



LED-Nachrüstlampe von Osram
Für die Strasse zugelassenes LED-Leuchtmittel

Seite 4



Logistik und die aktuellen Herausforderungen

Seite 7



Probleme mit der Batterieladung
in Euro-6-Fahrzeugen

Seite 10



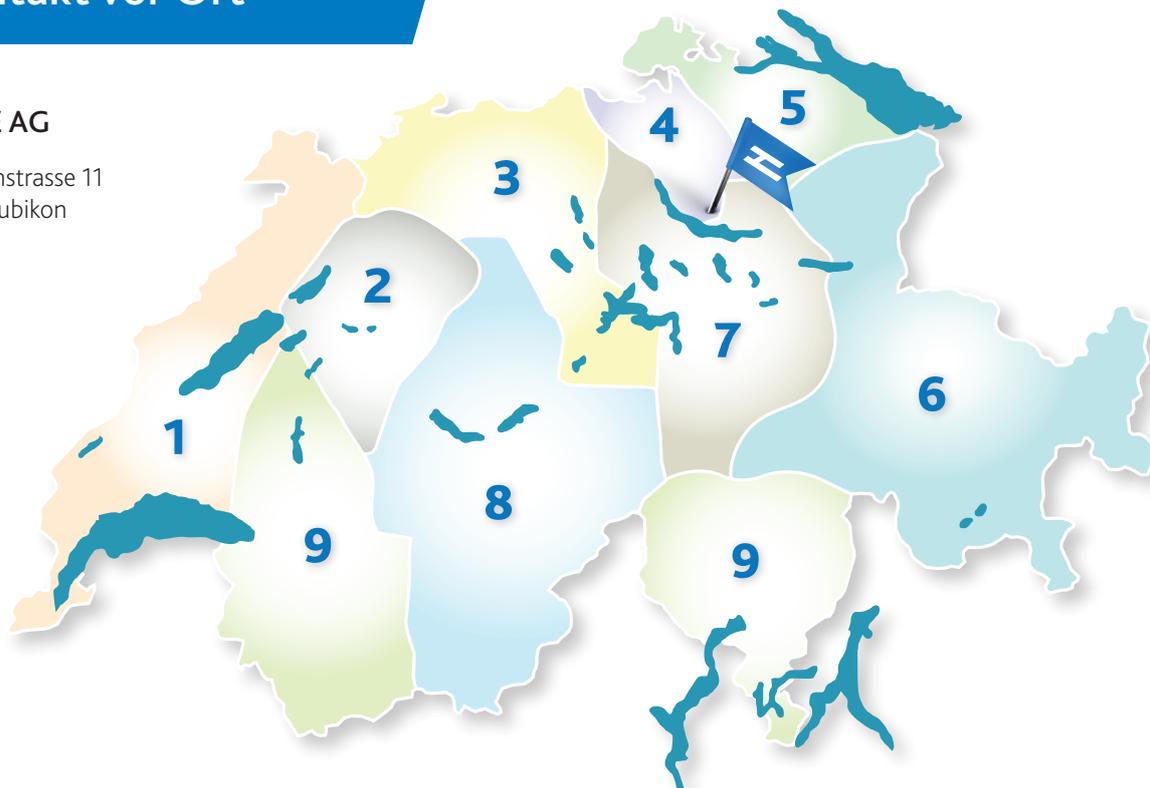
DAB+: Tipps für den Einbau

Seite 14

Ihr Kontakt vor Ort

HOELZLE AG

Rosengartenstrasse 11
CH-8608 Bubikon



Ralph Bahrt

078 781 96 69
r.bahrt@hoelzle.ch



Roman Brühlhart

079 419 60 81
r.bruehart@hoelzle.ch



Markus Felder

076 360 96 67
m.felder@hoelzle.ch



Meta Fauler

079 365 02 04
m.fauler@hoelzle.ch



Rolf Esslinger

079 359 11 51
r.esslinger@hoelzle.ch



Andreas Riedi

076 412 86 86
a.riedi@hoelzle.ch



Hansueli Hui

079 419 60 82
h.hui@hoelzle.ch



Godi Hanhart

079 904 62 23
g.hanhart@hoelzle.ch



Sven Baechtiger

079 470 22 72
s.baechtiger@hoelzle.ch



Noe Lochmatter

Verkaufsleiter

079 829 97 00
044 928 34 32
n.lochmatter@hoelzle.ch

Impressum

HOELZLE AG
Rosengartenstrasse 11
CH-8608 Bubikon

Telefon: 044 928 34 34
Fax: 044 928 34 35

www.hoelzle.ch
info@hoelzle.ch
facebook.com/hoelzleag

Herzlich willkommen!

Liebe Leserin, lieber Leser

1951 gründeten meine Grosseltern Ella und Richard Hölzle in der eigenen Wohnung ihre Einzelfirma mit dem Vertrieb von Fahrzeugelektrikteilen. Die ersten sieben Jahren waren harzig, doch aufgeben war trotz regelmässigen Überschwemmungen des Lagers im Keller nie eine Option. Während diesen Anfangszeiten am Brüggläcker in Zürich-Oerlikon entstand eine Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen Isolde Schaub und der Familie Hölzle (heute Baumann), die bis heute anhält. Es freut mich ausserordentlich, Isolde Schaub zum 50-jährigen Hoelzle-Jubiläum zu gratulieren.

In den vergangenen 70 Jahren hat sich Hoelzle stark verändert; so auch im digitalen Bereich. Während zu Anfangszeiten alles von Hand erledigt wurde, profitieren unsere Kunden sowie Mitarbeitenden heute von einer ganzen Palette an digitalen Lösungen. Im Bericht auf Seite 16 erfahren Sie mehr über die sieben digitalen Meilensteine.

Gewandelt haben sich auch die Lieferketten. Wurde anfangs ausschliesslich im EU-Raum eingekauft, so arbeiten wir heute mit Herstellern aus aller Welt. Das geht nur dank weltweit funktionierenden Lieferketten, welche durch die Covid-19-Massnahmen der Regierungen stark gestört werden. Auf Seite 6 zeigen wir die aktuellen Herausforderungen auf.

Die juristischen Regelwerke wachsen und wachsen. Sie können Hürden schaffen, die nur grosse Unternehmen mit genügend Ressourcen überwinden können. Ein gutes Beispiel dafür ist der LED-Ersatz von Glühlampen. Seit 2016 führen wir Produkte von kleineren Herstellern im Programm, doch erst jetzt ist es Osram gelungen, eine offiziell zugelassene Version auf den Markt zu bringen. Genaueres erfahren Sie auf der nächsten Seite.

Die neuen Abgasnormen zwingen die Fahrzeughersteller zu immer saubereren Fahrzeugen. Mittlerweile sind die Anforderungen sehr hoch; die Fahrzeuge bewegen sich am Limit. So stark, dass jeglicher Spielraum fehlt. Kleinste Änderungen am Fahrzeug können zu neuen Problemen führen; so auch bei der Umsetzung der Abgasnorm Euro 6 in Bezug zur Batterieladung. Auf Seite 10 finden Sie Lösungen für diese Thematik.

