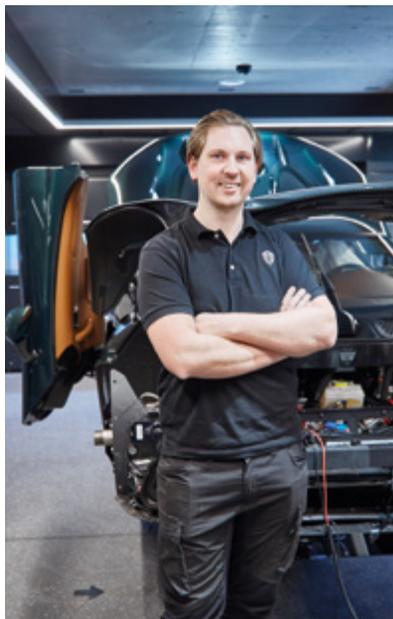




C'est l'heure des solutions
globales bien pensées
C'est l'heure de KSU

La technique d'atelier en point de mire :
Équipements d'atelier – Stations de lavage
Outils – Électromobilité



14 – 15
SIC Carage AG



30 – 31
Office de la circulation
routière de Glaris



10 – 11
Wohler Pneuhaus GmbH

SOLUTIONS GLOBALES

- 8 **KSU, le bon partenaire pour chaque garage**
- 10 **Wohler Pneuhaus GmbH**
Le succès n'est pas un hasard
- 12 **Auto Lang AG au sujet**
du fournisseur maison
- 14 **SIC Carage AG**
Hypercars et Koenigsegg
- 18 **BMW Garage Burkhardt AG**
Innovation, qualité et continuité
- 20 **Garage Gerber Pionnier de la**
digitalisation – MAHA Connect
- 30 **Office de la circulation routière**
de Glaris – 25 ans de partenariat

STATIONS DE LAVAGE

- 38 **Autop Le pionnier du lavage**
et le projet KSU de pointe
- 42 **Simon Dietrich Entretien avec le**
professionnel du lavage de voitures

ÉQUIPEMENT D'ATELIER

- 22 **Garage VW/Audi Wismer AG**
Inspiration
- 23 **Solutions sur mesure pour**
le garage Ozelley
- 24 **GNG AG Longue file**
de ponts élévateurs
- 32 **Garage cantonal**
Lenzhard
- 34 **Transports publics de la ville**
de Zurich fosse de contrôle

OUTILLAGE

- 46 **Chez Solèr Holz AG avec le**
magasin mobile KSU Tool Store
- 48 **Bus électriques Transports**
publics de la ville de Bâle
- 52 **Kempower stations de charge**
électrique rapide

A L'ÉCOUTE DU CLIENT

- 4 **Passage de génération chez**
Felix Emmenegger AG
- 6 **Pratique à l'École technique**
supérieure suisse de
Winterthur (ETSW / STFW)
- 28 **César Noirat**
La théorie et la pratique
- 44 **Le technicien de service**
volant Alain Rey
- 50 **Mobilité électrique Rami Syväri**
Energie 360 en interview
- 54 **Daniel Stuber SAFE AT WORK**
Chaque accident est
un accident de trop

IMPRESSUM

Éditeur KSU A-Technik SA
Résponsable d'édition Zorica Savovic, KSU
Rédaction KSU: Zorica Savovic,
 Carlo Bolinger / A&W Verlag: Mario Borri
Layout et réalisation Alexander Jonas KG
Photographie Philippe Wiget, Carlo Bolinger, KSU
Coordination Zorica Savovic, KSU
Impression Printi Pronto AG
Tirage total 11 000 exemplaires,
 allemand et français



A l'heure des solutions globales bien pensées

Chers partenaires et chers clients

Depuis plus de 40 ans, KSU A-Technik SA est synonyme de produits et services de la plus haute qualité, de sécurité et solutions globales bien pensées. Ces valeurs qui sont aujourd'hui plus importantes que jamais ! Dans ce «KSU on Tour», nous vous offrons un aperçu passionnant de nos projets et vous montrons ce que cette promesse signifie pour nous et nos partenaires.

La sécurité est indispensable

De A pour l'atelier à I pour l'investissement, en passant par Z pour les zones de travail, les risques sont permanents dans la vie quotidienne des garages. Cela exige une grande attention de la part des employés, le matériel et l'infrastructure doivent également être conçus, et mis en place en conséquence. En outre, il convient de tenir compte des dispositions légales, et protéger ses propres investissements contre les risques inutiles. «Soyez curieux et découvrez ce que notre paquet de sécurité 360° a à offrir».

Prévoir intelligemment, est déjà à moitié sauvé

Le soutien d'un professionnel expérimenté, disposant de la vision globale nécessaire, est certainement très utile lors de la mise en œuvre de solutions de garage complexes. Avec une bonne planification, il est possible d'éviter des coûts inutiles, et beaucoup de tracas, de la construction à la maintenance ultérieure.

Découvrez comment nous planifions et abordons les projets à l'exemple de la société de transports publics de Zurich, avec l'intégration d'une fosse de contrôle. Avec cet exemple et d'autres histoires tirées de la pratique, nous vous exposons comment nous réussissons à consolider nos clients sur un marché compétitif, et pourquoi nos clients nous considèrent comme un partenaire fiable pour la planification, la mise en œuvre et la réalisation de leurs opérations.

Nous espérons que vous apprécierez la lecture de la troisième édition de «KSU on Tour».

Ferdinand Smolders, Directeur général



D'une génération à l'autre

Felix Emmenegger AG

«Marco Emmenegger a repris l'entreprise de garage de son père, Felix Emmenegger AG, en 2008. Dans cette interview, il décrit comment la succession a été organisée, comment la pandémie affecte le nouveau bâtiment prévu ainsi que la coopération avec KSU.

KSU On Tour : Pouvez-vous présenter brièvement Felix Emmenegger AG et vous-même ?

Marco Emmenegger : Mon père a fondé la société Felix Emmenegger AG dans les années 60, à Hettenschwil (AG). Le garage est partenaire officiel de BMW depuis 1968 et s'est très bien établi en tant que tel dans la région. J'ai rejoint l'entreprise en 1999, où j'ai d'abord géré l'atelier, et poursuivi mes études en même temps. En 2003, nous avons décidé de nous agrandir, et

avons repris le concessionnaire BMW HP Bauer à Windisch (AG). En 2008, j'ai pris la relève de mon père, et je gère les deux entreprises depuis lors. Depuis 2017, nous planifions un nouveau bâtiment, d'abord à Windisch, puis à Gebenstorf (AG). Le début des travaux de construction est prévu pour cet automne.

Comment avez-vous organisé la succession avec votre père ?

Tout devait se passer très vite. Fin 2006,

mon père est soudainement tombé malade, et ne pouvait plus continuer à travailler. Comme j'étais le seul de ses quatre fils à travailler dans l'entreprise, j'ai dû prendre les rênes. Après son rétablissement, il a vu que l'entreprise fonctionnait correctement sous ma direction.

Il m'a donc laissé la barre. Après un certain temps, j'ai voulu reprendre l'entreprise en tant que propriétaire. Nous avons trouvé une solution avec mes parents et mes frères, pour que je puisse continuer



« Je suis devenu un vrai fan de MAHA. »

Marco Emmenegger, directeur général

«Même mon père faisait confiance à KSU.» Marco Emmenegger

à diriger Felix Emmenegger AG sur une base financière saine.

Vous avez trouvé une bonne solution - ce n'est pas toujours le cas. Quelle est votre recette du succès ?

Tout d'abord, la chance. Parce que je n'avais pas de concurrence parmi mes trois frères. Ils n'étaient pas intéressés par la reprise de l'entreprise. En même temps, ils voulaient que l'entreprise reste dans la famille, et continue à fonctionner. En outre, le successeur devait avoir la volonté absolue de faire face aux éventuels problèmes, dépendant des exigences de la fratrie, et de l'ancien propriétaire d'une part, et de l'activité de garagiste, d'autre part.

Que voulez-vous dire par activité du garage ?

Une entreprise de garage est très gourmande en capital. Par exemple, les voitures neuves et d'occasion doivent être achetées avant d'être revendues. En raison des changements constants, et des nouvelles technologies, il faut régulièrement acquérir de nouveaux outils, et machines, ainsi que réaliser des investis-

sements dans l'informatique. Pour bien démarrer en tant que garagiste, il est important de disposer de liquidités suffisantes. S'il y a un trou dans la caisse dès le départ, ça ne marche généralement pas très bien.

Vous avez parlé de machines et d'outils - comment êtes-vous soutenu par KSU A-Technik SA ?

Mon père faisait déjà confiance à KSU à notre entière satisfaction quand il s'agissait d'équipement d'atelier. Outre le service impeccable, j'ai été particulièrement impressionné par les produits MAHA. Je suis devenu un vrai fan de MAHA. Felix Emmenegger AG s'appuie entièrement sur la piste d'essai MAHA pour les tests de châssis, de freins et de bruit.

En outre, il existe des produits de SUN, que KSU vend en exclusivité, par exemple un générateur d'ozone pour l'élimination des mauvaises odeurs, ou un dispositif de charge de batterie.

Les outils de mes employés proviennent également de KSU. Nous ne voudrions plus jamais nous passer des outils du fabricant américain Snap-on. Ils sont un peu

plus chers, mais ils sont précis et «indestructibles».

Vous envisagez de construire un nouveau bâtiment depuis 2017. Le début du chantier est maintenant prévu pour l'automne 2021. Le Coronavirus est-il responsable de ce retard ?

Non, la pandémie n'a rien à voir avec ça. Après trois ans de planification, il s'est avéré que notre projet de construction d'un garage n'était pas souhaité à Windisch. Sur le nouveau terrain situé dans une zone industrielle et résidentielle de Gebenstorf, presque rien n'empêche ce projet. Donc, rien ne s'oppose à un avenir réussi pour Felix Emmenegger AG... ..oui, et je m'en réjouis. Gebenstorf est le complément parfait de l'entreprise d'Hettenschwil. La nouvelle entreprise est située dans une zone très fréquentée de l'agglomération de Baden. En plus de divers développements résidentiels, les grands distributeurs Aldi, Denner, Coop et Migros sont présents, et offrent de nombreuses possibilités de shopping.

Nos clients peuvent donc faire leurs achats pendant que nous nous occupons de leur BMW ou Mini.

KSU meets

«Monsieur géométrie de la direction»

Au printemps, KSU on Tour a rendu visite à Beat Geissbühler, responsable du département d'ingénierie automobile et aux 12 participants du cours «Châssis et géométrie de la direction» de l'École technique supérieure suisse de Winterthur (ETSW). Avec eux : le système d'alignement des roues HawkEye Elite de HUNTER.

Sur le site web de ETSW, on peut lire : «Peu de théorie, bla-bla, et beaucoup de aha !» Cela promet des méthodes de formation modernes, et une approche informelle de l'éducation contemporaine. Une quarantaine de cours différents en ingénierie automobile sont proposés à Winterthur, dont certains sur le nouveau site «The Valley», près de la gare de Kempthal. Dans le domaine de la technique des véhicules, l'école technique propose tous les cours interentreprises (IC). Elle fait office de centre de formation continue pour les cours, ainsi que des cours de courte durée et d'entreprise, de même pour tous les cours de formation continue proposés par l'AGVS.

Apprenez les bases du matériel de course en une journée

Le cours d'une journée «Géométrie du châssis et de la direction» a lieu une fois par an. Il est complet avec douze participants. Les thèmes abordés sont les suivants : les bases du châssis, les mesures prépara-

toires avant le réglage de la géométrie des roues, l'évaluation/interprétation/diagnostic des valeurs individuelles de la géométrie de la direction, les stabilisateurs actifs et passifs, le réglage mécanique et électronique de la géométrie des roues, ainsi que les trucs et astuces pour l'atelier.

Seul le meilleur est assez bon pour la formation.

KSU A-Technik SA fournit un système d'alignement des roues de la dernière génération pour le cours : le HUNTER HawkEye Elite. Il s'agit probablement du système d'alignement de roue le plus puissant du marché. Il se caractérise avant tout par son incroyable vitesse et sa précision de mesures. Grâce à quatre caméras de précision, il enregistre la position et l'alignement des réflecteurs, qui sont fixés à la roue à l'aide des adaptateurs Quick-Grip® brevetés de HUNTER. Une mesure d'entrée significative est affichée après seulement 90 secondes.



L'instructeur Beat Geissbühler enseigne aux participants les bases des châssis.



KSU on Tour : Ces dernières années, d'énormes progrès ont été réalisés dans les domaines du châssis et de la suspension - dans quelle mesure ?

Beat Geissbühler : Le confort de conduite et la sécurité ont beaucoup changé. Techniquement, il est devenu possible de tirer le maximum d'une voiture, même si la physique fixe des limites. Citroën était alors un pionnier avec ses systèmes de suspension hydropneumatique. Aujourd'hui, le mot clé est la suspension pneumatique, qui trouve déjà sa place dans la classe moyenne.

Les systèmes d'alignement des roues seront-ils encore nécessaires à l'avenir ?

À l'avenir, il y aura toujours des dommages causés par des collisions, ou le franchissement de bordure à grande vitesse. L'alignement classique des roues continuera d'avoir sa raison d'être, et la contrainte mécanique normale sur les parties de la suspension subsistera également.

Qui réserve et assiste à un cours d'alignement des roues avec vous ?

Il s'agit principalement de personnes qui proposent elles-mêmes la géométrie de la direction et qui font déjà du bon travail. Ce sont des professionnels intéressés, qui



« Avec la solution de Hunter, rien ne peut vraiment aller mal ».

Beat Geissbühler,
responsable de la technologie des véhicules chez ETSW

«L'alignement des roues sera toujours nécessaire à l'avenir».

Beat Geissbühler (53 ans) est chef de la division «Technique automobile» du ETSW, mais il est régulièrement sur le terrain en tant que formateur passionné. «Monsieur Géométrie de la direction» est électricien automobile, technico-commercial, diagnostiqueur automobile et ingénieur électricien. Sa motivation est de mettre en avant les bonnes personnes, qui sont importantes pour le métier et donc le commerce automobile en tant que tel.

veulent savoir exactement ce qu'ils font et comment ils pourraient peut-être le faire mieux. Ce jour-là, ils veulent acquérir un savoir-faire pratique supplémentaire auprès de nous.

Quelles sont les réactions courantes des participants ?

Par exemple : Si j'avais su cela avant, j'aurais pu trouver la solution beaucoup

plus rapidement, ou, je crains d'avoir trop remplacé l'un ou l'autre composant. De telles réactions démontrent l'efficacité de ce cours d'une journée. Parce qu'il y a toujours un manque de connaissances sur la façon dont les outils modernes peuvent être utilisés de manière optimale. À mon avis, les fournisseurs sont également de plus en plus sollicités à cet effet. Certains clients ne pensent même pas à frapper di-

rectement à la porte du fournisseur, ou du fabricant avec leurs cas problématiques, afin d'obtenir des conseils de leurs spécialistes, ou de demander une formation complémentaire. Nous savons tous par expérience que la qualité d'un équipement dépend de la personne qui l'utilise.

Que recherchez-vous lorsque vous choisissez un système d'alignement de roues ?

Vous pouvez certainement travailler avec tous les systèmes sur le marché, sinon ils ne seraient pas sur le marché. Toutefois, il existe de grandes différences dans le fonctionnement, la manière de prendre les mesures, la précision et l'endroit où les adaptateurs de mesure doivent être montés, le temps de mesure et les possibilités d'évaluation.

Pour moi, l'argument décisif pour ou contre un système est la façon dont les capteurs de mesure sont fixés sur la roue. Plus les mesures sont fréquentes, plus elles doivent être sûres, fiables et rapides. En outre, il doit être impossible d'endommager une jante ou un pneu. Par exemple, il existe des systèmes où un dispositif comportant trois supports en forme d'épingle doit être placé précisément sur le bord extérieur de la jante. Cela prend trop de temps et n'est pas du tout pratique. Je préfère la solution HUNTER. Un anneau en plastique repose sur le rebord. Rien ne peut vraiment aller mal ici. En outre, il n'est pas nécessaire de placer les disques de mesure exactement au milieu de la roue.

Il suffit de se situer quelque part au milieu pour obtenir une mesure sans erreur, qui est ensuite réalisée en quelques minutes.

La description du cours indique que vous révélez des trucs et astuces pour l'atelier dans le cours. Quel conseil aimez-vous transmettre ?

De nombreux mécaniciens passent 10 minutes à bricoler sur un véhicule pour faire entrer une valeur de tolérance dans la fourchette verte. Il ne s'agit pas de passer de la zone rouge à la zone verte. L'important est que les valeurs mesurées soient comparées du côté gauche au côté droit, et que la différence soit aussi faible que possible. L'essentiel est de pouvoir décider si la tolérance est seulement légèrement inférieure ou supérieure, ou si quelque chose est vraiment défectueux. Cela permet de gagner beaucoup de temps.



Le patron donne lui aussi un coup de main.

Garage 1: **Wohler Pneuhaus GmbH**

Le succès n'est pas un hasard

Juste en face du siège de KSU à Wohlen (AG), il y a un magasin de pneus depuis 10 ans. Le propriétaire, Kasim Bulan (41 ans), et son équipe s'occupent principalement du changement et de la vente de pneu. Wohler Pneuhaus GmbH propose également des services pour les véhicules, des contrôles techniques, vidanges, entretien des freins, et remplacement des batteries.

