et son expérience pratique dans le conseil des grands comptes internationaux de Schmitz Cargobull. Søren Danielsen est marié et père de deux enfants. Il habite sur l'île danoise de Mors.

Søren Danielsen en télétravail sur l'île de Mors.



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 [Facebook](#) [Twitter](#) [YouTube](#) [LinkedIn](#)

MENTIONS OBLIGATOIRES CARGOBULL NEWS 2021/64

Le journal pour les clients de la Schmitz Cargobull AG
SCB-CBN-FR-10297-1021

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)

Photos : Bernauer Transporte, Dissegna Logistics, EWT, Lopezmar, Pfenning Logistics, PNO, A. Sauerbaum Baustoffe und Transporte, Scania Danmark, Schmitz Cargobull, Trading Company Nerey, Transportunternehmen Rolf Niebuhr, VOS Transport

Traduction : alphant, 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