Auch der Umstieg von FM auf DAB+ basiert auf einem Gesetz. Viele unserer Kunden und wir selber durften bereits Erfahrungen im Umstieg auf DAB+ sammeln. Diese Erfahrungen und Tipps möchten wir mit Ihnen auf Seite 12 teilen.

Noch kein Gesetz gibt es für die Warnhinweise bei Staplern. Viele Unternehmen sind dennoch daran interessiert, die Sicherheit eines fahrenden Staplers zu erhöhen. Auf Seite 14 zeigen wir Ihnen auf, wie Sie dies tun können.

Viel Spass beim Lesen des Journals.

Ihr


Simon Baumann
Geschäftsführer





LED-Nachrüstlampe von Osram Einleuchtender Unterschied

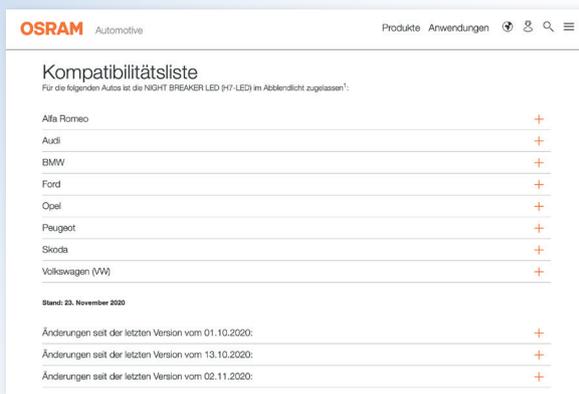
Antonio Horn, Product Manager

Die Ablösung der Glühlampe nimmt ihren Lauf. Osram, ein Pionier in Sachen Licht, bringt als erster eine in Deutschland strassenzugelassene H7-LED-Retrofit auf den Markt.

Da Scheinwerfer und Leuchten immer mit den passenden Leuchtmitteln homologiert werden, gab es bis dato keine strassenzugelassenen LED-Ersatzleuchtmittel. Mittels einer Kompatibilitätsliste (siehe unten) kann geprüft werden, ob die Osram H7-LED für das eigene Fahrzeug zugelassen ist. Die speziell von Osram in Deutschland entwickelte und in Italien hergestellte Night Breaker LED, lässt nicht nur das Designerherz höher schlagen. Auch auf der Strasse sorgt sie für ein

neues visuelles Fahrgefühl bei Tag sowie vor allem bei Nacht. Wer auch schon einmal seine H7-/H4-Halogenlampe durch eine LED ersetzt hat (illegal auf öffentlichen Strassen), weiss, dass es widerstands- oder leistungsbedingt zu Fehlermeldungen kommen kann. Auch hier kann Osram Abhilfe schaffen: mit seinen «LEDriving Smart CanBus».

Osram ist mit den Behörden verschiedener Staaten betreffend einer Strassenzulassung für die Night Breaker LED in Kontakt, unter anderem auch mit der Schweiz. Um mehr darüber und die neue Nachrüstlampe zu erfahren, hat Hoelzle bei Christian Filomeno von Osram nachgefragt.



www.osram.de/ledcheck

Kompatibilitätsliste - für die Autos gemäss Liste ist die Night Breaker LED (H7-LED) von Osram im Abblendlicht zugelassen



1



2



3



Das in München ansässige Unternehmen Osram bietet ein breites Portfolio an Komponenten und Produkten für alle wesentlichen Anwendungen von sichtbarem und unsichtbarem Licht. Von Sensoren für autonomes Fahren und für Wearables (z.B. ein Fitnessarmband), über Licht für lebensrettende chirurgische Eingriffe bis hin zur Beleuchtung von Events sowie Industrie-Beleuchtung.

Der Geschäftsbereich Automotive entwickelt, produziert und vertreibt Lampen und Systeme für diverse Branchen. Automotive unterhält langjährige und enge Kundenbeziehungen zu prägenden Akteuren dieser Branchen. Im Dialog mit ihnen werden gezielt technologische Innovationen entwickelt.

Osram ist im Bereich Automotive weltweit die Nummer 1. Mit der Digitalisierung bieten sich neue Chancen im Bereich intelligenter Lichtlösungen. Um diese bestmöglich zu nutzen, erweitert Osram seine Kompetenzen ständig durch strategische Partnerschaften und Zukäufe, wie etwa durch den Zukauf des Unternehmens Ring für Produkte ausserhalb des Lichtgeschäftes, oder die Beteiligung an LeddarTech, einem Spezialisten für LiDAR-Orientierungssysteme für das Autonome Fahren.

Die Hauptprodukte sind nach wie vor hochinnovative Scheinwerfer, aber auch zahlreiche Komponenten für selbstfahrende Autos. LED, Laser- und Matrixlicht und Sensoren für automatisiertes Fahren transformieren die Anwendungen vom Licht im Automobilbereich in zunehmendem Tempo. Mit zahlreichen Anwendungen von sichtbarem und unsichtbarem Licht steht Osram in der vordersten Reihe der Innovation für verschiedene OEM-Kunden, aber auch für den Handel und nicht zuletzt für den Endverbraucher.

Osram bietet clevere und optisch ansprechende Fahrzeugbeleuchtung. Aber am wichtigsten ist die deutliche Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr. Ein moderner PKW verfügt über rund 200 Lichtquellen. Einige der Systeme nutzen dabei unsichtbares Licht, wie eben zur intelligenten Umgebungsanalyse und Abstandsmessung oder auch zur Fahrerbeobachtung.

Die Web-Seite www.osram.com/am vermittelt weitere, spannende Informationen zum Portfolio. Von konventionellen Lampen über Mehrwertlampen bis hin zu LED-Lösungen und noch mehr.

(Quelle: Osram GmbH)

Interview mit Christian Filomeno Vertriebsleiter Automotive Aftermarket CH+AT bei Osram

Dürfen in Deutschland eingelöste Fahrzeuge mit der Night Breaker LED auch in der Schweiz fahren?

Ja, es gelten auch im Ausland die Gesetze des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Das heisst, ein Fahrzeug kann in einem Land, in dem es nicht zugelassen ist, auch nicht beanstandet werden. Eine Ausnahme bilden Länder mit Linksverkehr, beispielsweise Grossbritannien. Hier muss der Fahrer auf Halogenlampen zurückrüsten, auch wenn das Fahrzeug in Deutschland zugelassen ist.

Kann die Night Breaker LED auch als Fernlicht eingesetzt werden?