Du lave-vaisselle au professionnel du pneu

M. Bulan a débuté comme plongeur dans le restaurant de ses parents, dans son pays d'origine, la Turquie. Après avoir acquis de l'expérience dans le domaine du service et de la réception, il s'est tourné vers le secteur automobile à l'âge de 18 ans. En 2010, il est venu en Suisse. Il a voulu mettre à profit son expérience antérieure dans le domaine des pneumatiques. Il n'a pas regretté cette décision. Pour l'équipement de son atelier, M. Bulan a fait confiance à KSU dès le début. Avant même de signer le bail de son propre magasin, il a consulté KSU à son

domicile pour des entretiens d'information et collaboration. Le professionnel du pneu avait un œil sur la machine à équilibrer HUNTER GSP 9200, avec laquelle il travaillait déjà en Turquie. Il fallait que ce soit cette machine, même si le budget pour un tel investissement était plutôt serré. Il savait par expérience qu'il n'envisagerait que quelque chose de vraiment éprouvé, robuste et qui ferait son travail pendant longtemps. Il a donc créé Wohler Pneuhaus GmbH en 2011.

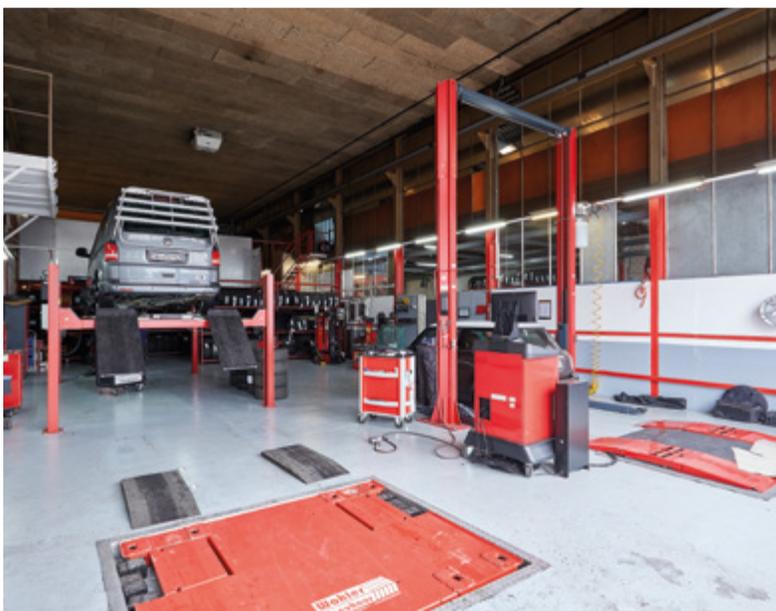
Une expansion continue

Dès les deux premières années, il a pu em-

baucher plusieurs employés. Peu de temps après, un entrepôt de pneus a été ajouté. Kasim Bulan a continué à développer son entreprise. En 2013 avec de nouveaux élévateurs, en 2014 avec un système d'alignement des roues HUNTER de pointe et avec un élévateur à ciseaux pour le réglage parfait de la géométrie de la direction. Aujourd'hui, le démontage, le montage et l'équilibrage sont effectués sur trois postes de travail. Les colonnes élévatrices HUNTER sont utilisées à cet effet. Deux équilibreuses de roues HUNTER GSP 9200 sont les bêtes de somme du garage. En un seul endroit, l'alignement des roues est effectué avec le HUNTER HawkEye Elite en un temps extrêmement court. La géométrie de la direction est ainsi ajustée de manière experte.

En utilisation continue

Deux élévateurs à colonnes de MAHA sont également utilisés en continu depuis plus de 7 ans. Conçu pour trois et quatre tonnes, le MAHA HL III 4.0 permet de soulever sans problème des fourgons à empattement long. Même après de nombreuses années,



Dans la Wohler Pneuhaus, trois postes de travail sont utilisés pour le démontage, l'équilibrage et le montage.

« J'économise du temps et du matériel en investissant dans un bon équipement ! »

Kasim Bulan, propriétaire

les élévateurs à colonnes sont précis, sûrs et robustes, comme au premier jour.

Des clients satisfaits

Les clients de Kasim Bulan viennent le voir avec toutes sortes de véhicules et de problèmes. Leur satisfaction est également confirmée par les avis extrêmement positifs des clients sur Google. Il compte également parmi ses clients des garages locaux, pour lesquels il vérifie et ajuste la géométrie de la direction des véhicules de leurs clients ou les aide, grâce à son immense expérience et aux machines à équilibrer HUNTER, à équilibrer habilement les combinaisons de pneus et de jantes les plus difficiles.

Il investit dans un bon équipement, ce qui permet de gagner du temps et d'économiser du matériel.

Lorsqu'il équilibre une roue avec une machine à équilibrer HUNTER, il économise non seulement du temps et des efforts, mais aussi les plombs d'équilibrage. Cela se ressent dans ses dépenses et le client obtient des jantes encore plus belles.

Enthousiasmé par Snap-on

Ceux qui investissent dans un bon équipement apprécient également les bons outils. Il y a un Snap-on-Boy entièrement équipé dans l'atelier. Les clés à cliquet sont les préférées de son mécanicien. Il est enthousiaste à l'égard de la marque américaine. «Il est difficile de croire que la différence avec tout ce que j'ai pu tenir dans mes mains au travail est si grande.»

Différents des autres

Alors qu'ailleurs, les changements de pneus avec équilibrage sont effectués par

tards. Le temps gagné est investi dans des entretiens avec les clients.

Le succès n'est pas un hasard

L'une des principales raisons de ce succès est le propriétaire lui-même. Son calme le rend très sympathique. Le plus important, c'est que la convivialité passe avant tout pour lui. Ses valeurs ont toujours été typiquement suisses. Des lieux de travail ordonnés et propres, des machines bien entretenues, la sécurité dans l'entreprise, l'égalité de traitement de tous les clients, une bonne équipe, une



La Wohler Pneuhaus est située juste en face du siège de la KSU.

une seule personne, les clients de Wohler Pneuhaus bénéficient toujours de créneaux horaires de 30 minutes. Le travail est effectué par deux employés. Ce planning sert à fournir un travail structuré et évite des re-

grande honnêteté et suffisamment de temps. Bulan : «**La performance doit être bonne, et nous travaillons toujours de manière extrêmement prudente. Un client le voit et le remarque immédiatement.**»



Anthony Cadalbert,
Chef de service Auto Lang AG

Garage 2: **Auto Lang AG**

Rien n'est impossible avec KSU

Auto Lang AG a été entièrement reconstruit à la fin de 2020. La salle d'exposition, les lieux de travail et l'atelier ont été généreusement agrandis. La particularité est que les activités quotidiennes ont été maintenues pendant la période de conversion.

La société KSU A-Technik SA est devenue le «fournisseur attitré» dans le domaine de la technique d'atelier. Depuis l'ouverture, les ventes et l'entretien pour les voitures et les fourgonnettes Mercedes-Benz, Smart, Peugeot, Citroën, et FUSO, ainsi que le service après-vente pour les camions Mercedes se trouvent à Kreuzlingen.

Depuis longtemps chez Auto Lang

En tant que responsable de service, Anthony Cadalbert tire les ficelles chez Auto Lang AG. Il travaille ici depuis 18 ans. Lors de la rénovation et de l'extension de Kreuzlingen, il a accompagné avec succès le projet orienté vers l'avenir, grâce à ses connaissances approfondies, et à ses nombreuses années d'expérience.

Le temps, c'est de l'argent

«Après la conversion, beaucoup de choses sont meilleures qu'avant. Nous avons analysé tous les processus, et effectué des ajustements de manière cohérente. Les chariots doivent être moins déplacés, et les nouveaux processus font que l'entrée et la sortie restent libres», explique M. Cadalbert. Les portes extérieures sont désormais également ouvertes et fermées automatiquement. Il n'est plus nécessaire de sortir et de rentrer plusieurs fois pour actionner les portes. Anthony Cadalbert : «Globalement, nous avons gagné beaucoup de temps, qui est maintenant disponible pour d'autres travaux. Une réelle sérénité dans les processus est également perceptible maintenant. C'est aussi le cas avec le nouvel alignement des roues de KSU. Si ce travail ne prend qu'une minute et demie au lieu de quatre minutes et



Le garage Auto Lang AG à Kreuzlingen.



Arno Guler, consultant en vente & spécialiste équipement d'atelier

« L'équipement de haute qualité et durable de KSU nous conviennent parfaitement. »

Anthony Cadalbert, directeur de service

demie ou plus, nous économisons de nombreuses heures par an. Ça s'additionne.»

Définir les besoins des clients

Anthony Cadalbert est convaincu qu'il comprend très bien les clients, et leurs besoins. Il peut ainsi proposer des offres appropriées, et des solutions sur mesure. Extrêmement important à cet égard, confirme le responsable du service : «Pour être très honnête, si une erreur se produit – d'ailleurs tout le monde fait des erreurs - il faut toujours en assumer la responsabilité, quoi qu'il en coûte. En outre, notre service clientèle est vraiment de premier ordre. Elle renforce notre position vis-à-vis des autres fournisseurs.»

L'expérience rend parfait

Auto Lang AG a beaucoup d'expérience. C'est aussi parce que tout ce qui a des roues peut être réparé. Qu'il s'agisse d'excavatrices, de transpalettes, de remorques, de camions ou de voitures particulières, presque tous les véhicules défectueux sont acceptés. Depuis un an, le garage de Kreuzlingen propose également des tuyaux hydrauliques sur mesure. Si un tuyau se casse sur un tracteur ou une machine de construction, le composant doit être remplacé très rapidement, car les temps d'arrêt sont coûteux. Cadalbert : «Grâce à sa large

gamme de services, Auto Lang AG s'est fait une très bonne réputation dans la région.»

Rien n'est impossible avec KSU

En matière d'équipement d'atelier, le garage de la marque fait confiance à KSU A-Technik AG depuis de nombreuses années. «KSU est un fournisseur fiable en qui nous avons confiance. KSU, pense avec nous et rend toujours possible l'impossible», déclare le responsable du service (quel service). Les fournisseurs de machines et de systèmes doivent **également** être capables de penser et d'agir de manière orientée vers les processus qu'un garage lui-même. C'est exactement ce que propose la KSU, affirme Anthony Cadalbert. «L'équipement de haute qualité et durable de KSU, qui est judicieusement intégré à nos processus modernes, nous convient également parfaitement. Viennent ensuite les services et la disponibilité **rapide** des pièces de rechange, qui garantissent une longue durée de vie des produits. Cela permet de protéger nos investissements. Autre point important pour nous : nous n'avons qu'une seule personne de contact à la KSU, qui est responsable de nous. Lorsque nous avons besoin d'un service clientèle, ils nous répondent très rapidement. Presque aussi rapide qu'Auto Lang», sourit Anthony Cadalbert.

Produits de KSU en service chez Auto Lang AG :

2x ponts élévateurs FUCHS à 2 colonnes avec 2 x 14 t de capacité de levage avec cylindre télescopique

Voie d'essai MAHA MB (Mercedes Benz) - testeur de freins à rouleaux avec seuil de levage automatique et banc d'essai d'amortissement des essieux

Pont élévateur à 4 montants à géométrie d'essieu MAHA MB Carlift II jusqu'à 4 tonnes

Système de géométrie des essieux Hunter HTA-MB-TD

Appareil de diagnostic et d'équilibrage Hunter Road Force Elite MB RFE 30 avec système de contrôle des vibrations et détection laser



Garage 3: **SIC Carage AG**

KSU dans la classe royale

Au cœur de l'Europe

Le propriétaire est Kim Struve (29 ans). Il dirige l'atelier, et est le PDG de l'entreprise familiale. La sœur de Kim est responsable du marketing et des projets spéciaux, et son beau-frère est responsable du sport automobile et de la technologie. Il y a quelques années, la famille Struve a délibérément choisi Adligenswil comme emplacement «au cœur de l'Europe», et a construit ce qui est probablement l'un des concessionnaires les plus modernes de la marque Koenigsegg. L'entreprise compte deux employés d'atelier expérimentés. Ces derniers ont du sang Koenigsegg dans les veines, et la longue expérience nécessaire pour travailler sur de tels véhicules.

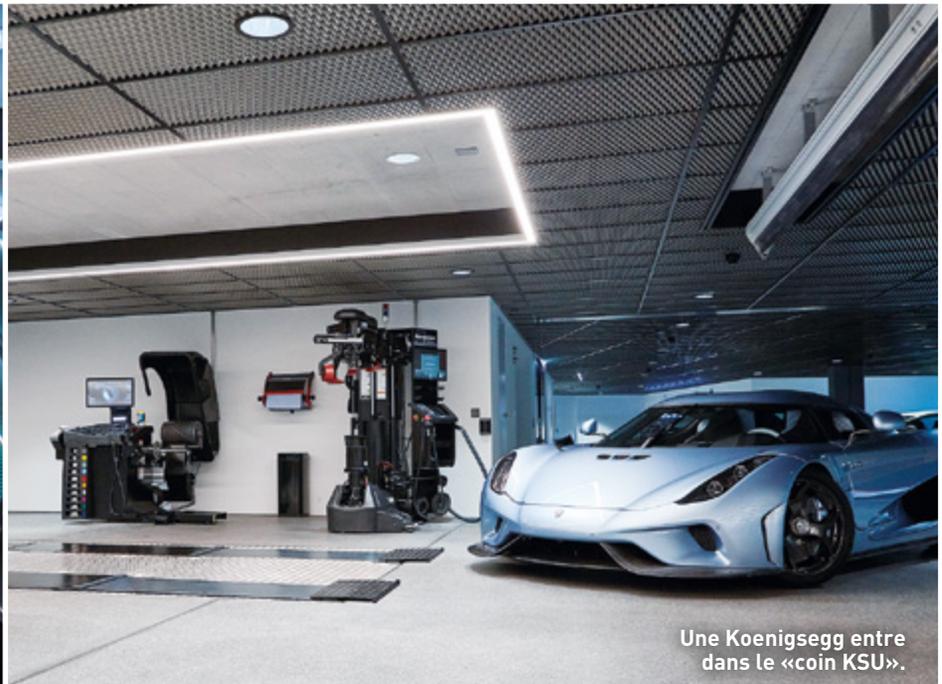
Le marché est petit et exclusif

Le nombre de concessionnaires Koenigsegg en Europe se compte sur les deux mains. Le marché pour ce type de voitures

Le nec plus ultra des voitures super-sport est constitué par les hyper-voitures de sport ou hypercars. Parmi ceux-ci figure sans aucun doute la marque Koenigsegg, un constructeur suédois de voitures de qualité qui porte le nom de son fondateur et PDG, Christian von Koenigsegg. L'un des rares concessionnaires en Europe, et le seul en Suisse est SIC Carage AG près d'Adligenswil (LU). La société KSU A-Technik SA a été autorisée à fournir une partie de l'équipement d'atelier sur mesure de l'entreprise récemment créée, qui est installée dans un bâtiment neuf et spacieux.

est petit. Très petit. Il y a des raisons plausibles à cela. Les voitures sont construites à la main en Suède. Les séries sont limitées à quelques véhicules. En moyenne, un seul véhicule sort de la chaîne de pro-

duction par semaine. Ces hypercars sont également «hyper chères», leur prix d'entrée commençant à 1,5 million de francs suisses. SIC Carage vend des Koenigsegg, mais pas seulement. Le portefeuille est



Une Koenigsegg entre dans le «coin KSU».

« Nous sommes dans le haut de gamme, également avec nos fournisseurs et leurs produits ».

Kim Struve, fondateur et directeur général

constamment élargi. SIC Carage est aussi concessionnaire officiel d'ISO RIVOLTA, la marque culte italienne renaissance et Singer Porsche. Un autre pilier et spécialité, est la rénovation professionnelle de véhicules de collection et voitures classiques.

Aussi propre qu'à la NASA

Chez SIC Carage, les moindres choses sont rangées et organisées. La zone des ateliers fait plus penser à une installation de production aérospatiale, qu'à un atelier automobile. Cela est dû à l'architecture, aux nombreuses tôles d'acier, au mobilier industriel, noble et futuriste et, enfin, aux formes gracieuses des carrosseries de ces bolides suédois. Au total, cinq postes de travail sont entièrement équipés de tout ce que le cœur d'un technicien peut rêver. Dans une salle de travail séparée aux dimensions généreuses se trouve un impressionnant parc de machines avec des fraiseuses et des tours, pour développer, et construire des composants individuels, et des prototypes.

Le coin KSU le mieux équipé

À une extrémité de l'atelier se trouve le «coin KSU» avec une station d'analyse et de changement de pneus. Un pont éléva-

teur à ciseaux de MAHA, installé au ras du sol selon une conception spéciale, permet de mesurer avec une grande précision la géométrie des essieux avec un HawkEye Elite de HUNTER, probablement le système d'alignement des roues le plus puissant du marché. La mesure est rapide et, grâce à la fixation de roue protégeant la jante, tous les véhicules, jusqu'aux voitures anciennes, peuvent être mesurés, analysés, et, les corrections nécessaires effectuées avec une grande précision sans aucun problème. Kim Struve : «Avec la machine fournie et installée par KSU, c'est un jeu d'enfant. Aussi, parce que la base de données des véhicules prend en compte les véhicules de 30 ans. C'est exactement ce que nous voulions.»