Die LED-Lampe ist vorerst ausschliesslich für das Abblendlicht zugelassen. Eine Zulassung für eine Fernlicht-Anwendung bedarf gesonderter Test- und Zulassungsverfahren, an denen wir arbeiten. Das Gleiche gilt auch für H4-Ersatzlampen, an der wir ebenfalls arbeiten, als auch eine 24-V-Version für LKW.

Glauben Sie, dass andere Marktteilnehmer wie Philips dem Beispiel von Osram folgen werden?

Das lässt sich vermuten. Jedoch hinterlässt in solchen Fällen häufig der Pionier den bleibenden Eindruck, so dass wir als Osram für diesen Meilenstein in die Geschichte eingehen, denn bis anhin waren im Aussenbereich keine LED-Lampen in einem reglementierten Bereich wie Europa, und auch der Schweiz, zugelassen.

Wie ist das Echo auf die Einführung der neuen Night Breaker LED in Deutschland?

Das Feedback war sehr positiv, so dass wir auch viele Anfragen aus der Schweiz erhielten. Dank der klaren Reglementierung und des transparenten Prozesses konnten wir auch Skeptiker von unserer H7-LED überzeugen.

Wird der Ausfall einer Night Breaker LED im Zusammenhang mit dem Smart CanBus angezeigt?

Der Zweck des CanBus, also dem Lastwiderstand, ist primär, das unterschiedliche elektrisch/elektronische Verhalten von Halogen und LED zu kompensieren, damit es bei ordnungsgemäsem Betrieb zu keiner Fehlermeldung kommt. Eine umfängliche Fehlererkennung beim Ausfall der LED kann durch die Komplexität der existierenden Variationen der Bordelektroniken leider nicht sichergestellt werden, zudem ist eine Ausfallerkennung nicht gesetzlich erforderlich. ♦



4

5



LED-Sortiment bei Hoelzle

Bild 1: Die neue strassenzugelassene H7-LED-Nachrüstlampe im Abblendlicht; zurzeit beschränkt auf Deutschland

Bild 2: Das Set der H7-LED

Bild 3 | 4: Vergleich der Ausleuchtung mit Halogen und mit LED

Bild 5: LEDDriving Smart CanBus



Heute bestellt – Morgen geliefert

Logistik und die aktuellen Herausforderungen

Samuel Knöpfli, Product Manager

Spätestens seit dem 26. Januar 2020 ist Covid-19, auch Coronavirus genannt, ein Teil unseres Alltags geworden. Die Veränderungen und Einschränkungen im Privat- sowie im Berufsleben sind unzählige und einschneidend. Die Versorgung mit den von den Kunden benötigten Ersatzteilen soll so selbstverständlich sein wie der Kaffee oder Tee am Morgen. Covid-19 hat dem Hoelzle-Versprechen «Heute bestellt, Morgen geliefert» neue Herausforderungen gebracht. – Warum ist das so und was unternimmt Hoelzle, um dieses Versprechen weiterhin einzuhalten?

Die Ersatzteilversorgung gestaltet sich immer gleich. Die benötigten Teile müssen bei Bedarf in ausreichender Menge, schnellstmöglich oder zum gewünschten Termin zur Verfügung stehen. Qualität und marktgerechter Preis der Produkte ist eine Grundvoraussetzung.

Eine Kette ist bekanntlich nur so stark wie das schwächste Glied (siehe Abbildung Seite 8). So auch in der Lieferkette vom Hersteller über den Vertrieb bis zum Kunden. Das Bindeglied sind hier die Spediteure und Lieferdienste, welche einen grossen Einfluss auf die Verfügbarkeit der Waren haben. Gerade Covid-19 hat diese Bindeglieder auf eine besondere und herausfordernde Belastungsprüfung gestellt.

Warum verlängerten sich die Anlieferzeiten? Einkauf und Lieferung zum Hoelzle-Lager

Produktions- und Speditionszeiten haben sich zu Zeiten von Covid-19 stark verändert. Die sogenannten Lead-Times (benötigte Produktionszeit der Hersteller) sind bei manchen Produzenten von beispielsweise zwei Wochen auf heute 10 oder mehr Wochen angestiegen. Lieferzeiten und Frachtpreise haben sich teilweise verdoppelt oder verdreifacht. Dabei macht

es keinen Unterschied, ob der Hersteller aus Europa oder anderen Kontinenten stammt, da auch Europäische Hersteller abhängig von Rohstoff-Lieferanten aus aller Welt sind.

Verlängerte Lieferzeiten aufgrund Covid-19 in einem zeitlichen Ablauf erklärt:

März und April 2020

Erste COVID19 Welle und der damit verbundene Lockdown schränkt die Handelstätigkeit vieler Firmen ein. Firmen werden teilweise sogar temporär geschlossen. Zudem wird in Asien die Produktion mancherorts stark heruntergefahren oder gänzlich gestoppt.

Aufgrund fehlender Fracht (Container) entstehen Überkapazitäten auf den Containerschiffen.

Da ein Containerschiff erst ab 70-80% Auslastung rentabel unterwegs ist, legen Reedereien Containerschiffe still, um die anderen Schiffe auszulasten und damit den Preis stabil zu halten.

Mai bis August 2020

Covid-19 ist nun auch in den USA aktuell. Der Lockdown in den vereinigten Staaten führt dazu, dass weniger Hafenumarbeiter sowie Lastwagenfahrer für den Umschlag der gelieferten Container zur Verfügung stehen. Frachtschiffe mit vollen Containern kommen in den Häfen an, werden aber nur sehr schleppend entladen. Die Standzeiten der Schiffe zum Löschen der Ladung (Entladen der Container) erhöhen sich.



September 2020 bis Januar 2021

Asien, welcher als erster Kontinent vom Virus betroffen war, hat die Situation nun unter Kontrolle. Die Produktion wird dank der steigenden Nachfrage und dem bevorstehenden, weltweiten Weihnachtsgeschäft auf ein höheres Niveau als vor Corona hochgefahren. Zur selben Zeit verlegen viele Firmen, welche sich in einer Region mit Lockdown befinden, wegen der eingeschränkt möglichen Produktionstätigkeit im eigenen Land und den teilweise fehlenden Rohstoffen, die Produktion nach Asien.

Das Produktionsvolumen in Asien steigt, vor allem die Nachfrage nach Artikeln des täglichen Gebrauchs. Einrichtung von Homeoffices, Sportgeräte sowie Schutzartikel wie Masken, Handschuhe usw. zur Bekämpfung der Pandemie tragen dazu bei.

Dass dadurch die Nachfrage für Frachtkapazitäten nach Europa und USA ansteigt, ist eine logische Folge, werden doch die meisten der erwähnten Artikel in Asien hergestellt. Leider ist die Anzahl Frachtschiffe noch immer reduziert. Volle Container stapeln sich in den vom Lockdown betroffenen Häfen, welche wegen fehlender Transportmöglichkeiten und geschlossener Handelsfirmen nicht entladen werden können. Frachtschiffe warten vor den Häfen um zu entladen, für die vollen Container fehlt es an Lagerplatz.