Les pneus jusqu'à 30 pouces ne posent aucun problème

Le «KSU corner» est également équipé d'un démonte-pneu HUNTER Revolution. Entièrement automatique, précise, et donc douce, la HUNTER Revolution peut traiter sans problème des jantes jusqu'à 15 pouces de large, et 30 pouces de diamètre. «Important pour nous : même le montage de pneus de très grandes dimensions sur des jantes en carbone noble

peut être confié aveuglément à la Révolution», explique Kim Struve.

La plus haute précision pour les charges les plus élevées

Également en service : la machine d'équilibrage diagnostique HUNTER Road Force Elite. Elle permet d'équilibrer les roues avec la plus grande précision, même dans des conditions de conduite avec charge. Cela permet de détecter les vibrations et les forces de traction latérales, et de les prévenir par un équilibrage correct. La plus grande précision est indispensable pour les hypercars dotés de grandes roues et pour des vitesses de conduite très élevées. Ces voitures sont conçues pour les charges les plus élevées et pour des vitesses de 400 km/h ou plus.

La promesse d'un produit haut de gamme Comment Carage est-il arrivé à KSU ?

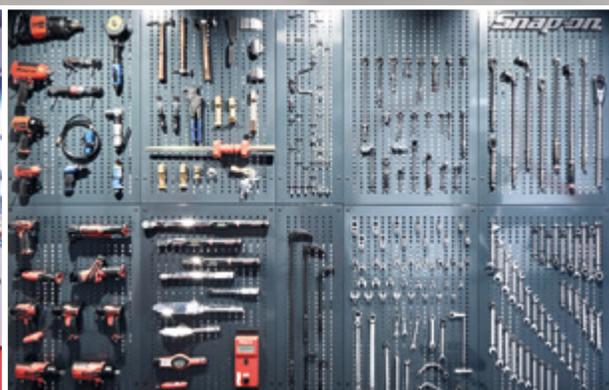
Jan Struve : «Comme nous sommes dans le haut de gamme absolu avec nos produits, nous devons compter sur le haut de gamme absolu de nos fournisseurs, et de leurs produits. Sinon, nous ne serions pas en mesure de tenir nos propres promesses. KSU a donc été très tôt en position de force.»

Visitez notre

KSU tool store & nos salles



Les d'exposition





BMW Garage Burkhardt AG

Aux 100 ans suivants de succès

Peu avant son 100e anniversaire, le Garage BMW Burkhardt SA à Sursee (LU) a fait un pas décisif vers l'avenir en construisant un nouveau site. KSU a eu le rôle de fournisseur de solutions globales. Le mobilier industriel provient de DEA Italian Worklab, dont KSU est l'agence générale suisse.

L'ancien siège de la société était situé au centre de Sursee, sur les deux côtés de la rue. La séparation des lieux et l'exiguïté des pièces du bâtiment rendaient difficile toute expansion. Une nouvelle construction était la meilleure solution. Les architectes ont réalisé un concept global bien pensé sur le nouveau site à Oberkirch. Il permet le contact personnel habituel avec les clients, et favorise le service individuel. Construit sur quatre étages dans une pente, le bâtiment répond à toutes les

spécifications du fabricant ainsi qu'aux exigences de durabilité.

Relocation réussie grâce à un travail d'équipe

Flavio Matter était responsable de l'ensemble du projet. Après son apprentissage, il a débuté sa carrière de mécanicien chez Burkhardt en 2008, puis il est devenu chef d'atelier, a complété sa formation de diagnosticien et l'a terminée par la maturité professionnelle. Il est aujourd'hui

responsable du service après-vente, et, en tant que directeur général adjoint, il contribue à la bonne marche du Garage Burkhardt SA. Flavio Matter connaît très bien les processus et les besoins des clients. Le nouveau bâtiment lui offre, ainsi qu'aux employés, une ex-

cellente occasion de tout reconsidérer. L'équipe Burkhardt a réalisé le déménagement en seulement deux jours et demi.

Chariot d'atelier flexible de DEA pour chaque mécanicien comme assistance personnelle

La durée de vie d'une grande partie de l'équipement d'atelier, qu'il s'agisse de matériel de lavage, de chariots à outils ou



Le nouveau bâtiment d'Oberkirch (LU) répond à toutes les spécifications du fabricant ainsi qu'aux exigences en matière de durabilité.



Flavio Matter, chef du service après-vente et directeur général adjoint du Garage Burkhardt SA.

d'outils, était échue. La recherche de remplaçants adéquats a été l'une des tâches les plus importantes. Cependant, M. Matter et son équipe ont voulu conserver ce qui a fait ses preuves. KSU a équipé les chariots d'atelier DEA de treize jeux d'outils de 220 pièces avec des inserts en mousse. Les inserts ont été fabriqués sur mesure, personnalisés avec les logos BMW et équipés par KSU avec un total de 2 847 pièces individuelles. Les mécaniciens ont apporté leurs souhaits et leurs expériences.

Flavio Matter commente : **«Nous savons que chaque mécanicien a besoin d'un chariot bien équipé avec de bons outils. Je sais par expérience, combien il est important de disposer d'outils complets et de qualité. Nous avons été heureux d'investir ces coûts supplémentaires par poste de travail. Cela n'a jamais été un problème. Si un mécanicien a tout ce dont il a besoin, il travaille plus efficacement et en toute sécurité. L'amortissement des coûts est rapide.»**

Style allié à innovation et qualité

Les tables de travail, qui ont été installées à la fois, dans l'atelier, et dans le magasin de pièces détachées, proviennent de DEA Italian Worklab. Elles sont peintes aux

couleurs de BMW. Chaque poste de travail est conçu individuellement. Les chariots d'atelier peuvent être déplacés librement pendant le travail. Après les avoir utilisés, ils peuvent être rangés dans les compartiments aux murs. Des robinets d'huile, de nettoyant pour pare-brise, et de liquide de refroidissement avec antigel ont également été intégrés dans les modules DEA. De sorte que chaque voiture puisse être atteinte et remplie.

La qualité d'Istobal vient compléter ce qui a fait ses preuves

Si Flavio Matter a fait confiance à la marque éprouvée pour les outils, il était évident dès le départ qu'il fallait changer le système de lavage. De nombreuses réparations, une maintenance élevée, un entretien coûteux et de mauvaises performances de lavage caractérisait l'ancien système. Après une sélection minutieuse, c'est le portique de lavage M'NEX22 d'ISTOBAL en version extra-large qui a été retenu. La capacité du système est d'environ 9 000 lavages de voitures par an. Tous les véhicules des clients, la flotte de remplacement, et les véhicules d'occasion passent par le lavage complètement automatisé. Un système spécial de traitement de l'eau permet un lavage économique.

Jusqu'à 85 % de l'eau utilisée est réinjectée dans le système circulaire. Un séparateur d'huile purement mécanique filtre les plus petites quantités d'huile. Le système d'alignement des roues HUNTER qui a fait ses preuves a été remplacé par le tout nouveau modèle HUNTER HawkEye Elite dans la version BMW.

Réactions positives des clients et des employés

«Burkhardt SA n'a pas changé, c'est toujours Burkhardt SA, là où on connaît le nom des clients. Le nouveau bâtiment nous convient parfaitement. Après quelques mois seulement, cela se reflète également dans la satisfaction des clients. La courbe monte en flèche», explique Flavio Matter. Les nombreux retours positifs des clients sont une motivation supplémentaire pour les 40 employés. Pour la pause-café et la pause de midi, une terrasse avec et place grillade avec vue sur le lac est disponible. Flavio Matter : « Dès le début tout a fonctionné. Tous les processus et les nouveaux services de technique du bâtiment fonctionnent à merveille. Donc tout va comme prévu. Toutes les personnes impliquées ont fait un travail impressionnant, et Burkhardt SA est prêt pour l'avenir».

Garage Gerber:

Premier garage avec testeur de freins numérique MAHA Connect

Le testeur de freins du Garage Bruno Gerber à Heimberg (BE) est en service depuis de nombreuses années, et devait être remplacé de toute urgence. Le moment venu de passer à la toute nouvelle génération Connect de MAHA et fournie par KSU.

Dans un petit village près de Thoune il y avait trois ateliers autos distincts. Petit à petit, Bruno Gerber a repris les locaux avec les ateliers. Malgré cela l'espace dans son garage restait limité. Les trois postes de travail sont exigus, et il y a peu de place autour des voitures. Pour gagner de l'espace tout doit être très bien organisé. «Mais c'est un peu cosy», plaisante Gerber.

Bienvenue à tous

Son fils Jan et un autre mécanicien sont employés au Garage Gerber. Un jour, Jan reprendra l'affaire, cela a déjà été convenu. Tous trois entretiennent, réparent et restaurent des voitures de toutes marques provenant de toutes sortes de clients. La plupart d'entre eux sont des clients de longue date. Ils font entièrement confiance au propriétaire : «Faites

ce qui doit être fait». Gerber aime autant les vieilles voitures avec des défauts mécaniques, que les voitures modernes. Le travail est toujours varié. Aujourd'hui, la Bentley devant le garage attend les pièces d'Angleterre pour remplacer le système de freinage. Dans l'atelier, Jan est occupé à remonter un moteur de Porsche, après l'avoir révisé avec l'aide de son père.



Le patron aide son fils Jan à assembler un moteur de Porsche.



Bruno Gerber gère son garage à Heimberg depuis 30 ans.

« J'achète mes outils chez KSU depuis 20 ans. »

Bruno Gerber, propriétaire

Tablettes et téléphones portables font partie de la caisse à outils

Les Gerber ont toujours été innovateurs. Depuis longtemps les tablettes et les téléphones portables font partie des outils du garage. Donc le nouveau MAHA Connect n'a pas tardé à les convaincre. En effet, la possibilité de visualiser les résultats des tests sur un mobile rend inutile l'encombrant panneau d'affichage. Cela signifie que l'espace à l'entrée du hall à droite gagne en volume. Le Garage Gerber sera la première entreprise privée de Suisse

à travailler avec cette toute nouvelle version de MAHA Connect. Ne se sent-il pas un peu mal à l'aise à cette idée ? «Non, je sais que les offices de la circulation routière, et les services de l'automobile font également confiance à MAHA. Ce qui leurs rend service et y fait ses preuves, fera aussi l'affaire pour moi. Avec un peu de chance, pour les 20 prochaines années», dit-il avant de rire.

La confiance dans KSU

Depuis 20 ans Bruno Gerber achète ses

outils chez KSU, et en est satisfait. Il y a quelques années, il a acheté le dispositif de réglage des phares le plus moderne de l'époque. Aujourd'hui, la dernière génération de testeurs de freins est en route. Dans quelques semaines, l'unité sera installée en un jour, et sera immédiatement en service. Ceci grâce au test MAHA «end-off-line», un programme qui teste chaque fonction avant la livraison.

Investir au bénéfice des clients

Afin de pouvoir offrir à l'avenir tous les services à ses clients Bruno Gerber continuera à investir. Dans la formation et les équipements de diagnostic, et si nécessaire dans une station de recharge pour les véhicules électriques, et très bientôt dans un système moderne d'alignement des roues. Même si tout est et peu exigé au Garage Gerber, les Gerber et leur personnel comptent y rester, car il fait ses preuves depuis 30 ans.



Jan Gerber succédera un jour à son père.



Le testeur de freins numérique MAHA Connect



Devant le garage une Bentley attend des pièces détachées en provenance d'Angleterre.



« Le système de mesure et l'élévateur forment un ensemble parfait. »

Marco Widrig, directeur des opérations

Inspiration Grâce à une émission sur DMAX

L'objectif de Marco Widrig est d'augmenter la capacité de l'atelier, gagner en efficacité grâce à la première plateforme **de réglage de la géométrie HUNTER de Suisse**. Le directeur des opérations du Garage Audi/VW Wismer SA à Rotkreuz (ZG) a été inspiré par une émission de télévision américaine.

L'alignement des roues comme multiplicateur de visites

Pour gagner de l'argent en tant que garagiste, vous avez besoin d'un atelier bien alimenté et des procédures de travail bien optimisées. Pour ce faire, le directeur d'exploitation du garage VW/Audi Wismer SA à Rotkreuz, dans le canton de Zoug, souhaitait proposer à nouveau des alignements de roues. «L'ancien système était à bout. Pour trois mesures sur la même voiture, l'appareil affichait trois résultats différents», raconte Marco Widrig. En outre, le temps de préparation des mesures était trop long.

Les sauveteurs d'atelier installent des systèmes HUNTER

Marco Widrig s'est alors souvenu de l'émission télévisée américaine «Garage Rehab» (Les sauveteurs d'atelier), qu'il regardait d'habitude sur DMAX. Widrig : «Le concept est d'aider les garages en difficulté à retrouver leur éclat, et leur succès commercial. Les systèmes d'alignement des roues HUNTER y ont régulièrement été installés». Il a donc fait des recherches sur Internet, et est tombé sur KSU. Pour faire son choix, il s'est rendu au salon de l'auto de Genève. «Dans le hall 7, les spécialistes

KSU ont pris beaucoup de temps, et ont répondu à toutes mes questions. Je me suis aussi arrêté auprès d'autres fabricants au salon pour faire des comparaisons directes, mais aucun produit n'a pu sérieusement s'approcher du HUNTER.

HawkEye est le plus facile et le plus rapide, déclare Marco Widrig

La possibilité de combiner le HawkEye avec un élévateur à ciseaux est particulièrement intéressante. Parce que le HawkEye ne doit pas être gêné par un lift inefficace. Widrig : «Après avoir consulté la direction, j'ai opté pour l'ensemble alignement des roues et l'élévateur qui s'harmonisent parfaitement.»

Même la pression des pneus est réglée automatiquement

Depuis quelques semaines, le premier appareil de géométrie de roues avec pont élévateur de Suisse est en service dans l'atelier du Garage Wismer SA. «Je dois remercier le conseiller commercial KSU pour la rapidité avec laquelle l'appareil a été livré. Je ne regrette pas d'avoir fait cet investissement. La vitesse et la précision des mesures sont énormes. Une mesure d'entrée ne prend que trois minutes environ. Les fonctions, telles que le système de pompe à air entièrement automatique, ou la capacité de levage de 5,5 tonnes sont également très appréciées», se réjouit Marco Widrig.



«Toujours un temps d'avance... avec KSU!»

Le garagiste Michel Ozelley avait besoin d'un nouvel alignement des roues. Le résultat : une solution sur mesure qui fait la joie du partenaire VW.

«Quand il s'agit d'alignement de roues, j'ai toujours été réticent. D'une part, c'est très coûteux, d'autre part, cela exige un savoir-faire et de l'expérience », explique

Michel Ozelley, propriétaire de Garage Ozelley SA à Münsingen (BE). On s'en est passé, jusqu'à ce que la marque VW rende obligatoire l'utilisation d'un équipement de

réglage de la géométrie chez chaque partenaire de service et concessionnaire.

Résoudre des problèmes

Dès le début, seule la société KSU A-Technik SA entrait en ligne de compte pour réaliser le projet. D'une part, Ozelley savait que les systèmes HUNTER de KSU étaient homologués par VW. D'autre part, le garagiste avait déjà fait par le passé de bonnes expériences avec le fournisseur de solutions globales. Michel Ozelley : «KSU m'a toujours proposé des solutions spécifiques sur mesure - ils s'intéressent aux problèmes qui se posent et ont toujours une longueur d'avance.»

Plafond et non pas au sol

Il s'agissait notamment de respecter les spécifications du bâtiment. Il fallait s'assurer que le poste de travail d'alignement des roues puisse continuer à être utilisé de manière multifonctionnelle. L'équipement d'alignement des roues ne devait en aucun cas obstruer l'accès. Une colonne de mesure conventionnelle boulonnée au sol était donc hors de question. Michel Ozelley : «L'équipe de KSU m'a suggéré de monter la colonne au plafond et de l'équiper d'une tige télescopique. Lorsqu'elle n'est pas utilisée, la colonne peut être relevée électriquement en appuyant sur un bouton, de sorte qu'elle n'interfère pas avec les activités du garage. Une idée brillante.»

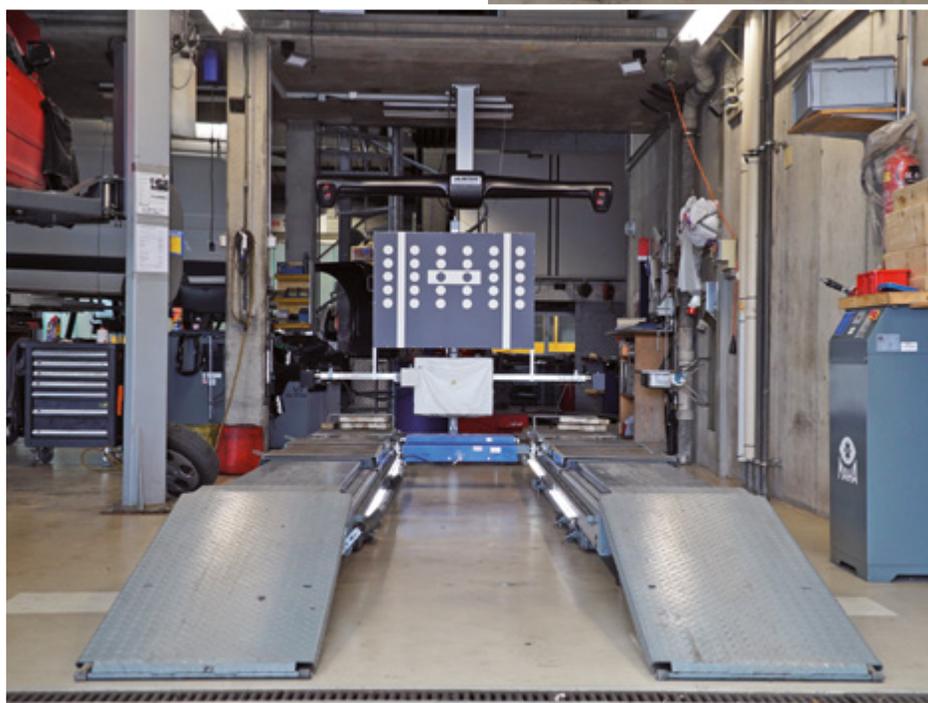
Compenser la perte due à la mobilité électrique

Depuis peu de temps le système d'alignement des roues HUNTER est en service au Garage Ozelley. A présent, tous mes employés peuvent s'en occuper de manière professionnelle. Il fonctionne si bien que je pourrais même imaginer d'établir l'alignement des roues et la mesure de la géométrie de la direction comme un service supplémentaire. Une sorte de compensation pour le travail qui sera perdu en raison de la part croissante des véhicules électriques», explique Michel Ozelley.



« La facilité
d'utilisation du
système HUNTER
est exemplaire».

Michel Ozelley, propriétaire





GNG SA bien préparé pour l'avenir

Longue file de ponts élévateurs

Avec un nouveau bâtiment impressionnant le garage de véhicules utilitaires VW, Audi, Seat, Cupra et VW GNG SA à Gossau (SG) est préparé pour l'avenir. Plus de 30 nouveaux postes de travail, équipés de la technologie de levage MAHA de KSU, ont été installés.

Le Garage GNG se trouve depuis près de 75 ans dans la petite ville saint-galloise de Gossau. Afin d'assurer à la prochaine génération de l'entreprise familiale un avenir dans des conditions optimales, un impressionnant nouveau bâtiment a été inauguré en mars 2021 aux portes de la ville et à proximité de l'autoroute A1. Le projet a été planifié sur cinq ans et la construction a duré deux ans.

Cinq marques sous un toit

Sur plus de 20 000 m² de surface, les gammes complètes de modèles de véhicules utilitaires VW, Audi, Seat, Cupra et VW, y compris les camping-cars, seront

proposées, et entretenues, et réparées dans les ateliers de l'entreprise. Le concept global du bâtiment a été créé par Roland Klaus, propriétaire et PDG de GNG. Un niveau élevé de satisfaction des clients et le bien-être des employés étaient tout aussi importants dans la planification. Une centaine de postes de travail sont hébergés dans le nouveau bâtiment Langfeld. GNG se présente comme un partenaire de mobilité répondant à tous les besoins des clients d'aujourd'hui, et des générations futures.

Accès par une « voie des stands »

Le nouveau bâtiment Langfeld à plusieurs étages est divisé en trois « zones

de marque ». Au rez-de-chaussée, trois « box d'exposition » abritent les univers des marques VW, Seat/Cupra et Audi. En pénétrant par une entrée principale commune sur le côté, les clients entrent dans une sorte de « voie des stands » avec des parkings directement devant chaque salle d'exposition.

A l'étage supérieur, les ateliers spacieux et lumineux, et l'atelier de peinture sont situés à l'arrière du bâtiment, l'entrepôt de pièces détachées est également situé au centre, entre les ateliers, ce qui le rend facilement accessible à tous. L'étage supérieur abrite également les salles d'administration, de réunion et de formation, ainsi que vestiaires avec douches. Le sous-sol abrite un hôtel de roues pour 10 000 pneus, associée à une double station de lavage de roues.

Chefs de projet expérimentés

Martin Gemperli, le chef de projet responsable du nouveau bâtiment, a débuté chez GNG il y a plus de 50 ans en tant qu'apprenti. Daniel Gehrig, responsable des opérations sur l'ancien et le nouveau site, a récemment célébré son 20^e anniversaire au sein de l'entreprise. Lui a également commencé sa carrière comme apprenti chez GNG. Tous deux connaissent KSU A-Technik SA depuis leur apprentissage.



Le nouveau bâtiment Langfeld à plusieurs étages est divisé en trois «zones de marque».



Martin Gemperli, chef de projet responsable et Daniel Gehrig, responsable des opérations



Seul KSU avait les approbations fabricants

Au cours du processus d'évaluation, il s'est avéré que seul KSU, avec les produits MAHA, était en mesure de fournir tous les types d'élevateurs envisagés par GNG en tant que fournisseur de solutions globales. La raison en était les homologations des fabricants. Seuls les équipements et les machines qui disposent d'une telle approbation des marques sont autorisés. Une apparence uniforme, un service centralisé, et une longue garantie sur les pièces de rechange comme protection de l'investissement sont les exigences qui ont fait pencher la balance en faveur de l'achat groupé auprès de KSU.

Facteurs décisifs

Une autre raison pour laquelle GNG a choisi KSU comme fournisseur, est le conseil professionnel et, ainsi que les fournis par le conseiller commercial KSU, Arno Guler. Avec le chef de projet KSU Roland Strebel, il a travaillé la solution spécifique pour GNG jusqu'au bout. Pour le concept préliminaire, les deux professionnels ont dû traiter en détail les besoins spécifiques d'espace et de processus. La question qui se posait : «Quel type d'élevateur, avec quelle capacité de levage, à quel endroit, à quelle distance du prochain élévateur ? » ne pouvait trouver réponse grâce à beaucoup d'expérience et de connaissances pratiques. Le concept préliminaire est décisif pour l'efficacité de toute l'opération ultérieure.

Orienté vers les solutions réfléchies

Le début des travaux de construction a été suivi de dizaines de réunions avec le client, l'architecte et les partenaires spécialisés. Il fallait veiller à ce que les travaux préliminaires soient réalisés de manière à ce que tout soit adapté à l'équipement de l'atelier. Même si, à cause de Covid-19, la construction et le montage ont dû se faire par étapes. Martin Gemperli : «Le chef de projet KSU, Roland Strebel, était très souvent avec nous. Lui et son équipe ont vraiment fait du bon travail, ils nous ont toujours soutenus et ont réfléchi avec nous. Même pour des problèmes qui n'avaient rien à voir avec le travail de KSU, il a toujours cherché et trouvé des solutions rapides et souples.»

Gemperli et Strebel, une équipe parfaite

KSU a également été impressionnée par le professionnalisme et la coopération avec le client. Le chef de projet Strebel : «Les plus de 50 ans d'expérience de Martin Gemperli ont parfaitement complété mes plus de 25 ans d'expérience. Avoir en face de moi un maître de projet avec de telles connaissances a également été un coup de chance pour moi et mon travail.» Donc les deux parties se félicitent de l'excellent déroulement du projet.

Une mise en service sur mesure

Le nouveau bâtiment Langfeld est maintenant en service depuis un peu plus de six

Produits KSU en service chez GNG SA

28 ponts élévateurs à deux colonnes de type MAHA MAPOWER II.

24 x type 3.5 E (3,5 tonnes)

3 x 3.0 E (3 tonnes)

1 x 5.5 E (5,5 tonnes)

1x pont élévateur au sol à 2 vérins MAHA ZS94 II dans la salle de lavage pour le lavage du dessous de caisse et du châssis

5x ponts élévateurs à double ciseaux MAHA TWIN F IV 3.5

mois. Daniel Gehrig, directeur des opérations, fait le point : «Nous sommes très fiers, mais aussi agréablement surpris que le déménagement et le démarrage sur le nouveau site se soient si bien passés. Malgré une planification méticuleuse, un risque résiduel subsiste. J'ai été averti par diverses parties des difficultés possibles et de la complexité de la mise en service du nouveau bâtiment, et j'y ai eu le respect nécessaire pour cela. Heureusement, tout s'est passé beaucoup plus vite que prévu, et nous sommes déjà à un très bon rythme. Le personnel et l'équipe de direction sont heureux. Et les clients avec lesquels j'ai été en contact sont très satisfaits. Nous adressons un grand merci à KSU, qui a fait jusqu'au bout un excellent travail.»



«De tels défis ne peuvent être

**Génaël Tack, conseiller de vente équipement d'atelier Suisse occidentale
KSU A-Technik SA**



e relevés qu'avec une bonne équipe»



Chef de projet et technicien de service : César Noirat en double mission



Dans le rôle de chef de projet : César Noirat sur le chantier de Chocapa SA à Lonay (VD).

César Noirat est employé chez KSU A-Technik SA depuis juillet 2020. Il travaille à plein temps en tant que Chef de projet Suisse Romande et technicien de service. KSU on Tour a accompagné l'ingénieur en mécanique pendant une journée.

Ce matin, César Noirat se rend en tant que technicien de service, à un travail d'entretien dans un garage de Cornaux (NE), lorsque le téléphone sonne vers dix heures. Le service client au siège à Wohlen le contacte. À environ 80 km de son emplacement actuel, au Volvo Truck Center d'Aclens (VD), un banc de freinage est tombé en panne. Cela doit être réparé au plus vite. César Noirat est un spécialiste expérimenté, et dispose des pièces de rechange nécessaires. Allons-y, car trois camions devaient être testés, et livrés aux clients ce jour-là.

Manœuvres parfaites

Peu après 11 heures, César Noirat, arrive chez Volvo Truck Center d'Aclens. Il se rend vers le banc de freinage défectueux, et commence immédiatement la réparation. Une pièce défectueuse doit être remplacée. Le travail prendra environ deux heures. Le professionnel sait exactement

ce qu'il faut faire, et les manœuvres sont parfaites.

KSU on Tour : Qu'attendiez-vous le plus de la tâche de chef de projet ?

César Noirat : Le nouveau poste implique de nouveaux défis. En tant que chef de projet, je cherche d'abord des solutions fondamentales. Diverses exigences techniques doivent être prises en compte. J'ai différentes parties prenantes à plusieurs niveaux à coordonner. La précision est tout aussi importante que la flexibilité. Cela me plaît beaucoup.

Selon vous, le travail de projet est-il plus théorique que pratique ?

C'est probablement les deux. L'aspect théorique commence par l'anticipation d'un processus, et la résolution d'une tâche selon un schéma prédéterminé. La pratique, c'est l'expérience de terrain combiné avec la réalité. Pour moi, cela inclut le maintien de la relation avec le client, la communication et le contrôle entre les planificateurs spécialisés et les entreprises impliquées au projet. Ceci afin de réaliser la meilleure solution, correspondant au mieux à la mission et à l'intérêt du client.

Quel a été votre premier projet dans votre nouveau rôle ?

Un nouveau bâtiment est en cours de construction au Garage Facchinetti à Neuchâtel. KSU fournit et installe des élévateurs à vérin, des élévateurs à ciseaux et un banc d'essai. Il faudra beaucoup coordonner.

Théorie et pratique

César Noirat apprécie son double rôle. Surtout, parce qu'il peut combiner ses connaissances de technicien de service avec celles d'ingénieur en mécanique. Il a appris la gestion de projet durant ses études, ce qui lui permet de pratiquer les deux tâches. Ses collègues techniciens, pour lesquels il préparera les projets à l'avenir, savent que grâce à son expérience pratique il saura parfaitement faire ce qui est important dans la mise en œuvre.

Quelle est votre approche d'un nouveau projet ?

Chaque projet est différent, donc il n'y a

pas d'approche standard. Je commence par identifier tous les besoins du client. Il s'agit de se faire une idée claire des besoins. Ce n'est que si je les connais en détail, que je peux à un stade précoce développer la meilleure solution. Un bon concept est crucial pour la faisabilité et la satisfaction.

Comment identifier les besoins importants et réels ?

C'est simple, je dois bien écouter et poser les bonnes questions, s'il y a des incertitudes. Les clients savent en général très bien ce qu'ils veulent. Je dois bien comprendre et me réinformer si nécessaire.

Grâce à son expérience, et à la coopération entre chef de projet, conseiller commercial le service technique, KSU propose alors des solutions auxquelles le client n'aurait peut-être pas lui-même pensé.

Banc de freinage réparé, client satisfait

Peu avant 13 heures la réparation est terminée, le banc de freinage du Volvo Truck Center d'Aclens est à nouveau opérationnel. Le système a subi tous les tests de fonctionnement, et le client est satisfait. Les trois camions en attente peuvent désormais être testés à temps. César Noirat termine ce jour-là son travail de technicien de service avec le rapport sur la tablette.



Volvo Truck Center Aclens (VD) : Le banc de freinage doit être réparé, un roulement est défectueux.

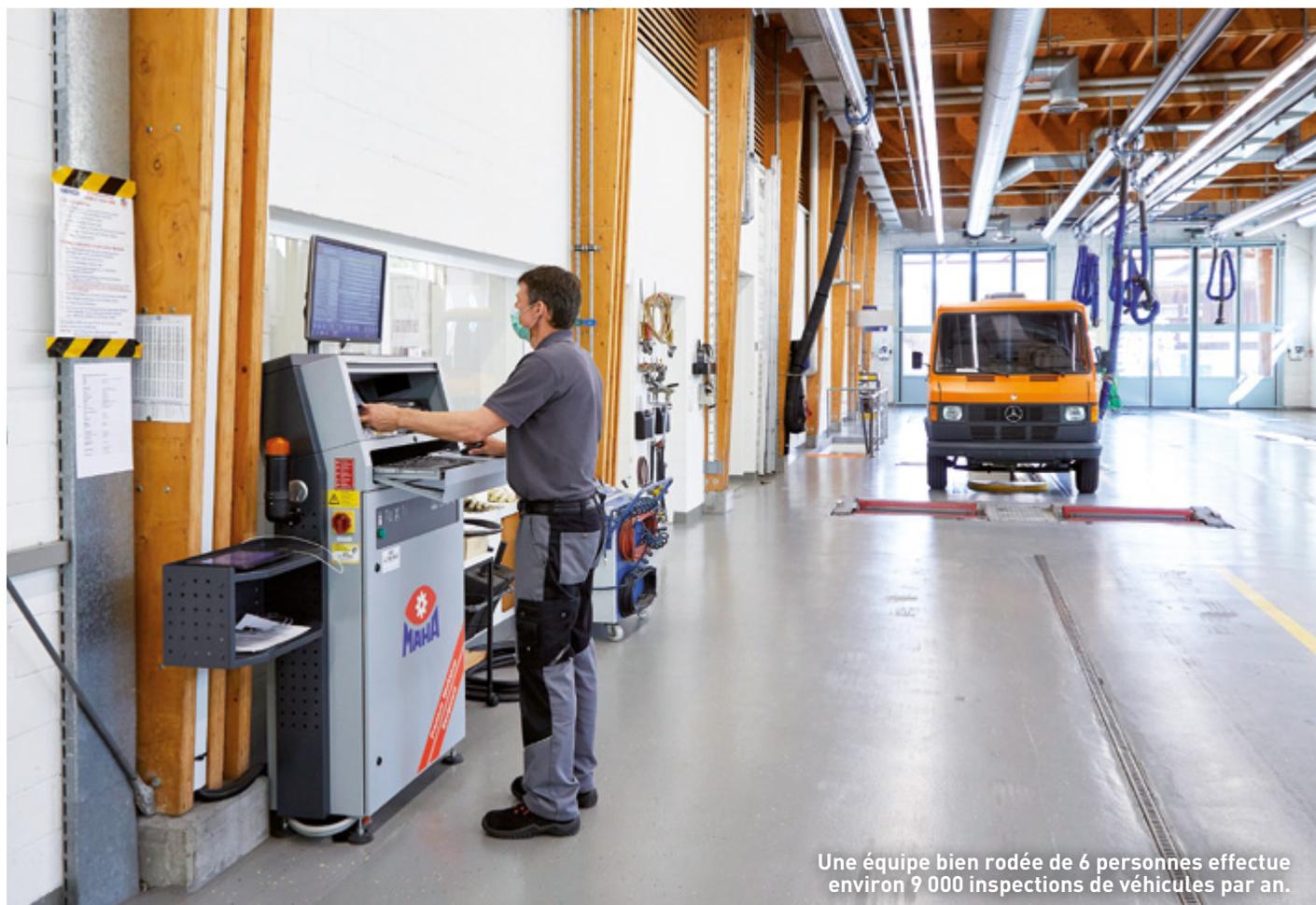


César Noirat au travail comme technicien de service.



Après la réparation réussie, Serge Philipona, le responsable des opérations du Volvo Truck Center d'Aclens, est satisfait de la solution rapide.





Une équipe bien rodée de 6 personnes effectue environ 9 000 inspections de véhicules par an.

Office de la circulation routière de Glaris 25 ans de confiance dans la qualité

Comme beaucoup d'autres, l'office de la circulation routière de Glaris, à Schwanden, fait confiance depuis 25 ans à la technologie de contrôle éprouvée et robuste de MAHA et KSU.

Beat Ochsner, le responsable technique, y est employé depuis tout aussi longtemps. En 1996, le nouveau bâtiment de la OCR à Schwanden a été inauguré. L'équipement MAHA de KSU a été utilisé dès le début. Entre-temps, les premières unités ont été remplacées. Certains des systèmes avaient déjà 16 ans, d'autres 20 ans.

Double contrôle

Beat Ochsner est le patron, et fait partie d'une équipe de 6 personnes qui effectue environ 9000 contrôles de véhicules par an. Un jour par semaine il s'occupe de tâches administratives, le reste du temps, il travaille comme tous ses collègues aux

contrôles. Chaque expert, disposant de la formation appropriée, est en mesure d'inspecter tout type de véhicule. Qu'il s'agisse de voiture, de moto, de remorque et de camionnette de bus ou de camion, ils le font tous. En plus à Schwanden, c'est doublement spécial : non seulement tous les experts sont formés pour le contrôle de tous les véhicules, mais ils sont également experts pour les examens de conduite toutes catégories, à l'exception de la catégorie D.