Die Folge dieser Verkettung sind fehlende Leercontainer in Asien, da erstens immer noch nicht alle Schiffe wieder in Betrieb sind und zweitens die in Betrieb befindlichen Schiffe langsamer als sonst wieder nach Asien zurückkehren. Selbst Frachtextperten haben eine solche Situation noch nie erlebt. Hoelzle hat darauf reagiert und seit letztem Sommer das Lagervolumen und die Einkaufsintervalle erhöht.

Warum verlängern sich die Auslieferungszeiten? Die Lieferung von Hoelzle zum Kunden

«Heute bestellt, Morgen geliefert»: Um ihr Versprechen einhalten zu können, ist Hoelzle auf starke Bindeglieder in der vorgängig erwähnten Lieferkette angewiesen.

Covid-19 hat die Speditionspartner von heute auf morgen in eine nicht voraussehende Situation gebracht. Das Versprechen konnte zeitweise nicht eingehalten werden, es musste eine Lösung gefunden werden, und zwar schnell.

März und April 2020

Als am 16. März 2020 der Schweizer Bundesrat die ausserordentliche Lage ausruft und damit das öffentliche Leben stark einschränkt, beginnt für viele ein bis dato nicht gekanntes Leben. Homeoffice wird empfohlen, Geschäfte, welche nicht Lebensnotwendiges verkaufen, werden geschlossen.

Onlinebestellungen und Onlinehandel gewinnen an Wichtigkeit und nehmen zu.

Das Paketvolumen, welches von Post Logistics bewältigt werden muss, explodiert und steigt auf über 17 Millionen Pakete im April 2020. Zum Vergleich: Das Weihnachtsgeschäft im Dezember 2019 brachte gerade mal 15.7 Millionen Pakete. Auf diese alljährliche Situation konnte sich die Post jeweils vorbereiten (Quelle: post.ch). Über Nacht musste die Post also signifikant mehr Pakete befördern, zudem die



neuen Sicherheitsvorschriften und Abstände der Mitarbeiter gewährleisten und auch noch am nächsten Tag ausliefern. Ein nahezu unmögliches Vorhaben.

Als Resultat werden Pakete teilweise mit einer Verspätung von mehreren Tagen ausgeliefert, darunter auch Lieferungen an Hoelzle-Kunden. Ein Zustand, welcher für Hoelzle so nicht akzeptabel war.

Das grössere Volumen der Post war vor allem dem steigenden Paketverkehr zwischen B2C¹-Kunden zuzuschreiben. Natürlich hat das Paketvolumen von B2B²-Kunden auch zugenommen, jedoch nicht im selben Ausmass.

Wie konnte Hoelzle ihre Kunden weiterhin mit der gewohnten Qualität beliefern, und damit Standzeiten in den Werkstätten reduzieren sowie die Planungssicherheit des Werkstattaufenthaltes gewährleisten? Bereits anfangs April konnte Hoelzle als zusätzliche Versandoption die Lieferung über Nacht mit NSE (Night Star Express) anbieten. NSE ist vor allem im B2B-Sektor aktiv und beliefert die Kunden über Nacht bis spätestens morgens um 07.00 Uhr.

Wie geht es bei Hoelzle weiter?

Der Transport vom Hersteller zu Hoelzle bleibt bis zur Normalisierung der Covid-19-Situation wohl wenig berechenbar. Egal ob bei Lieferanten aus dem In- oder Ausland, Lieferengpässe können trotz sorgfältiger Planung weiterhin entstehen. Gründe hierfür sind die folgenden:

- die Nachlieferung von Rohstoffen für die Produktion bleibt wegen eines Lockdowns aus,
- Kapazitäten auf dem internationalen Frachtmarkt werden knapp oder
- Produktionszeiten verlängern sich infolge steigender Nachfrage.

Eine Entschärfung der aktuellen Situation wird nur erreicht durch

- geschicktes Einkaufen,
- höhere Lagerbestände als normal sowie
- der genauen Beobachtung des weiteren Covid-19-Verlaufes .

Der operative Einkauf sowie das Produktmanagement sind täglich mit Herstellern und Lieferanten in Kontakt um Lieferengpässe zu vermeiden. Die Auslieferung der vom Kunden bestellten Ware ist dank dem Logistikteam und dem neuen, starken Kettenglied NSE wie gewohnt am Folgetag gewährleistet. ♦

1 B2C, Business to Customer: Kundenbeziehung Firma zu Privatkunde
2 B2B, Business to Business: Kundenbeziehung Firma zu Firmenkunde



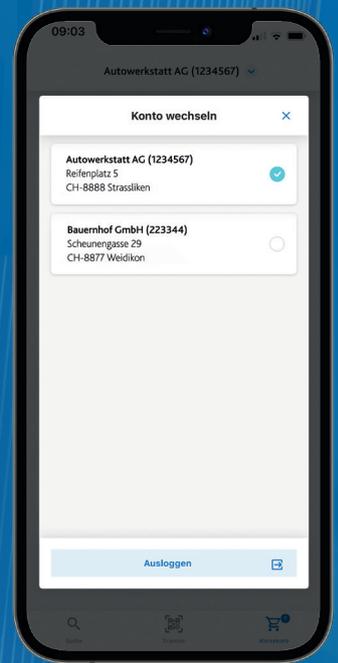
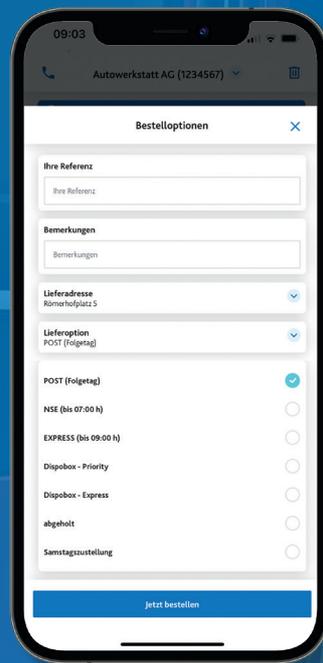
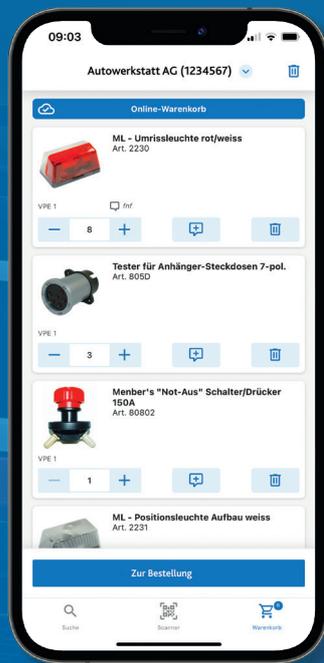
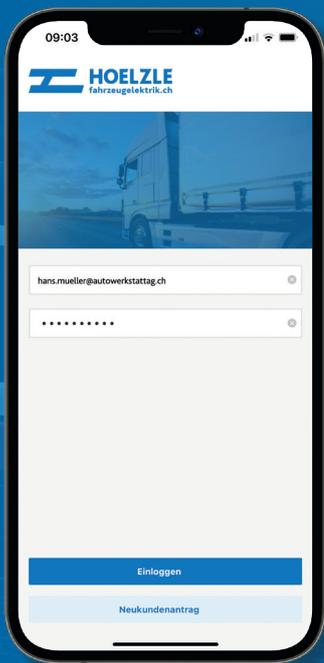
Lieferkette bei Hoelzle: vom Hersteller über den Vertrieb bis hin zum Kunden

HOELZLE.app

neue
Version

- ✓ Effizienter bestellen
- ✓ Zeit sparen
- ✓ Fehler vermeiden

Mit der kostenlosen App im **neuen, benutzerfreundlichen Design** scannen und bestellen Sie unsere Artikel mit wenigen Klicks.