«Ce travail est très varié et amusant. Bien que dans ce cas de figure, parler de travail amusant soit un peu délicat», explique Beat Ochsner. «Ce qui nous motive dans



Office de la circulation routière de Glarus



Outillage Snap-on

« Depuis 25 ans, tout fonctionne à merveille ».

Beat Ochsner, responsable technique

notre travail, c'est le contact avec les personnes, le fait de rester à la pointe de la technologie des véhicules, et, surtout notre contribution à la sécurité routière. Tout cela est stimulant, intéressant et très polyvalent.»

Les défis d'avenir

La technologie est en constante évolution. Il en va de même pour les réglementations relatives aux homologations et aux contrôles périodiques. Ce que beaucoup de gens ne savent pas. Aujourd'hui, les inspections de véhicules se déroulent selon les directives européennes en vigueur, qui elles aussi sont évolution. Une grande question est de savoir comment se dérouleront les essais des systèmes d'assistance sur les véhicules à l'avenir. Actuellement la manière dont les tests doivent être effectués fait l'objet de discussions.

Conseil du professionnel

Aujourd'hui certains conducteurs sont dépassés par les systèmes high-techs des voitures modernes. «Je ne sais pas combien de temps une instruction sur le véhicule devrait prendre aujourd'hui. Dans le

passé, la technologie d'une voiture pouvait être expliquée en 10 minutes. Il y avait l'accélérateur, le frein, l'embrayage, l'éclairage, le rétroviseur, les essuie-glaces, la ventilation et peut-être la direction assistée et l'ABS comme système d'assistance. C'est tout.» Donc le conseil accrocheur du professionnel : véhicule en forme, conducteur en forme, conducteur et véhicule en osmose. Ochsner est convaincu que : «Cela éviterait de nombreux problèmes et d'accidents.»

Services des automobiles comme prestataire de services

«À maintes reprises, nos clients sont déçus lorsque des défauts ou des problèmes qui n'étaient pas connus au moment de l'achat sont révélés lors des contrôles. Notre service consiste également à fournir des conseils, avant même qu'une voiture soit achetée, ou se trouve dans notre atelier. Ces informations au préalable sont importantes. Les sujets tels que gaz d'échappement, bruit, jantes et ou accessoires sont d'actualité. Jusqu'à un certain degré, ces consultations sont gratuites pour les clients de canton, Cela évite de mauvaises

surprises, et de l'argent dépensé pour rien. Pour les clients, mais aussi pour nous.

Attentes envers KSU

En particulier pour un petit office de la circulation routière, il est extrêmement important que tout se passe bien. A Schwanden, il y a deux pistes de contrôle. Une pour les voitures avec deux ponts élévateurs à ciseaux disposées l'un derrière l'autre. L'autre est réservée aux camionnettes bus et camions avec une fosse de contrôle. «Notre attente à l'égard des équipements de test est simple : la durabilité. Si quelque chose se casse dans notre service, il y a de fortes chances que l'office soit à l'arrêt. En cas de problème, un technicien de service est rapidement sur place.»

Entretien annuel bien rodé

«En fait, nous ne voyons les techniciens de KSU qu'une fois par an pour l'inspection annuelle périodique des équipements. Ce jour-là, notre service est fermé et nous laissons la place à KSU. De cette façon, tous les travaux d'entretien et d'inspection sont effectués rapidement. Le lendemain, nous reprenons le travail, et depuis 25 ans tout se passe bien.»



Au total, quatre colonnes mobiles Hetra d'une capacité de levage de 7500 kg chacune sont utilisés.

Centre atelier Lenzhard

Le garage cantonal fait confiance aux solutions globales de KSU

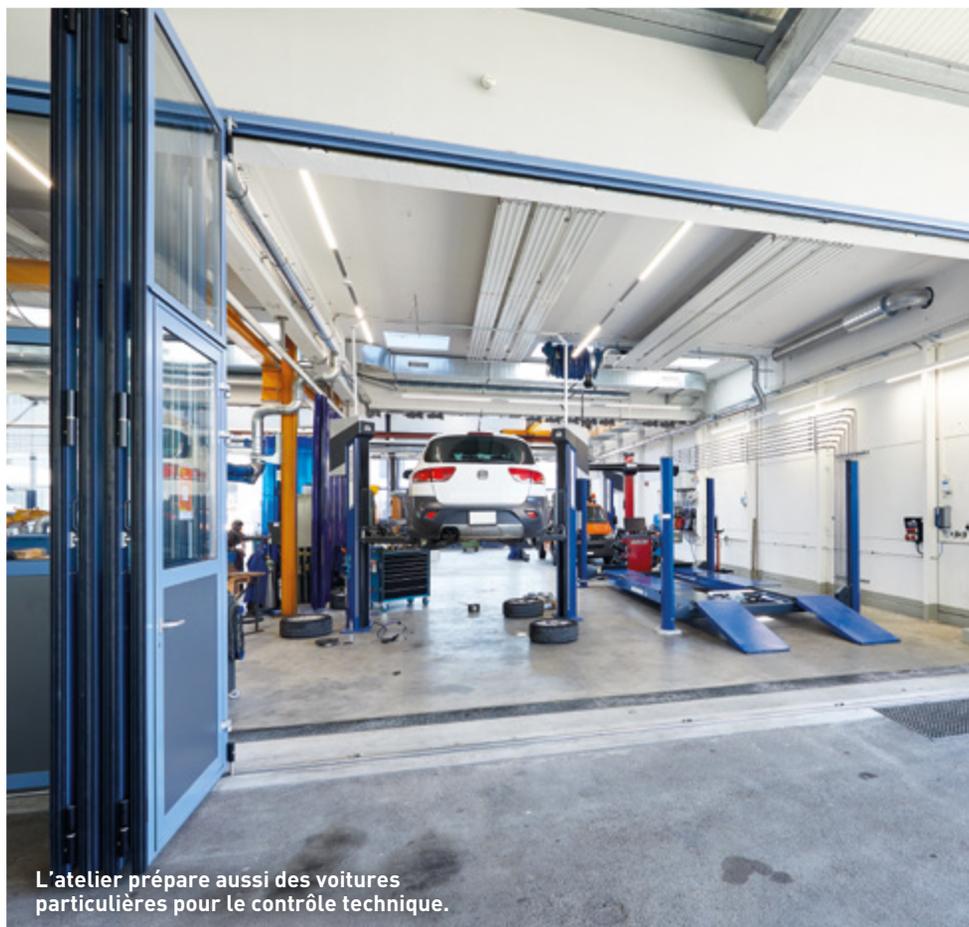
Après 40 ans, des réparations urgentes et une modernisation du garage cantonal étaient nécessaires. Il a fallu faire appel à l'expérience de KSU A-Technik SA, et à de nouveaux équipements d'atelier.

Le centre de garage Lenzhard est situé sur l'autoroute A1, juste à côté de l'office de la circulation routière du canton d'Argovie à Schafisheim. Au centre, l'on entretient et répare tous les véhicules appartenant au service d'entretien du canton. Il s'agit

autant de voitures particulières, que de véhicules municipaux et de camions. Le site de Lenzhard est le garage du canton d'Argovie.

Environ 260 véhicules par an

La tâche principale est l'entretien et la préparation, pour le contrôle, des véhicules à moteur. Le montage des superstructures pour le service hivernal fait aussi partie des tâches pour les véhicules du canton et ceux des entreprises mandatées par le canton. **Sept employés travaillent sur environ 200 véhicules par an. En hiver une**



L'atelier prépare aussi des voitures particulières pour le contrôle technique.



Werner Steiner gère l'atelier depuis 12 ans.

soixantaine d'autres véhicules, ceux qui répandent le sel sont aussi à entretenir.

KSU impliquée en tant que spécialiste

Pour la rénovation du site Werner Steiner, qui dirige l'atelier depuis 12 ans, a fait appel à des partenaires spécialisés. Pour les équipements d'atelier c'est à KSU A-Technik SA qu'il s'est adressé. L'entreprise avaient déjà fait ses preuves au fil des ans. À l'exception de quelques appareils, l'infrastructure a dû être renouvelée. KSU a élaboré deux propositions, qui comprenaient aménagement de l'infrastructure. Les deux concepts, qui rendaient les procédures plus fluides qu'auparavant, ont convaincu le client.

Le service n'a jamais été à l'arrêt

Après de longs travaux préparatoires, la rénovation a été entreprise entre juillet et décembre 2020. **Le grand défi : tout devait être fait pendant les activités en cours.** Cela entraînait des restrictions extrêmes pour les travaux dans l'atelier, et pour les travaux de construction. L'exercice a réussi, et les opérations n'ont jamais été interrompues.

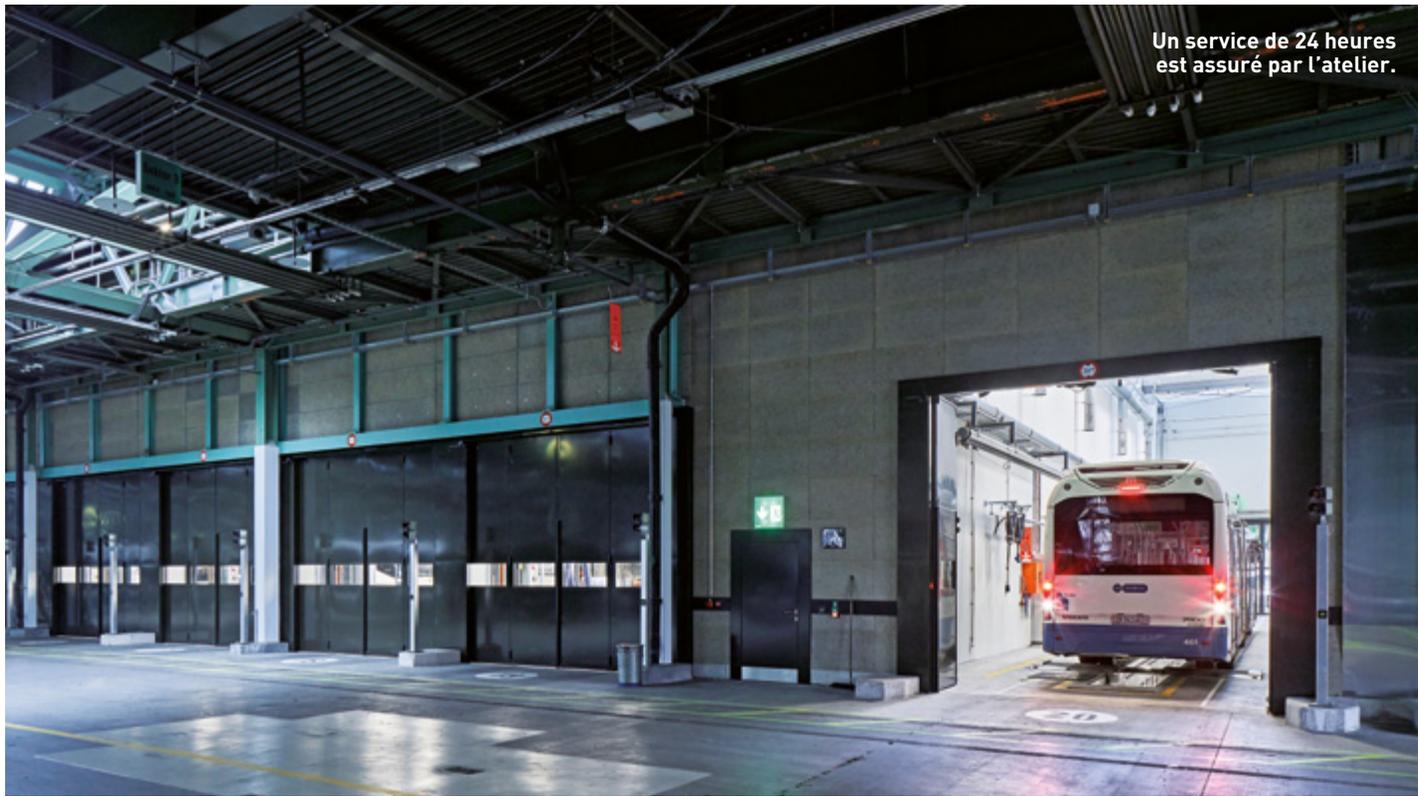
Comme par le passé, le hall est resté sans cloisons, vaste et ouvert, En fonction de la charge de travail, l'espace peut être adapté en taille selon les travaux à effectuer. Cela signifie que tout peut être réorganisé et adapté de manière souple, et très rapide, selon qu'il y ait principalement des voitures, ou davantage de camions dans le bâtiment. Les grands ponts roulants ont été révisés, et sont disponibles pour travailler dans tout le hall.

Infrastructure moderne de KSU

L'infrastructure a été complétée par KSU par un élévateur à ciseaux MAHA Duo d'une capacité de levage de 5 tonnes, deux élévateurs à colonnes MAHA Mapower de 3 et 5,5 tonnes, un élévateur à 4 colonnes MAHA Carlift, avec machine de nettoyage de roues Performtec, un système d'alignement des roues Hunter HawkEye Elite, et de 4 colonnes mobiles Hetra, d'une capacité de levage de 7500 kg chacune. Ainsi les exigences, et tous les souhaits du client ont pu être satisfaits. L'atelier dispose à l'avenir de l'infrastructure adéquate pour réaliser rapidement les travaux sur tous les véhicules du canton d'Argovie.

« KSU a élaboré deux propositions. Avec les deux variantes du concept, les processus on put être rendus encore plus fluides. »

Werner Steiner,
chef d'atelier



Un service de 24 heures est assuré par l'atelier.

Solution KSU pour VBZ

Une fosse de contrôle en fonction 24 /24 pour 160 bus

La nouvelle fosse de contrôle des transports publics de la ville de Zurich (VBZ) dans le garage de bus Har-dau à Zurich-Aussersihl est en service depuis janvier 2021, et fait ses preuves 24 heures sur 24.

En 2016, le projet d'extension a fait l'objet d'un appel d'offres. Environ deux ans plus tard, les fondations avaient été posées, et KSU a commencé les travaux de construction et de montage. En janvier 2021, les travaux sont terminés et les opérations régulières commencent.

Défi relevé

Dès le début, il était clair que toute la gamme de bus de VBZ devait être prise en compte dans la planification. Il s'agit aussi bien de véhicules qui seront bientôt mis hors service, que de véhicules actuels et futurs. Alors que le projet était encore

en cours de planification, cinq nouveaux types de véhicules avec de nouvelles dimensions ont rejoint le parc. «Il a fallu partiellement revoir le projet et l'ajuster», explique Roland Strebél, chef de projet pour la technologie chez KSU.

L'exigence : la fosse de contrôle et l'équipement de test devaient être prêts accueillir tous les types de bus, de toutes tailles et de toutes longueurs, afin qu'ils puissent être contrôlés et testés avec les portes d'atelier fermées. Une autre contrainte était la couverture de fosse intégrée, qui pour éviter les accidents, doit se fermer automatiquement après chaque travail sur un véhicule.

Fosse de contrôle de 30 mètres pour 160 bus

Tous les bus des transports publics de la ville de Zurich, y compris ceux des lignes de l'agglomération, ont parcouru environ 15 millions de kilomètres en 2019. Au total, 160 bus sont en service. Il s'agit d'autobus articulés classiques, de trolleybus avec lignes aériennes électriques, d'autobus hybrides, et aussi de quelques bus de taille compacte. Le plus long est un autobus articulé à 4 essieux qui mesure 24,7 mètres, le bus compact un peu moins de 10 mètres. La fosse de contrôle est en service 24 / 24 pour tous les types de bus.

Sécurité accrue grâce aux mesures strictes

VBZ prend sa responsabilité très au sérieux et agit en conséquence. **Dès qu'un problème sur un bus est signalé par le**



Le système de contrôle de l'éclairage MAHA MLT 1000 en service.



Les mécaniciens travaillent en trois équipes.

chauffeur, et que l'inspection du train de roulement, ou des freins l'impose, le bus se rend sur la piste de contrôle. Le diagnostic est établi rapidement grâce aux systèmes de MAHA. Les testeurs de jeux de roue permettent de déplacer un véhicule dans le sens longitudinal, et transversal pour localiser tout défaut présent. Dans la plupart des cas, le diagnostic et l'inspection visuelle permettent de déterminer rapidement où se situe le problème.

Les «mesures de diagnostic» de VBZ vont encore plus loin. Chaque bus est contrôlé après chaque réparation au niveau de la suspension, du système de freinage ou de la direction. Cela s'applique également si un bus a été réparé à l'extérieur dans le garage d'un fabricant. Ce bus est à nouveau contrôlé à l'atelier VBZ. Un rapport sur les freins, et le diagnostic est toujours imprimé et archivé comme preuve. Seulement si le bus a «passé» le contrôle, il est autorisé à prendre la route vers les clients, pas avant !

L'«expertise» pour les trolleybus

Ce qui s'applique à tous les usagers de la route s'applique également à la VBZ : un bus doit aussi subir un contrôle périodique des véhicules à moteur à l'Office de la circulation routière de l'Albisgüetli, à Zurich. Les trolleybus y font exception. Ils doivent être contrôlés par l'Office fédéral

Produits KSU en service chez VBZ

La fosse préfabriquée de 30 mètres a été conçue sur mesure et livrée en deux parties. Elle est équipée d'une fosse d'évacuation d'air, de connexions électriques, de prises de courant, d'air comprimé et d'un éclairage de travail. La couverture de fosse est commandée électriquement et peut être complètement fermée et ouverte en deux minutes seulement. Cette version dispose d'un poids de passage de 500 kg/m².