Die HOELZLE.app ist jetzt noch **effizienter** dank einer **genaueren und schnelleren** Scannersoftware.

NEU: Ihr Warenkorb in der App ist mit Ihrem Warenkorb im Webshop immer **synchronisiert**.

NEU: Die Liefereoptionen können Sie nun **direkt in der App** anpassen

NEU: Wechseln Sie das Konto **direkt in der App**



Die **ablösbaren Hoelzle-Etiketten** bringen **Ordnung in Ihr Lager** und steigern die **Effizienz der Bestellung**.



Available on the
App Store



ANDROID APP ON
Google play

Probleme mit der Batterieladung in Euro-6-Fahrzeugen



Louis Kasper, Product Manager

Der Generator, auch Alternator oder Lichtmaschine genannt, soll die Batterien (Starterbatterie und Bordbatterie) während der Fahrt aufladen – so weit, so gut. Doch bei modernen Motoren, vor allem seit der Einführung der Euro-6-Norm 2015, gilt das immer weniger. Warum ist das so, und was haben moderne Batterieladesysteme damit zu tun?

In den meisten Fällen handelt es sich um Reisemobile, Wohnmobile oder umgerüstete offroad-taugliche Fahrzeuge auf Basis von aktuellen Euro-6-Motoren mit sogenannten Batterie-Management-Systemen (BMS). Auch Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und Rettung sind davon betroffen. Müssen doch die benötigten Zusatzaggregate über eine Zweitbatterie mit Strom versorgt und diese während der Fahrt geladen werden.

BMS können Probleme verursachen

Im Bemühen, die immer strenger werdenden Abgasnormen und Verbrauchsvorgaben zu erfüllen, versuchen die Fahrzeughersteller kleine und kleinste Energieeinsparpotenziale zu nutzen. Moderne «Smart-Charger» oder «intelligente Lichtmaschinen» (siehe Abbildung 1, unten) werden somit nur noch dann zur Energiegewinnung hinzugeschaltet, wenn sie unbedingt benötigt werden. Das Batterieladesystem berücksichtigt, nebst dem aktuellen Ladezustand der Batterie, mittels zahlreicher elektronischer Helfer den aktuellen Lastzustand, die Umgebungstemperatur und aktive Verbraucher. Es gibt auch Systeme, welche den Generator (siehe Abbildung 2, Seite 11) beim Bremsen kurzzeitig zuschalten und die überschüssige Energie als hohen Ladestrom der Starterbatterie zuführen. Damit die Batterie dafür Kapazität frei hat, wird sie in der übrigen Zeit nur auf etwa 80 Prozent geladen.

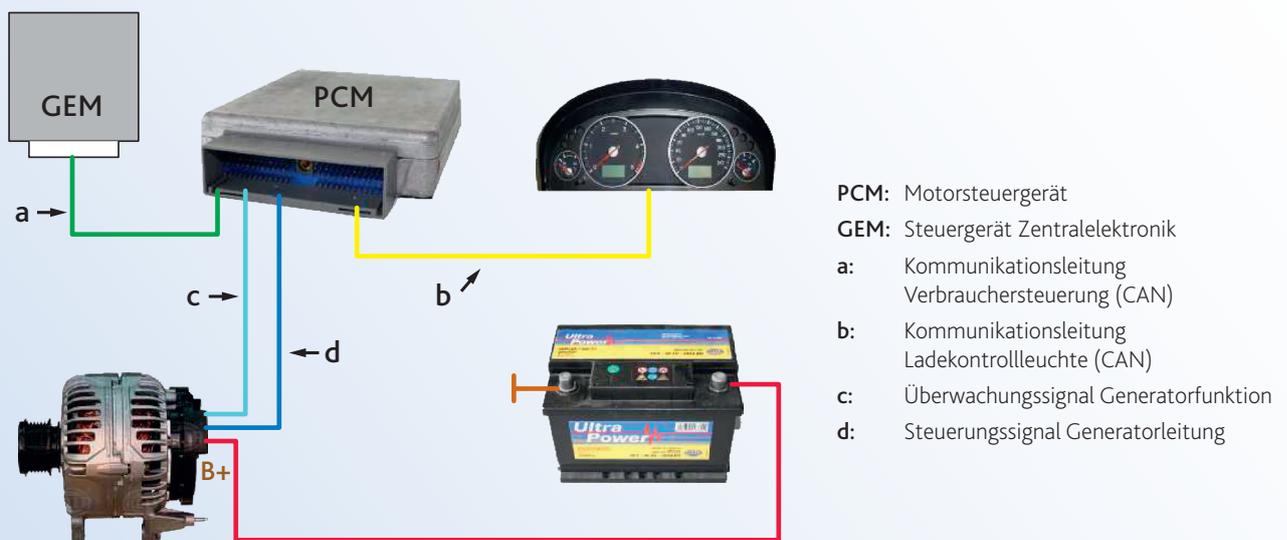


Abb. 1 – Das Smart-Charge-System (Beispiel Ford) kommt ohne zusätzliche Bauteile aus, hat im Motorsteuergerät eine Selbsttest-Funktion und ist diagnosefähig. Ausserdem erhöht das Motorsteuergerät bei zu hoher Generatorbelastung die Leerlaufdrehzahl, um die Generatorleistung anzuheben (Quelle: Technische Information, Hella GmbH & Co. KGaA)



Abb. 2 – Bosch Smart-Generator und Euro-6 konformer Peugeot Motor 1.2 L 130 PS mit intelligenter Lichtmaschinensteuerung

Dies hat negative Folgen für die Zusatzbatterie, die ebenfalls nur kurze Ladephasen mit stark schwankender Spannung abbekommt. Es kann sogar vorkommen, dass wenn die Zusatzbatterie bei Fahrtbeginn besser geladen ist als die Starterbatterie, Ladestrom von der zweiten Batterie zur Starterbatterie fließt oder vom Aufbau ins Basisfahrzeug – mit dem Ergebnis, dass die Zusatzbatterie noch mehr entladen wird und so zu wenig Kapazität zur Verfügung steht, um die Zusatzaggregate mit Strom zu versorgen.