L'appareil de contrôle des freins MAHA MBT 7250 EUROSISTEM permet de contrôler les freins des bus jusqu'à une charge par essieu de 18 tonnes. Il est idéal pour le diagnostic, ce même avec un débit de véhicules très élevé.

Le testeur de passage de roue MAHA MINC II EURO a été intégré à la piste de contrôle. Il mesure en quelques secondes la géométrie de l'essieu au moment où le véhicule passe dessus et indique les écarts en mètres/kilomètres en ligne droite.

Le testeur de jeu d'essieu MAHA LMS 20/2 AXPLAY est utilisé pour les contrôles de châssis. Deux plaques d'essai installées au niveau du sol dans les fondations déterminent avec une grande précision les éventuels défauts, et l'usure des pièces de la direction, des roulements de roue, de la suspension et du châssis.

Le système de contrôle de l'éclairage MAHA MLT 1000, un dispositif analogique de réglage des phares, qui permet un réglage rapide et précis.

des transports (OFT) à Berne, conformément à une loi fédérale de 1950. En pratique, c'est le contrôleur d'OFT qui se rend au dépôt de VBZ pour y inspecter les trolleybus. Par ailleurs, la responsabilité de l'OFT est la raison pour laquelle un trolleybus ne porte pas de plaque minéralogique. **Bientôt, une nouvelle génération de bus**

empruntera la piste de contrôle. À partir de 2022, quatre bus électriques de Hess et MAN entreront en service chez VBZ. Des contrôles réguliers seront également obligatoires pour cette catégorie de véhicules. Le banc d'essai de KSU A-Technik SA et l'équipement de contrôle MAHA sont déjà prévus à cet effet.





« La sécurité est primordiale pour nous - avec le concept de construction de la fosse de KSU, notre norme est respectée. »

Stefan Rabensteiner, chef de l'atelier de réparation automobile, coopérative Migros de Zurich

Simon Dietrich,
Ventes et
Gestion de
projet Washing
Systems (à
gauche), Janine
Meyerstein,
Direction de
Stützliwösch
et Sergio Lian,
Directeur du site
KSU



Le pionnier du lavage

Le projet KSU de pointe

Le pionnier du lavage de voitures établit de nouvelles normes. Une grande innovation sera disponible à partir de septembre de cette année, lorsque Autop mettra en service le tout nouveau centre de lavage de voitures «Stützliwösch 24/7 Bremgarten».



Chantier «Stützliwösch 24/7 Bremgarten»

Ce que beaucoup de gens ne savent pas : Les pionniers du lavage de voitures en Suisse sont Ellen et Beat Meyerstein. En 1980 ils avaient une station-service à Lenzburg. Pour dynamiser la fréquentation de la station-service, ils ont installé deux stations de lavage. Cela n'existait pas à l'époque, et c'est ainsi qu'est née l'idée du centre de lavage de voitures d'aujourd'hui.

L'entreprise familiale est connue sous les noms d'Autop et de Stützliwösch. À maintes reprises, cette entreprise familiale a remodelé le marché du lavage de voitures avec de nouveaux concepts. Entre autres, avec le «wellness pour voitures de luxe et des quatre pattes», comme le titrait la NZZ à l'époque. Près de la gare de Tiefenbrunnen à Zurich se trouve une station de lavage de luxe, dont les services sont sans équivalent en Europe

Aujourd'hui, c'est leur fille Janine Meyerstein qui gère l'entreprise familiale. Dotée de l'esprit pionnier de son père, elle a élaboré avec toute la famille un projet pilote, qui comprend des innovations susceptibles de faire école. Dans un entretien avec Sergio Lian, directeur de la division Systèmes de lavage de KSU, et Simon Die-

trich, directeur des ventes et des projets de KSU Systèmes de lavage, elle parle des innovations et de ce qui fera la différence à Bremgarten.

KSU on Tour : Mme Meyerstein, quel a été le délai de préparation de votre nouveau, et désormais neuvième, site ?

Environ quatre ans ont dû s'écouler. À l'époque, on nous a proposé l'emplacement. Au début nous l'avions refusé. Plus d'un an plus tard, après une deuxième demande, nous y avons vu une bonne opportunité avec un nouveau concept de lavage, et avons donné notre accord.

Cherchez-vous des emplacements ou vous les propose-t-on ?

C'est les deux, mais la plupart des emplacements qui nous sont proposés ne sont pas assez intéressants. Pour nous c'est la qualité, et non pas la quantité qui compte. Seuls les meilleurs sites de catégorie A nous intéressent. Nous voulons nous développer lentement mais sûrement. Il vaut mieux avoir une ou deux très bonnes installations toutes les quelques années, que

dix installations dans des emplacements de type B ou C.

Quelles sont les arguments décisifs ?

D'une part, la proximité à un rond-point très fréquenté sur la route de Bremgarten à Wohlen, ainsi que la symbiose avec la station-service AVIA, et la succursale Burger King, qui sont en cours de construction sur le site. Le lavage des voitures est souvent une activité de fin de semaine. Il est donc important que les familles avec enfants soient également attirées par l'offre. À mon avis, les stations de lavage devraient également être adaptées aux enfants. C'est pourquoi nous sommes particulièrement impatients d'inaugurer notre piste de mini-scooters.

Qu'attendez-vous le plus de l'ouverture prochaine ?

Sans aucun doute, les six stations de la-



vage en libre-service ! Il y a tellement de nouveautés ici que je suis moi-même impatiente. Pour ma part, j'aime laver ma voiture dans des boxes en libre-service et j'ai hâte d'essayer le nouveau concept. Comme il s'agit d'une installation pilote (nous-mêmes n'avons pas pu tester le lavage à l'avance), ce qui n'est pas vraiment notre habitude (rires de Meyerstein). Nous avons saisi l'occasion unique de prendre part au développement, et d'y apporter toutes nos idées et tous nos besoins.

Sergio Lian, en quoi consiste ce nouveau concept ?

Il est unique au monde, et cela à différents niveaux. Notre objectif était de développer un système de libre-service qui, d'une part reprendrait toutes les bonnes solutions existantes, et d'autre part, serait pour le client laveur beaucoup plus intuitif. C'est un énorme pas en avant, en termes de convivialité, et d'expérience de lavage.

Simon Dietrich, quel est l'atout majeur du nouveau système ?

Tout d'abord, je suis un peu excité parce

que KSU innove avec ce système. Nous nous sentons aussi un peu comme des pionniers. Nous sommes très fiers de développer, et de soutenir un projet pilote avec le pionnier du lavage de voitures. En tant que conseiller de vente, j'aurai bientôt un produit et une offre qui plairont aux futurs clients. Le top pour moi c'est, que tous les services de la station de lavage en libre-service peuvent être réglés sans argent liquide.

Janine Meyerstein : Ce qui est totalement nouveau, c'est que nous proposons quatre «outils de lavage» aux clients. Une lance à mousse puissante, la célèbre lance haute pression et deux lances à brosse différentes. L'un d'eux avec notre polissage exclusif à double action aux extraits naturels de lotus. C'est une exclusivité chez nous. De plus, le système de portique de lavage nous permet de manière extrêmement flexible de concevoir de nouveaux programmes de lavage.

Sergio Lian : Il ne faut pas oublier que deux portiques de lavage de dernière gé-

neration, rapides et très efficaces, sont également mis en service. Deux des pistes de lavage en libre-service sont équipées d'élévateurs. Cela signifie, que les particuliers peuvent laver le dessous de caisse et les moteurs par le bas. C'est assez rare dans les centres de lavage.

Et quoi d'autre à Bremgarten ?

Janine Meyerstein : Nous adaptons toujours notre offre à la demande. Cela fait partie du concept d'Autop & Stützliwösch. Dans le sous-sol du site, un garage a été construit spécialement pour les camping-cars. Nous y avons installé une station de lavage en libre-service, avec un pont en escalier pour permettre un nettoyage facile du toit, même pour les véhicules hauts. À Bremgarten, nos clients auront plaisir à soigner leur voiture. Rien ne manque : des aspirateurs multifonctions, des distributeurs automatiques de produits de soins, des machines à café, des cireurs de chaussures, et bien d'autres détails qui susciteront l'intérêt de la clientèle - et tout cela peut être réglé sans argent liquide, en francs suisses ou en euros !



« Le plus important pour moi est la confiance envers le fournisseur ».

Janine Meyerstein,
Direction Stützwäsch

Simon Dietrich : Sur le plan technique, ce qui est intéressant pour les exploitants de systèmes, c'est que nous n'utilisons que des composants de qualité, tels que des pompes, des raccords à vis, des vannes, etc. Il n'y a pas de pièces fragiles en plastique. Sous réserve d'un entretien régulier, ce système pourra fonctionner pendant une bonne trentaine d'années. C'est pourquoi nous prévoyons beaucoup moins de temps d'arrêt, même en cas de fonctionnement 24 heures sur 24. C'est important pour chaque opérateur, car seule une installation qui fonctionne rapporte de l'argent.

Sergio Lian : Pour moi, l'aspect ludique est un gros plus. Le nouveau design, associé à l'orientation intuitive, et à la nouvelle atmosphère, inspirera les clients.

Janine Meyerstein, pourquoi c'est KSU qui a réalisé l'installation ?

Pour moi le plus important, c'est la confiance envers le fournisseur. J'aime l'honnêteté, et KSU s'est très bien occupé de nous pendant toute la période de plani-

fication et de construction. Les personnes qui travaillent ici sont, selon moi, parmi les meilleures du secteur. Cela se voit également dans les services réguliers qui suivent. Je peux parler, et négocier directement avec les personnes qui seront plus tard en charge. Ce qui n'est plus souvent le cas ailleurs.

Que conseillez-vous à un exploitant qui envisage une conversion ou une nouvelle construction ?

Sergio Lian : Il est très important de poursuivre une stratégie claire, et de se démarquer de la concurrence. L'emplacement est déterminant. Grâce à nos nombreux clients, et à notre savoir-faire, nous faisons des calculs de rentabilité avec des dizaines de facteurs, et une très grande spécificité. Les nouvelles possibilités techniques nous permettent de mettre au point des solutions personnalisées, et très individuelles, qui peuvent être étendues, ou modifiées ultérieurement.

Cela va jusqu'à pouvoir installer des bornes de recharge électrique dans le cadre de l'offre KSU.

Janine Meyerstein : Je pense qu'il est essentiel de parler à au moins trois fournisseurs. Analysez vos chiffres de lavage, et calculez si un investissement en vaut la peine. Faites les trois scénarios : pire cas, le cas moyen, et le meilleur cas. Donnez du temps à un projet, car il évolue. Et - last but not least - ne lésinez jamais sur les détails.

Simon Dietrich : Il est important de savoir quel est l'objectif à atteindre et à l'opposé, ce qui est possible. KSU peut aider à examiner un projet de A à Z, avant même qu'une décision ne soit prise. Expériences faites, il est alors possible de déterminer ce qui est faisable et réalisable.

Janine Meyerstein, quelle est la prochaine innovation que vous présenterez aux clients d'Autop & Stützwäsch ?

C'est un petit secret que je ne vais pas révéler. Mais je tiens à remercier Sergio Lian et Simon Dietrich pour leur très bonne collaboration et coopération.



«Travailler au sein d'une équipe jeune et hautement qualifiée est vraiment agréable.»

Simon Dietrich, conseiller commercial et chef de projet Car Washes KSU Technik

Photo : BMW Garage Burkhardt SA

Simon Dietrich: «Un goût pour les projets intéressants»



**Le professionnel
du lavage de
voitures chez KSU
Simon Dietrich**

Simon Dietrich est conseiller commercial et chef de projet dans le département de lavage de voitures de KSU. À ce poste, il a participé de manière significative au projet «Stützliwösch 24/7 Bremgarten». Un entretien avec ce professionnel du lavage de voitures.

KSU on Tour : Qu'est-ce qui vous plaît particulièrement dans votre travail ?

Simon Dietrich : Les défis techniques et l'élaboration de solutions individuelles pour nos clients. Le contact avec les entreprises, et la réalisation des projets avec les clients. Il est très agréable de travailler au sein de notre équipe jeune et hautement qualifiée. Tout le monde sait ce qui doit être fait, tout fonctionne comme une machine bien rodée. Si quelque chose ne se passe pas comme prévu, une solution est immédiatement recherchée.

Quels sont les défis ?

Ce sont les temps de réaction très rapides qui sont exigés de toute personne impliquée dans un projet, qui implique une grande flexibilité. Cela vaut surtout pour la durée du projet, qui est aujourd'hui réduite au minimum, même si la qualité reste notre priori-

été absolue. Pour cela il s'agit de bien gérer les consultations, les rendez-vous sur les chantiers, les détails avec les fournisseurs, l'organisation des installations, et des projets, les véhicules spéciaux, les transports ici et ceux de l'étranger, ainsi que le soutien des clients travaillant avec les systèmes de notre société.

Comment le marché des stations de lavage a-t-il évolué ?

Le domaine du lavage de voitures est un marché limité. Une fois une station de lavage à portique en service, elle tournera pendant au moins dix ans. On constate une forte augmentation des fournisseurs qualité inférieure. Ces produits sont souvent moins chers. D'après mon expérience, les clients potentiels en Suisse attachent toujours une grande importance à la qualité, surtout à un bon service à la clientèle. Pour moi, la rela-

tion avec le client est très importante. On voit rapidement si l'alchimie est bonne, et que les deux parties partent enthousiastes à l'idée du projet. La relation dans l'équipe et les partenaires est très importante pour moi. Elle est la base du succès et d'un climat stable.

Comment les besoins des clients ont-ils changé ?

Du point de vue technique, il y a les innovations. Il existe des systèmes qui détectent par reconnaissance de la plaque d'immatriculation le véhicule, pour lancer automatiquement le lavage sans que le client ait à quitter son véhicule. Il y a aussi toute une série de tendances visuelles qui apparaissent ; les bandes lumineuses à LED au sol, des tapis en mousse colorée sur le véhicule, de nombreuses animations lumineuses. Ces souhaits contribuent en première ligne à l'expérience de lavage du client final. Moi, j'adore essayer quelque chose de nouveau. Mais, la qualité passe avant tout.

Dans la gestion de projet - à quoi attachez-vous de l'importance ?

Le plus important, c'est une communication claire entre toutes les parties impliquées. L'expérience vous apprend, où les retards, et les difficultés peuvent survenir. Il est alors important d'avoir les bons partenaires. Au sein de notre équipe, j'engage avec l'aide de notre responsable du service clientèle dans chaque cas les compétences de nos techniciens au bon endroit. Pour les bâtiments, il est nécessaire d'être toujours sur place, et de se faire une idée de la situation afin de pouvoir réagir immédiatement.

Alain Rey:

Le technicien de service volant

Alain Rey travaille depuis près de dix ans pour KSU A-Technik SA, en tant que technicien de service dans le département des équipements d'atelier. Le Suisse Romand est un passionné du parapente. Dans cette interview, Alain Rey nous parle de ses deux passions : le travail de technicien et le parapente.

KSU on Tour : Votre parapente est orné du logo KSU - comment cela est-il arrivé ?

Alain Rey : Mes supérieurs sont au courant de mon hobby. C'est par hasard qu'ils ont appris, que je voulais changer mon mini-parapente. Le nouveau devait être plus léger, de sorte à bien pouvoir le porter lorsque je grimpe et avec lequel je pourrais voler plus longtemps et plus loin. À l'occasion de mes 10 ans de service, ils m'ont offert de payer une grande partie des coûts de cette nouvelle aile.

Comment se sont passés les premiers vols avec le nouveau parapente ?

Avec l'Ozone Ultralite de 19 m² je me suis senti très à l'aise dès le début. C'est simple de décoller et il est très sûr dans l'air. J'ai hâte d'apprendre à le connaître encore mieux.

Qu'est-ce qu'il faut pour réussir comme technicien de maintenance ?

Tout d'abord, un bon technicien de maintenance a besoin d'un plan d'action pour réaliser les étapes décrites dans les manuels techniques. Ceci lui permettra d'atteindre de façon rapide, et efficace, les normes de qualité requises. Il doit toujours avoir son objectif en tête. Il doit être flexible. Il est important d'être capable de s'adapter à de nouvelles situations.

Quelles sont les autres caractéristiques ?