Unterstützung für das «intelligente» Batterieladesystem

Als Abhilfe bieten sich sogenannte Booster oder Ladewandler an. Sie ziehen gezielt Strom aus der Starterbatterie ab und signalisieren der Lichtmaschine damit einen Nachladebedarf. Die Spannung an der Bordbatterie regeln die Ladewandler dann so, dass für jeden Typ – auch Lithium-Akkus – die optimale Ladung nach Kennlinie erfolgt. Zudem wird auch das Zurückfließen des Stroms von der Zusatz- zur Starterbatterie verhindert.



Abb. 3 – Ladewandler von IBS mit verschiedenen Lademodi und Statusanzeige

Als Beispiel sei hier der IBS Doppelbatterie Manager DBM20A erwähnt (siehe Abbildungen 3 und 4). Nebst den Funktionen als Batterietrennrelais (siehe auch Journal-Ausgabe 11, ab Seite 14) und Ladewandler löst dieser auch das Problem der Ladeunterbrechung mit den «Smart-Chargern». Zudem können verschiedene Ladespannungen eingestellt werden, und zusammen mit zusätzlichen Modulen können Anwendungen wie Not-Starthilfe und Seilwindenbetrieb umgesetzt werden. ♦

Mit freundlicher Unterstützung von Alexander Müller, OEM Plus GmbH, Robert Bosch AG Switzerland, Peugeot Deutschland GmbH und Hella GmbH & Co. KGaA

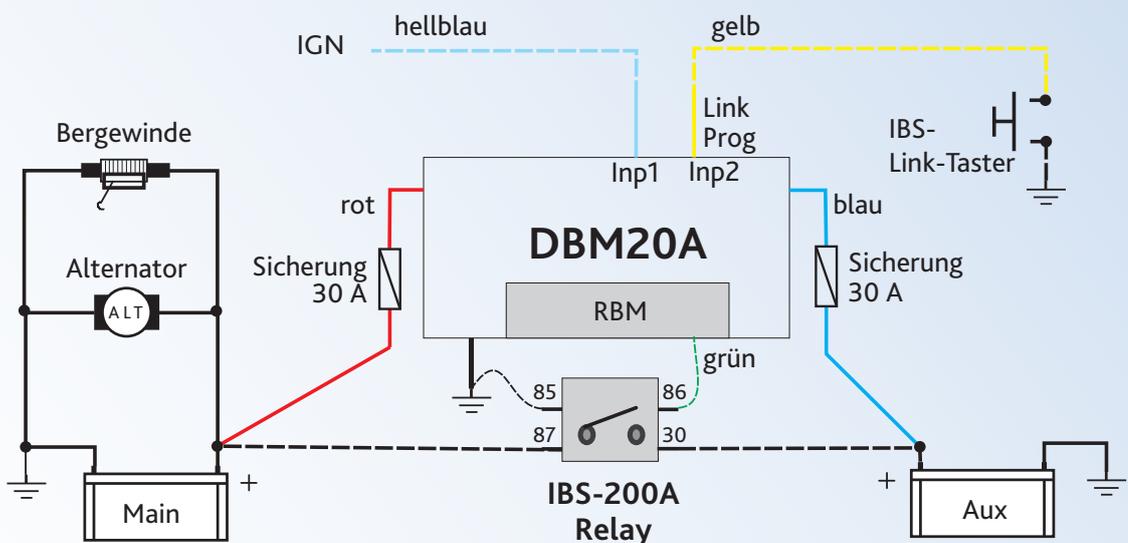


Abb. 4 – Schematische Darstellung der Installation mit Zusatzfunktion Not-Start-Assist



Enzo Razzano, Product Manager

DAB+: Tipps für den Einbau

Die Radiobranche hat sich darauf geeinigt, den Wechsel von UKW auf die digitale Verbreitung via DAB+ in den Jahren 2022/23 umzusetzen. Im Sommer 2020 hat die DigiMig (Arbeitsgruppe für «Digitale Migration» des BAKOM) deshalb eine Planung mit folgenden Eckpunkten ausgearbeitet: Die SRG nimmt ihre UKW-Sender im August 2022 ausser Betrieb, um den kommerziellen Veranstaltern den Umstieg zu erleichtern. Spätestens im Januar 2023 sollen dann die privaten Radiostationen ihre UKW-Sender vom Netz nehmen.

Höchste Zeit also, die Kunden auf den Wechsel zu sensibilisieren, bevor ihr Lieblingssender vom UKW-Netz genommen wird. – In den vergangenen Journalausgaben hat Hoelzle mehrmals ausführlich über die verschiedenen Möglichkeiten für die Nach- bzw. Umrüstung von UKW auf DAB+ berichtet. Der nachfolgende Bericht enthält einige Tipps für den Einbau, damit dieser effizient gelingt und mögliche Fehlerquellen beseitigt werden können.

Vorbereitung

Basis für einen effizienten und problemlosen Einbau ist eine gute Vorbereitung im Vorfeld. Darüber sollte man sich ein klares Bild machen:

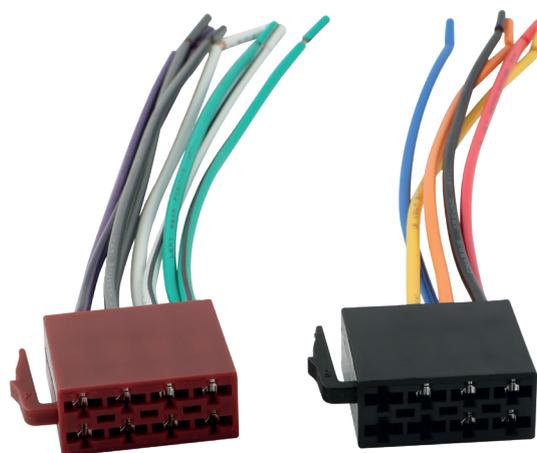
- Was ist bereits verbaut? Zum Beispiel: Ist für das Autoradio ein universeller ISO-Anschluss oder ein fahrzeugspezifischer Anschluss vorhanden? Könnten vorhandene Zusatzgeräte die Nachrüstung des DAB-Gerätes erschweren?
- Welche Komponenten werden benötigt, was müssen sie können und wo möchte der Kunde sie eingebaut haben?
- Wie sollen die Komponenten zusammen verbunden werden, z.B. Tonübertragung von DAB-Adapter auf bestehendes Autoradio?

Dazu findet man viele Informationen in den Berichten im Hoelzle-Journal 9, 11 und 14 und auf der Website im Bereich «Wissen». Selbstverständlich steht das Hoelzle-Team für eine Beratung jederzeit gerne zur Verfügung.

Stromanschluss

Pin-Belegung beim ISO-Steckanschluss

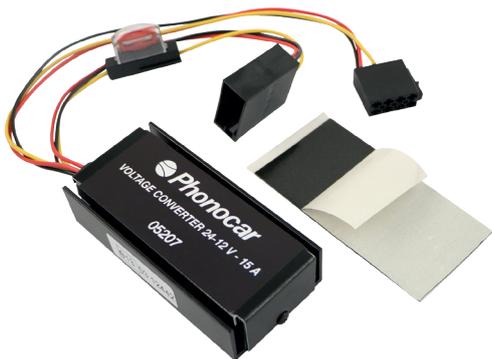
Der ISO-Steckanschluss bei den Autoradios besteht aus zwei Teilen: einer davon für die Anschlüsse der Lautsprecher und der andere für den Stromanschluss. Obwohl diese normiert sind, kann es sein, dass die Pin-Belegung bei gewissen Fahrzeugen anders ist. Beispielsweise können die Anschlüsse für Klemme 30 (Dauerplus) und Klemme 15 (Zündung) vertauscht sein. Man sollte sich deshalb vor dem Einbau vergewissern, dass die Pinbelegung des Autoradios mit dem des Fahrzeuges übereinstimmt.



Art. HCT21UV01: ISO-Steckersatz für Autoradios

12/24 Volt

Insbesondere bei 24-V-Fahrzeugen sollte abgeklärt werden, welche Betriebsspannung für Zusatzgeräte benötigt wird. Bei gewissen 24-V-Fahrzeugen ist bereits ein Spannungswandler integriert, damit Geräte wie Autoradios oder Navigationsgeräte mit 12 V betrieben werden können. Da die Auswahl an 24-V-Radios auf dem Markt sehr klein ist, kann alternativ ein Spannungswandler nachgerüstet werden, z.B. Art. 05207, der sogar bereits über die nötigen ISO-Steckanschlüsse für Autoradios verfügt. Bei den DAB-Adaptern gibt es indes Modelle wie das digiDAB Berlin (Art. DDBER), die sowohl mit 12 V wie auch mit 24 V betrieben werden können.



Art. **05207**: Spannungswandler 24 V ⇒ 12 V, mit ISO-Stecker

Antenne

Generell gilt, bevor die ganze Anlage eingebaut wird: das Ganze nur provisorisch anschliessen und sich vergewissern, dass alles richtig funktioniert und der Empfang gut ist. Dies gilt insbesondere für Scheibenklebeantennen, denn, kleben diese einmal fest an der Scheibe, ist es kaum möglich, sie ohne Beschädigung zu entfernen.

Hoelzle empfiehlt wie folgt vorzugehen:

1. Die Scheibenklebeantenne sollte provisorisch an der gewünschten Stelle mit einem leichten Klebeband (z.B. Malerklebeband) befestigt werden. Wenn nicht anders vom Hersteller angegeben, sollte diese immer senkrecht montiert werden müssen.
2. Die Antenne sollte am Autoradio bzw. an den DAB-Adapter angeschlossen sein, schon bevor das Gerät eingeschaltet wird. Viele Geräte sind nämlich so programmiert, dass sie automatisch einen Sendersuchlauf starten, sobald das Gerät das erste Mal eingeschaltet wird. Wenn dann die Antenne noch nicht angeschlossen ist, findet das Gerät keine oder nur wenige Sender und es muss nochmals manuell ein Sendersuchlauf durchgeführt werden, nachdem die Antenne angeschlossen wurde.

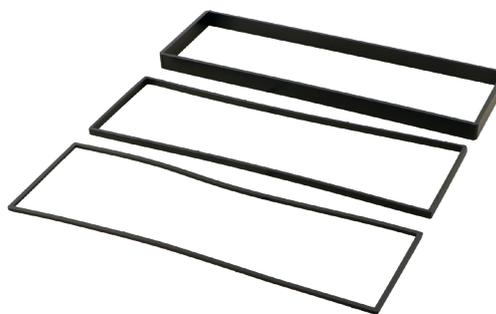


Scheibenklebeantenne provisorisch mit Malerklebeband befestigt

3. Vor dem definitiven Einbau sollte eine kleine Testfahrt in der Umgebung gemacht werden, um den Empfang zu prüfen.

Zu beachten ist, dass Scheibenklebeantennen auf metallbedampften Scheiben oder z.B. solchen mit Scheibenheizung nicht oder sehr schlecht funktionieren. Weiterhin können auch Störungen durch schlecht abgeschirmte Arbeitsscheinwerfer entstehen (siehe dazu Bericht «Wenn sich zwei elektromagnetisch nicht vertragen» in der Journal-Ausgabe 15 oder auf der Hoelzle-Website in der Rubrik «Wissen»).

Die meisten Scheibenklebeantennen haben einen Masseanschluss (üblicherweise in Form eines Klebers oder eines Magnetes). Dieser muss direkt auf der Karrosserie befestigt werden: in der Regel auf der A-Säule oder bei der Magnetvariante auch unter dem Dachhimmel.



Art. **03505**: Distanzrahmen-Set

Einbautiefe

Beim Einbau eines Autoradios ist es ratsam, im Vorfeld die Tiefe des Einbauschlotes abzuklären. Diese kann nämlich je nach Fahrzeug knapp bemessen sein. Hierzu sind Autoradios ohne CD-Laufwerk (Mechless) zu bevorzugen, da diese durch den Wegfall desselben kürzer konstruiert werden können.

Sollte dies nicht reichen oder nicht möglich sein, können Distanzrahmen, z.B. Art. 03505, die zwischen dem Radio und dem Einbauschacht montiert werden, helfen. ♦



Warnscheinwerfer: Farben und Zeichen sorgen für mehr Sicherheit im Betrieb

Marco Kärcher, Product Manager

Der Anspruch für mehr Sicherheit in Betrieben, die mit Staplern arbeiten, wird immer grösser. Mit einer optischen Lösung wird intuitiv die Aufmerksamkeit auf den sich bewegenden Stapler gezogen und die sich nähernde Gefahr ganz einfach in alle Richtungen visualisiert und angekündigt. Die Akzeptanz damit ist bei den Fahrern und den anderen Mitarbeitenden viel höher, da keine akustischen Warnsignale zusätzlichen Lärm erzeugen.

Der Arbeitsausfall von Menschen und Maschinen verursacht jährlich enorme Kosten, die durch den Einsatz von einfachen Mitteln verringert oder möglicherweise eliminiert werden können. Die Montage kann durch den Ersatz eines bestehenden Scheinwerfers oder durch einen Neuaufbau relativ einfach durchgeführt und mit der Spannungsversorgung vom Stapler gespeist werden.