Un esprit analytique est certainement un avantage. Cette capacité est nécessaire au quotidien. Par différentes méthodes de test, il fera une évaluation rapide et fiable d'une situation. Le bon sens et l'expérience

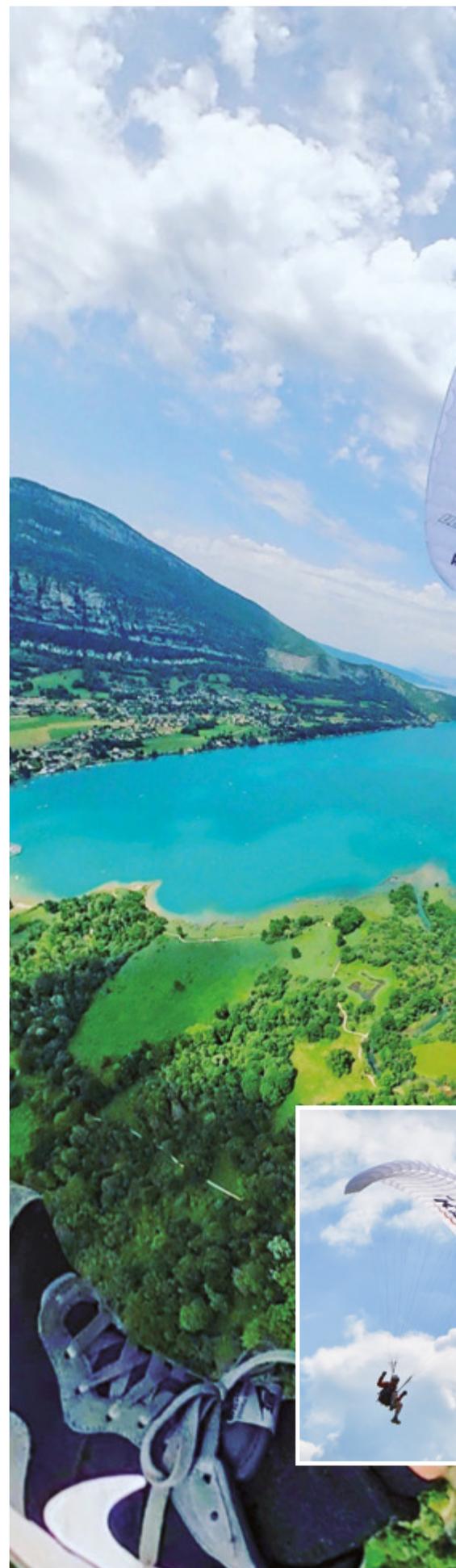
jouent également un rôle majeur dans ce domaine. La précision est une autre vertu importante. Diverses procédures prescrites doivent être suivies avec rigueur afin de répondre aux spécifications.

Y a-t-il d'autres qualités importantes ?

Oui, un le technicien est l'ambassadeur et la carte de visite de son entreprise. Par conséquent, il doit posséder d'excellentes compétences interpersonnelles. Il doit être capable d'écouter l'utilisateur final avec empathie, sympathie et patience. D'une part, pour affiner son diagnostic, d'autre part, pour trouver les solutions possibles, et aussi pour rassurer le client. Une bonne gestion du stress personnel est une autre qualité importante. Nous sommes régulièrement confrontés à des situations stressantes dues à des pannes et à leurs conséquences. Vous devez être capable de bien gérer cela.

Qu'est-ce qu'un bon pilote de parapente doit être capable de faire ?

Je compare le pilotage d'un parapente à la conduite d'une voiture. Nous conduisons souvent une voiture comme on nous l'a appris à l'auto-école. Nous respectons le code de la route. Cependant, à mon avis, ces connaissances de base ne sont pas suffisantes pour piloter un parapente. Un pilote fait plus que conduire et diriger. Il faut également être capable de manœuvrer en toute sécurité dans des situations diverses et délicates. Pour moi, un pilote de parapente est une personne active qui s'entraîne constamment pour développer sa technique, ses sensations et sa capacité d'analyse et de décision.





«Le précision est une vertu importante. Dans le vol, comme au travail.»

Alain Rey, technicien de service KSU

Comment et quand l'idée du parapente est-elle née ?

Cette idée, je l'avais depuis longtemps. Je passe presque tout mon temps libre en montagne et l'idée de descendre du sommet avec un engin volant plutôt qu'à pied m'a toujours habité.

Il faut bien planifier et préparer les vols. Que faut-il faire ?

Ce sont les démarches dont j'ai besoin pour mon travail de technicien de maintenance. Un bon plan, un objectif, et une grande précision avant tout. Elle exige également des connaissances avancées en matière de météo, d'aérodynamique, de lecture de cartes et de législation aérienne. Comme je fais principalement du Hike & Fly et du Climb & Fly - randonner ou escalader des montagnes, puis redescendre en volant - je dois être en bonne forme physique.

Combien de temps dure en moyenne un vol et la planification ?

Avec Hike & Fly, les vols durent entre 10 et 30 minutes, donc pas très longtemps. Je m'entraîne parfois à faire des vols de fond, mais je suis encore un débutant dans ce domaine. Ces vols peuvent durer plusieurs heures. Mon plus long vol à ce jour a duré 4 heures pour une distance de 30 kilomètres.

Quels sont vos rêves de vol ?

L'un de mes plus grands rêves est de décoller d'un sommet de l'Himalaya au Népal. Cet automne, je veux m'envoler avec ma partenaire de plusieurs sommets de 4000 mètres en Suisse. J'aimerais aussi découvrir les pays que je visite, depuis le ciel. Voler est vraiment addictif. Cela a ouvert une toute nouvelle dimension dans ma vie.



Alain Rey, technicien de service chez KSU A-Technik SA depuis près de 10 ans.

Marco Guarnieri, l'expert en outils

En route avec le magasin mobile KSU Tool Store

Marco Guarnieri est conseiller de vente pour les outils chez KSU A-Technik. Bien que mécanicien automobile, il a reconnu son talent pour le conseil et la vente, et sa passion pour les bons outils. KSU on Tour l'a accompagné chez ses clients pendant une journée.

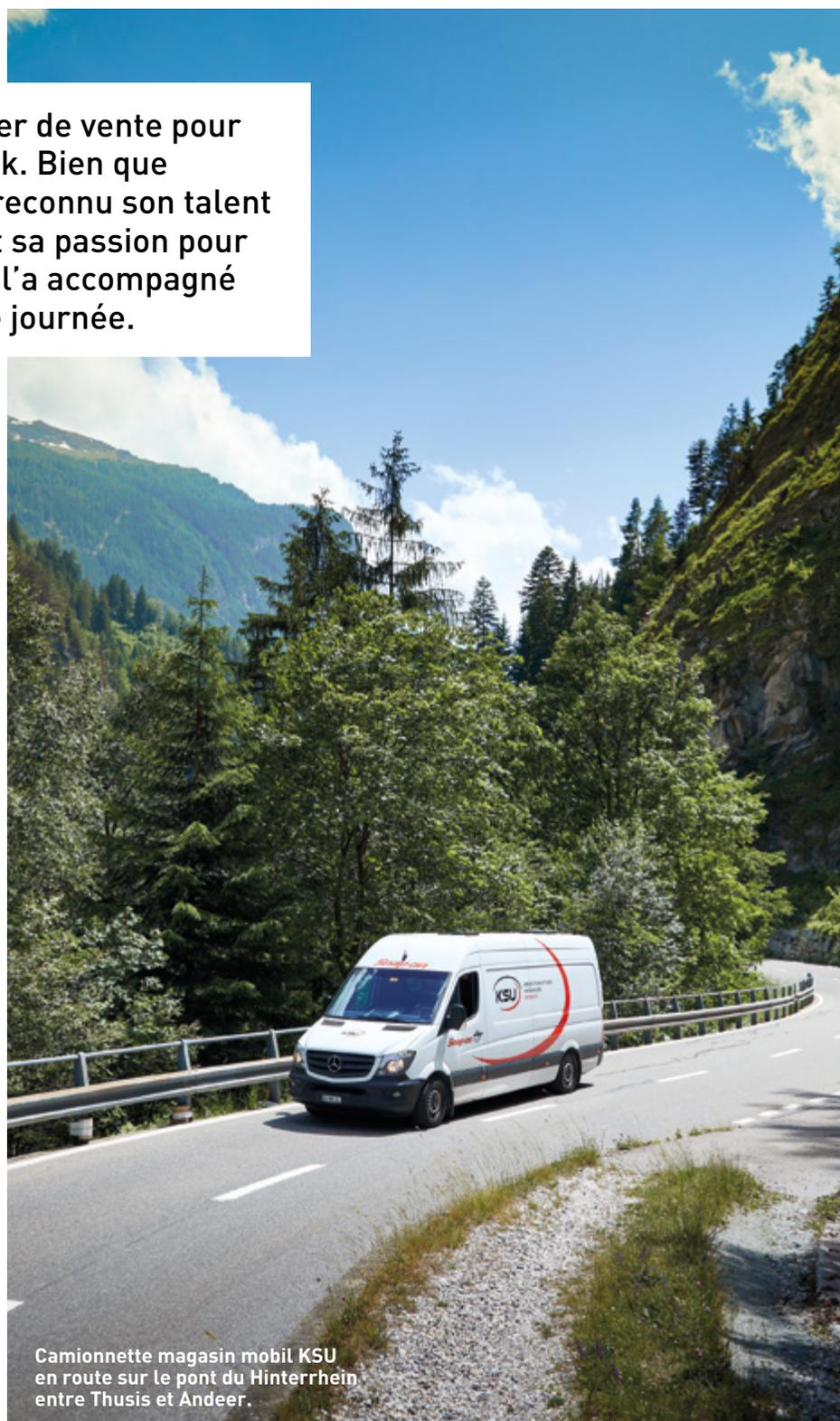
Marco Guarnieri (50 ans) vit sa passion depuis 22 ans. Il connaît ses clients, et sa région comme sa poche. Selon la durée du conseil, il visite cinq à sept clients par jour, parfois plus.

La grande caisse à outils mobile

Comme tous les consultants en outillage de la KSU, Marco Guarnieri ne se déplace non pas avec une voiture, mais avec une camionnette de 6,4 mètres de long. C'est une sorte de caisse à outils surdimensionnée. Des centaines d'outils, qui peuvent être essayés et achetés directement, sont à bord. Rangés proprement, sécurisés pour le transport dans des tiroirs à extension totale ou fixés aux parois du véhicule.

Snap-on : qualité tangible

Depuis qu'il a commencé Marco Guarnieri aime son travail : «Chaque jour est différent, et j'aime être en route dans toute la Suisse». Marco Guarnieri confirme que la large gamme, et la haute qualité de l'assortiment KSU sont de grands avantages. Snap-on, la fameuse marque d'outils, ne manque jamais d'inspirer Marco Guarnieri. De plus en plus de clients ne tarissent pas d'éloges sur Snap-on, et font désormais partie du fan club. Marco Guarnieri : «Snap-on est premium. Les différences de qualité et de manipulation par rapport aux autres outils sont notables. Une fois que vous avez pris Snap-on en main, et que vous avez travaillé avec, vous ne voudrez plus rien d'autre.»



Camionnette magasin mobil KSU en route sur le pont du Hinterrhein entre Thusis et Andeer.

«Une fois que vous avez pris Snap-On en main, et que vous avez travaillé avec, vous ne voudrez plus rien d'autre».

Marco Guarnieri, conseiller en vente outils

Il organise sa journée

Guarnieri planifie lui-même sa journée de travail. «KSU offre des solutions, KSU résout les problèmes», dit-il, rayonnant. Les outils pour les applications spéciales font

partie de son univers, tout comme le mobilier industriel de DEA-Worklab. La planification des postes de travail du DEA avec établis, armoires à tiroirs et étagères est exigeante. Là encore, sa vaste expérience

entre en jeu, car les processus d'un atelier dépendent de la disposition, et la construction du mobilier d'atelier, et non l'inverse.

Des clients satisfaits

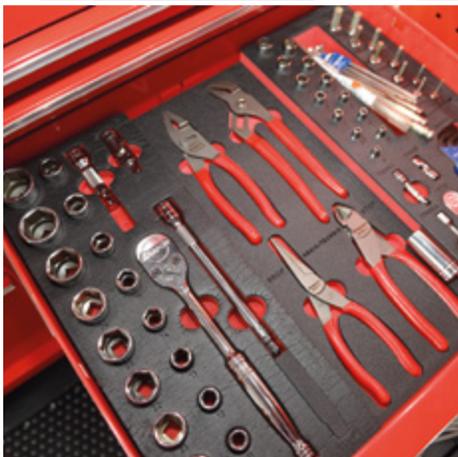
Samuel Depuoz, mécanicien dans l'entreprise forestière Solèr Holz AG à Bonaduz, est un client KSU et Snap-on heureux. «Les machines et les véhicules utilisés pour la récolte du bois et l'exploitation forestière, sont généralement de grande taille et de construction massive. Pour l'entretien, nous avons besoin d'outils solides et à toute épreuve. Notre travail en forêt et dans l'atelier nécessite tout simplement des outils fiables. Nous apprécions énormément les conseils de KSU », nous dit M. Depuoz lors de notre visite.

Écouter et conseiller

Une demi-heure plus tard, nous sommes au rendez-vous suivant, au centre d'atelier communal de Thusis. Stefan Hofmann, le chef de l'atelier, et son équipe ont acheté un dispositif de montage de suspension il y a quelques semaines. Il sert à retirer, et, installer en toute sécurité et sans grand effort les ressorts de suspension de voiture. Un conseil est nécessaire, sur un vieux cric de l'huile fuit et un jeu de tarauds défectueux est à remplacer. Marco Guarnieri écoute, pose des questions, et prend la commande. Stefan Hofmann découvre des nouveaux outils dans le bus KSU.

Administration et service de commande

La journée touche à sa fin. Marco Guarnieri passera encore un peu de temps au bureau à la maison pour tracer l'historique des visites de la journée, et enregistrer les commandes. Il examinera également la liste des nouveaux produits que KSU lui a envoyée aujourd'hui. Demain sera un autre jour, avec de nouveaux défis. La mobilité électrique les rejoindra bientôt, car les stations de recharge rapide de KEMPOWER sont au catalogue de KSU. Marco Guarnieri est convaincu, que ce domaine va prendre un essor rapide et très vite monter en tours.



Samuel Depuoz, mécanicien chez Solèr Holz AG à Bonaduz, avec son extra-long cliquet à joint Snap-on



Marco présente les nouveautés de la gamme KSU directement dans le bus d'outils.



Stefan Hofmann, chef d'atelier au Centre d'atelier communal de Thusis.

Tradition et innovation

Snap-on pour les nouveaux E-Bus de BVB

Le Garage Rank est le seul lieu d'entretien et de stationnement des bus de la Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Il a été construit dans les années 1950, et agrandi dans les années 1970. Les normes de l'époque ne répondent plus aux exigences d'aujourd'hui. De 2022 à 2027, le garage sera donc reconstruit par étapes. Avant même le début de ce projet ambitieux, KSU a été en mesure de livrer à Bâle des chariots d'atelier Snap-on entièrement équipés.



Chariot d'outils Snap-on en service

L'une des raisons décisives pour ce nouveau bâtiment, est que l'ensemble de la flotte de bus de Bâle sera convertie en bus électriques alimentés par batterie. Au total, 126 bus électriques seront achetés en deux étapes, en 2022 et 2027, pour remplacer tous les autres véhicules. «Ce sera une période passionnante, et pleine de défis», déclare Sebastian Messerschmidt. Au BVB, il est responsable entre autres des outils, de l'évaluation de leurs besoins et de leur acquisition, et travaille également comme diagnostiqueur dans l'atelier.

La première tranche de bus électriques comprend 6 bus standard, et 38 bus articulés d'EvoBus (Suisse) SA, ainsi que 8 bus doubles articulés du fabricant suisse Carrosserie HESS SA. Au total, le passage à l'électrique coûtera environ 360 millions de francs suisses.

Projet partiel en guise de remerciement

Avant le grand départ du nouveau bâtiment, Messerschmidt et son équipe ont déjà fort à faire. À la mi-2020, le sous-projet relatif aux outils a été lancé à l'avance, et achevé en décembre de la même année. «Nous savions déjà depuis un certain temps que le remplacement de l'ancien outillage devait se faire. Sachant qu'il s'agit d'un nouveau bâtiment, nous avons voulu utiliser au mieux le temps qui nous était imparti, et nous nous sommes attaqués à ce sous-projet. Par cet achat d'outils, nous nous montrons reconnaissant envers nos employés qui ont travaillé avec



Sebastian Messerschmidt,
Service des achats d'outils



de vieux outils et de vieilles armoires, pendant des années.»

Conseils d'experts

Le consultant en vente d'outils KSU, Roger Jufer, a travaillé en étroite collaboration avec le client pour établir une liste d'outils pour les besoins actuels et futurs. L'objectif était de créer des chariots d'atelier professionnels Snap-on avec tous les outils qu'un mécanicien utilise, une ou plusieurs fois par semaine. En outre, un ensemble d'outils supplémentaires et spéciaux a été prévu. Il est accessible de manière centrale pour tous les mécaniciens.

Messerschmidt : «Il y a certainement différentes approches pour mener à bien une telle affaire. Nous avons décidé de fournir un chariot d'atelier d'aménagement avec tout ce qui devait être acheté. Ensuite, nous laissons le plus grand nombre possible de nos mécaniciens travailler avec

ce chariot. Pendant deux mois, nous avons recueilli les premières expériences. Les mécaniciens nous ont donné un feedback régulier. Ils avaient également une liste de ce qui se trouvait à bord, et pouvaient ajouter ce qui manquait encore en fonction de leur expérience pratique.»

Sélection d'outils sur mesure

Le résultat est impressionnant : 17 chariots d'atelier Snap-on rouges identiques, et très robustes, pesant chacun environ 200 kg et bien équipés. «Ils sont si robustes que nous pourrions probablement y garer un bus sans endommager les chariots de l'atelier», plaisante Messerschmidt. Chaque mécanicien dispose de son propre chariot d'atelier numéroté et étiqueté à son nom.

Chaque outil est marqué du numéro du chariot par gravure laser, et est rangé dans des inserts en mousse. La disposition des inserts a été convenue, et adaptée aux besoins de BVB. Dans les chariots, les cloisons classiques en tôle faisaient partie de la norme de l'époque. Heureusement, cela fait désormais partie du passé. En très peu de temps, tout le monde s'est habitué aux nouveaux inserts et la nouvelle disposition d'outils. Un autre avantage des inserts est qu'ils peuvent être retirés des tiroirs avec les outils. Ainsi il est facile d'emporter un jeu de tournevis dans le bus. Tout reste en place !

Snap-on en cours d'utilisation

Sebastian Messerschmidt connaît Snap-on depuis sa jeunesse. Dans le cadre d'un processus de soumission au cours duquel ont été évalués, la durabilité, la robustesse et la résistance à l'usure, l'ergonomie, la sécurité et la garantie, c'est Snap-on qui est arrivé en tête. «La qualité est si bonne que, les têtes d'un cliquet ne peuvent pas sauter. Cela m'a évité de me casser un doigt, ou de me blesser à plus d'une occasion.»

La qualité prime

«Par habitude, les employés étaient plutôt réticents aux nouveaux outils. Après un peu plus de neuf mois d'utilisation, nous pouvons affirmer que ce nouvel outil a fait ses preuves. Les employés en apprécient les avantages. Ils sont reconnaissants d'avoir changé. Il fallait préparer cette solution pour la certification du système de gestion, de la santé et de la sécurité au travail. C'est encore à faire.»

M. Messerschmidt poursuit : «Je suis reconnaissant à KSU d'avoir été un partenaire et un conseiller important dans le processus d'acquisition. Dès le début nos besoins ont été compris, tout s'est déroulé sans heurts, et la communication a été ouverte et transparente à tout moment. C'est ainsi que cela doit fonctionner, et j'attends déjà avec impatience d'autres projets possibles.»





« De nombreuses sociétés de transport ont commencé à électrifier leur flotte de bus. »

Rami Syväri, Responsable de la mobilité chez Energie 360°, Président du conseil d'administration de swisscharge SA

Mobilité électrique

Rami Syväri, responsable de la mobilité chez Energie 360°, parle de ses débuts dans la mobilité électrique et donne un aperçu de l'avenir proche.

Monsieur Syväri, depuis quand êtes-vous impliqué (professionnellement, et à titre privé) dans la thématique de la mobilité ?

Rami Syväri : Depuis l'automne 2012. Je travaille à plein temps sur le sujet de la mobilité électrique. Lors de mon premier jour de travail, nous avons inauguré la première station publique de recharge rapide en Finlande. À l'époque, une station de recharge de 50 kW était considérée comme la solution la plus rapide. Au début, je me suis occupé de développer le marché finlandais, puis j'ai monté une entreprise internationale avec le système de gestion de la facturation de la Finlande. Je suis venu en Suisse en 2018, et depuis 2020, j'apporte ma contribution au développement de la mobilité électrique, chez Energie 360°, principalement en Suisse. Pour ma part, je roule en voiture électrique depuis fin 2012. J'ai d'abord conduit une hybride rechargeable, et depuis 2016 une électrique.

Comment voyez-vous l'évolution de la mobilité et de l'électricité en particulier ?

Rami Syväri : Avec le changement climatique, l'humanité est confrontée à l'énorme défi de décarboniser notre monde le plus rapidement possible. Un quart de l'ensemble des émissions mondiales provient

du secteur des transports. Les trois quarts d'entre elles sont émises par le trafic routier. Bien que l'on parle aussi d'alternatives, il est clair que l'avenir est dans la propulsion électrique. Dans le domaine du transport routier, il s'agit principalement de véhicules électriques à batteries.

Le développement technologique rapide, le haut rendement énergétique, et la baisse des prix rendent cette technologie compétitive. Dans certains cas très particuliers, l'hydrogène sera certainement aussi utilisé comme vecteur énergétique. Cependant, sa faible efficacité énergétique, la logistique difficile et les coûts plus élevés qui en résultent, limitent fortement son potentiel global. Actuellement, on parle surtout de voitures électriques.

Presque sans s'en rendre compte, de nombreuses sociétés de transport ont déjà commencé à électrifier leur flotte de bus. Les premiers camions électriques sont également déjà sur les routes. Nous assisterons à une électrification globale du secteur des transports : l'électricité est efficace, silencieuse, bon marché, facile à contrôler, et peut être produite sans émissions. En 2019, 75 % de l'électricité fournie en Suisse provenait de sources renouvelables. Pour autant que je sache, toutes les stations de recharge sont déjà alimentées par de l'électricité verte.

La croissance de la mobilité électrique est-elle actuellement plus forte, dans le privé ou dans le transport public ?

Rami Syväri : Il est difficile de répondre à cette question, car malheureusement l'Office fédéral de la statistique ne fait pas d'évaluation pour les bus de transport public. Il n'est donc pas possible de faire une déclaration fondée sur la croissance. Je suppose qu'elle est encore plus forte dans le privé. Etant donné que les achats dans les transports publics se font principalement en raison des coûts d'exploitation et de la réglementation, je suppose que l'évolution dans ce domaine sera très rapide.

Comment le marché a-t-il changé depuis vos débuts ?

Rami Syväri : Au début, la mobilité électrique semblait n'être qu'une alternative écologique parmi d'autres. Outre les carburants durables pour les moteurs à combustion, l'air comprimé, par exemple, a également été présenté comme une énergie durable pour les transports.

Aujourd'hui, la transmission électrique est devenue une technologie importante dans le secteur des transports. On le voit bien sur le marché, les constructeurs automobiles développent, et lancent des modèles électriques. La seule question est de savoir à quelle vitesse le changement se produira.

Pourquoi avons-nous besoin de voitures électriques et sont-elles vraiment écologiques ?



Energie 360° rend l'énergie durable utilisable dans toute la Suisse. L'entreprise planifie, construit et exploite des solutions énergétiques, investit dans les stations de recharge électrique et est un leader dans le domaine du biogaz et des granulés de bois.

Rami Syväri : En Suisse, les véhicules électrifiés contribuent à une mobilité plus respectueuse du climat. 75% de l'électricité fournie dans ce pays provient de sources d'énergie renouvelables, et les voitures électriques produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre. Ils contribuent également à améliorer la qualité de vie : D'une part, en réduisant le bruit causé par le trafic, d'autre part, les véhicules électriques améliorent la qualité de l'air dans les zones urbaines encombrées.

La comparaison du bilan environnemental de différents types d'entraînement se fait par une analyse du cycle de vie, qui prend en compte la production, l'utilisation et le recyclage du véhicule. Selon une étude récente de l'Institut Paul Scherrer (PSI) de 2020, les véhicules électriques ont de meilleures performances environnementales que les autres types de véhicules. Les émissions de gaz à effet de serre plus élevées de la production des voitures à batterie, par rapport aux voitures à moteur à combustion interne, sont compensées en Suisse après environ 30 000 kilomètres grâce aux émissions plus faibles pendant le fonctionnement. Dès lors, l'écobilan des véhicules électriques est meilleur. Par rapport à un moteur à essence, une voiture à batterie permet aujourd'hui d'économiser au total environ 30 tonnes de CO₂ sur une durée de vie de 200 000 kilomètres. L'un des défis actuels est la production de batteries, qui nécessite des matières premières telles que le cobalt, dont l'extraction n'est pas toujours justifiable en termes de durabilité et de droits de l'homme. C'est pourquoi des recherches sont actuellement menées sur des batteries qui nécessitent des matières premières moins sensibles. *

Le réseau électrique actuel résiste-t-il pour des dizaines de milliers (des

millions) de voitures en charge en même temps ?

Rami Syväri : Ce sujet ne m'inquiète pas trop. Les services publics exploitent des réseaux électriques depuis plus de 100 ans. Pendant ce temps, la consommation d'électricité s'est multipliée. On estime que la consommation totale d'électricité de la Suisse ne serait que de 20 % supérieure si tous les véhicules actuels étaient électriques. L'augmentation du nombre de voitures électriques ne se produit pas non plus du jour au lendemain et rarement de manière sélective. Les structures actuelles incitent déjà financièrement les propriétaires et les gestionnaires de biens immobiliers à trouver des solutions intelligentes. Il est judicieux, d'installer une infrastructure de recharge avec gestion de la charge dans des garages, ou des dépôts de véhicules multipartites. Cela permet de répartir la charge des véhicules sur une plus longue période, même s'ils sont tous connectés en même temps. Ainsi, on économise sur l'extension du raccordement électrique, et sur les coûts éventuels des pointes de consommation. Même s'il devait y avoir des limitations locales, je suis convaincu qu'ils seront résolus.

Quels changements voyez-vous pour les garagistes et dans l'entretien en général ?

Rami Syväri : Un véhicule électrique comporte beaucoup moins de pièces qu'un véhicule équipé d'un moteur à combustion. On parle même d'un facteur dix. Les travaux d'entretien doivent toujours être effectués, mais de manière moins intensive. Certains constructeurs installent également les mises à jour du système en ligne, directement dans la voiture, sans qu'il soit nécessaire de se rendre au garage. Par conséquent, l'accent sera certainement mis de plus en plus sur

les services plutôt que sur la mécanique. Même si de nombreux changements sont en cours, des opportunités commerciales vont se présenter. De nouvelles compétences, et de nouvelles solutions seront nécessaires et dans les nouveaux sites, il faudra recourir aux anciennes compétences et solutions. Reconnaître et mettre en œuvre ces opportunités à un stade précoce sera important pour les garagistes.

Quel est le coût de la mobilité électrique par rapport à la voiture classique ?

Rami Syväri : À long terme, conduire des véhicules électriques est non seulement plus durable, mais aussi moins cher. Les coûts totaux résultent des coûts d'achat, ainsi que des coûts d'entretien et de fonctionnement pendant une certaine période et des kilomètres parcourus. Il est vrai que les coûts d'achat des véhicules électriques sont encore relativement élevés, mais de nouveaux modèles moins chers arrivent sur le marché, ce qui provient en partie de batteries moins chères. En fonctionnement, les véhicules électriques sont alors moins chers que les autres types de propulsion : cela est dû au fait qu'ils nécessitent moins de travaux d'entretien. La recharge en électricité est aussi généralement moins chère que le plein d'essence ou de diesel. De plus, les propriétaires de voitures électriques peuvent bénéficier de différentes mesures de subvention en fonction de leur lieu de résidence. **

* Sources : Étude PSI 2020 : https://www.psi.ch/sites/default/files/2020-02/5232_1-2020_F.pdf, fiche d'information de l'OFEN : <https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/9460>

** Sources : Étude PSI 2020 : https://www.psi.ch/sites/default/files/2020-02/5232_1-2020_F.pdf, fiche d'information de l'OFEN : <https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/9460> ** Source : Étude PSI 2020 : https://www.psi.ch/sites/default/files/2020-02/5232_1-2020_F.pdf

Kempower Oy et KSU A-Technik SA: Solution globale de charge rapide pour l'électromobilité.

KSU A-Technik SA complète son offre dans le cadre des solutions globales, en entrant dans le domaine des stations de charge électrique rapide.



«Nous avons trouvé en Kempower un partenaire idéal.»

Ferdinand Smolders,
Directeur général de KSU A-Technik SA

«Comme le secteur des véhicules électriques prend rapidement de l'ampleur, nous sommes très heureux de ce nouveau partenariat. Avec Kempower, nous avons trouvé un partenaire idéal pour compléter notre offre de produits, et répondre aux besoins en stations de charge rapide. Aussi bien pour les ateliers de voitures et camions que pour le secteur public du marché suisse», a déclaré Ferdinand Smolders, Directeur général de KSU A-Technik SA.

«Kempower s'est rapidement développée dans les environnements souvent difficiles des pays nordiques, prouvant sa robustesse, son approche innovante et sa grande qualité de construction.»

Kempower Oy

Kempower Oy développe, fabrique et commercialise des solutions, et des services de charge, pour les véhicules électriques et les machines fonctionnant dans les conditions les plus difficiles. Avec ces systèmes de charge mobiles et stationnaires évolutifs, Kempower dispose d'une vaste gamme de produits. Les solutions de charge sont développées et fabriquées à Lahti, en Finlande.

Série T

La série T de Kempower est un chargeur rapide électrique mobile qui convient aussi bien aux voitures électriques, qu'aux véhicules électriques commerciaux, camions, camionnettes, bus et véhicules tout-terrain. Tout ce dont vous avez besoin pour charger, est une connexion électrique de 63A ou 32A. La série T est robuste et résistante aux intempéries. Un écran tactile intuitif garantit la facilité d'utilisation.

Série S

La série S est une station de recharge rapide stationnaire, modulaire et évolutive pour les voitures électriques, camions à propulsion électrique, bus et véhicules municipaux. Il est particulièrement adapté aux parcs de véhicules électriques, aux aires de stationnement extérieures et aux parkings à étages.

Série C

Les colonnes satellites de charge de la série C sont alimentées par des modules de puissance de 40 kW logés dans les armoires de la série C de différentes tailles.



Chaque accident est un accident de trop

Daniel Stuber a créé SAFE AT WORK, la marque de prévention du SECO et des cantons pour plus de sécurité au travail, et y est responsable de la communication. Du côté des clients, mais aussi parmi ses propres employés, la sécurité au travail est également une préoccupation majeure pour KSU A-Technik AG. SAFE AT WORK peut y contribuer.



Daniel Stuber, photographié devant le bâtiment de l'AMAG à Bienne, qui soutient également le programme de prévention SAW.

KSU on Tour : M. Stuber, pour ceux qui ne le savent pas : Qu'est-ce que SAFE AT WORK ?

Daniel Stuber : En 2009, la Commission fédérale de coordination pour la sécurité au travail (CFST) a lancé le programme « Vision 250 Vies ». L'objectif était de réduire durablement le nombre d'accidents du travail graves et mortels dans différents secteurs. Depuis le début de l'année 2021, SAFE AT WORK (SAW) est la marque officielle de prévention du SECO et des 26 cantons dans le domaine de la protection des employés. SAW complète et soutient les inspections cantonales du travail et le SECO

dans leurs efforts pour assurer la sécurité et la santé au travail.

Quelles sont les intentions de SAW dans le cadre des actions liées aux garages ?

–Les garages et carrosseries suisses emploient plus de 84 000 travailleurs à plein temps dans –quelque 12'000 entreprises. Ils vendent, entretiennent et réparent la majorité de la flotte suisse, qui compte environ 6,1 millions de véhicules. Il y a dix ans déjà, une campagne a été créée pour améliorer la sécurité au travail. Nous voulons poursuivre cette campagne.

Pourquoi faire cela ?

Les employés doivent être protégés des risques pour leur propre santé et leur propre sécurité. Les accidents et les maladies professionnelles sont à l'origine de nombreuses souffrances pour les personnes concernées et de coûts importants, tant pour les entreprises que pour la société.

Pourquoi les garages et les ateliers de carrosserie sont-ils concernés par SAW ?

Malheureusement, l'analyse de tous les accidents signalés montre que le risque d'accident est supérieur à la moyenne dans ce secteur par rapport à tous les autres secteurs. 97 cas pour 1000 employés par an, considérés sur les 10 dernières années, sont trop nombreux. Dans les autres secteurs, la moyenne n'est que de 65 cas.

Que fait SAW concrètement pour changer cela ?

Pour améliorer la sécurité sur le lieu de travail - en particulier pour les jeunes professionnels - nous avons élaboré divers supports. Nous nous appuyons notamment sur l'outil de formation en ligne pour les apprenants et sur le kit de formation avec des documents pour tous ceux qui veulent s'informer sur la sécurité au travail. Ils peuvent être commandés ou téléchargés gratuitement. Le tout est complété par des films de prévention.

Leurs efforts sont-ils utiles ?

Il est toujours difficile de prouver que la prévention fonctionne. Mais les chiffres suggèrent fortement que nos efforts portent leurs fruits. Le nombre de cas est en baisse depuis des années. Lentement, mais régulièrement au fil des ans, ce qui nous rend extrêmement heureux et nous encourage à poursuivre et à intensifier notre travail. Cela est également dû au soutien plus ou moins important de nouveaux partenaires. Merci à la KSU de nous donner l'occasion de faire connaître SAFE AT WORK ici.



A red tractor is positioned on a MAHA braking test bench inside a workshop. The tractor is viewed from the front, showing its large rear tires and smaller front tires. A person is visible at the bottom of the frame, working on the front suspension area. The background shows a large open bay door leading to an outdoor area with green trees.

*Le banc de freinage MAHA -
la sécurité dans l'agriculture
et sur les routes.*

Photo : Battaglia Landmaschinen AG, Thusis

KSU A-Technik SA

Des solutions et des services compétents

EQUIPEMENT D'ATELIER

Conseil & vente

T 056 619 77 00

F 056 619 77 88

equipment@ksu.ch

Service clients

T 056 619 77 55

F 056 619 77 66

service.equip@ksu.ch

STATION DE LAVAGE

Conseil & vente

T 056 619 77 99

F 056 619 77 88

wash@ksu.ch

Service clients

T 056 619 77 60

F 056 619 77 66

service.wash@ksu.ch

OUTILLAGE

Conseil & vente

T 056 619 77 22

F 056 619 77 33

tools@ksu.ch



Réalisons ensemble vos projets.

KSU A-TECHNIK AG

Lägernstrasse 11
CH-5610 Wohlten AG

T 056 619 77 77

F 056 619 77 11

info@ksu.ch

Heures de bureau

Lundi – jeudi

Vendredi

7h30 à 12h00 / 13h00 à 17h00

7h30 à 12h00 / 13h00 à 17h00

ksu.ch