Der Einsatzbereich solcher Warnleuchten reicht von 10 bis 80 Volt, somit kann die ganze Staplervielfalt abgedeckt werden. Bei der Auswahl ist lediglich zu entscheiden, wie der projizierte Gefahrenhinweis aussehen soll: Pfeil, Punkt, Linie, Halbkreis

und Farbe des Lichts. Die geringe Baugrösse der Warnscheinwerfer erleichtert die Auswahl des Montageortes und lässt genügend Spielraum für eine optimale Sicht.

Fünf verschiedene Modelle

Hoelzle führt Warnscheinwerfer mit Punkt-Projektion, Richtungspfeilen, Gefahrenbereichslinien und Halbkreisen in blau und rot sowie ein Modell, das von einem renommierten Staplerhersteller zertifiziert ist.

Neben der kleinen Bauform verfügen die Warnscheinwerfer u.a. über folgende technische Spezifikationen:

- IP67
- 10-80 Volt
- ECE-R10 geprüft

Weitere Informationen zu den rechts abgebildeten Warnscheinwerfern sind im Hoelzle-Webshop einsehbar unter hoelzle.ch/shop/categories/warnscheinwerfer. ♦





Art. FLBRS01



Art. FLRL01



Art. FLBA01



Art. FLRSC01



Art. ABLQL/BL



Was unsere Kunden zu Hoelzle sagen

Der HBoy und die Scan-Bestellung bedeuten für uns eine grosse Zeitersparnis bei Reparaturen. Dank fachkompetenter und praxisnaher Beratung durch den Hoelzle-Aussendienst können wir auch spezielle Projekte rasch und erfolgreich umsetzen.

Daniel Wyss, Leiter Betrieb Hydraulik (rechts)
Thomas von Rohr, Serviceleiter Hebebühnen

Stirnemann AG, Olten

Innovation – durch führende digitale Lösungen

Den Grundstein für den Digitalisierungsprozess bei Hoelzle legte Robert Baumann Mitte der 1980er-Jahre: Der ehemalige Geschäftsführer (1988–2015) programmierte als freier Mitarbeiter der Firma die gesamte Kunden- und Lagerverwaltung von Hoelzle.

Robert Baumann studierte ursprünglich Maschinenbau und hat eine grosse Passion fürs Programmieren, wie er von sich selbst sagt, und so dachte er eigentlich an eine Karriere in der IT-Branche. Durch die Begegnung mit seiner späteren Ehefrau Ruth Baumann-Hölzle, der Tochter des Firmengründers Richard Hölzle, nahm sein Berufsweg eine andere Wendung und die Geschichte der stetigen Digitalisierung bei Hoelzle ihren Lauf.

Sieben digitale Meilensteine

1986

Der allererste PC bei Hoelzle, damals domiziliert an der Seestrasse in Stäfa, war ein «Macintosh Plus» mit 1-MB-Arbeitspeicher, ohne Festplatte und mit einem 9-Zoll-Schwarz-Weiss-Bildschirm. Er steht heute als «Relikt» im Serverraum der Firma.

Über diesen Computer lief das von Robert Baumann programmierte ERP-System¹ für die Verwaltung der Kunden- und Artikeldaten sowie für die Lagerbuchhaltung und die Rechnungsstellung.

1999

Lancierung des ersten CD-ROM-Katalogs in der Fahrzeugelektrik-Branche; ebenfalls entwickelt von Robert Baumann

Der Gedanke hinter dieser digitalen Errungenschaft: Das Bestellen soll den Kunden Freude machen! Dafür sorgten die einfache Bedienung und die Devise «wenig Text und viele Bilder». Auf Wunsch installierte der Hoelzle-Aussendienst die CD-ROM beim Kunden. Die begeisterten Rückmeldungen zeigten, dass dieser digitale Katalog für viele Kunden sogar der Einstieg in die PC-Welt war.

Neben dem Inhalt der CD-ROM wurde auf dem Desktop das Hoelzle-Logo (Icon) installiert. So konnten die Kunden das Hoelzle-Sortiment mit einem Klick aufrufen. Zudem wurde ihre Bestellung direkt in ein E-Mail «verpackt» und bei Hoelzle wieder «entpackt». Die CD-ROM wurde jährlich erneuert.

2004

Auf die CD-ROM folgt der Hoelzle-Webshop, der auf derselben Grundlogik aufbaut

Erst zu diesem Zeitpunkt erlaubte die Internet-Geschwindigkeit, die Produktfotos rasch anzuzeigen, was für Hoelzle eine wichtige Voraussetzung war. Mit der Verlagerung ins Internet änderte Robert Baumann den Firmennamen von Richard Hölzle auf Hoelzle und das Logo wurde überarbeitet (siehe auch Abbildungen auf Seite 17) Neben «Hoelzle» («Hölzle» war bereits vergeben) wurden weitere Website-Namen (Domain), z.B. Fahrzeugelektrik, gekauft.

2010

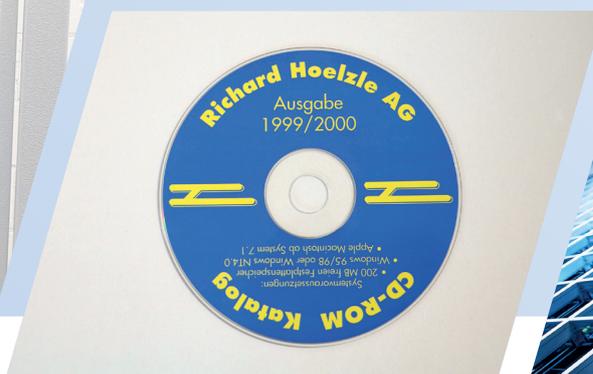
Mit der Lancierung des Werkstattwagens «HBoy» führte Hoelzle 2010 die Quicksan-Lösung ein, die eine automatisierte Bestellaufnahme «per Knopfdruck» ermöglichte.

2015

Seit 2015 erledigt die Hoelzle-App auf dem Smartphone diese Aufgabe noch effizienter. Ausserdem öffnet sie den Webshop, sendet Foto-Anfragen an Hoelzle, zeigt Videos, ruft Hoelzle an und vermittelt technisches Wissen.



1986/heute: Macintosh Plus (1 MB RAM) im Serverraum



1999: CD-ROM Katalog



2017: AutoStore


 Robert Baumann:
 «Knobelaufgaben faszinieren mich»

2017

Mit dem Umzug in den Neubau in Bubikon nimmt Hoelzle das automatisierte Lagersystem AutoStore in Betrieb. Es war eine grosse Herausforderung für Robert Baumann, die Ansteuerung des AutoStore via FileMaker zu programmieren, doch Hoelzle wollte ihre eigene Softwarelösung, um unabhängig zu bleiben. Einzig die eigentliche Ansteuerung der Roboter erfolgt über das AutoStore-System.

Seit Ende 2019

Umstellung der gesamten IT bei Hoelzle auf webbasierte Technologie (Cloudlösung), um dem erhöhten Volumen - d.h. mehr Kunden, mehr Bestellungen, mehr Produkte, mehr Mitarbeitende usw. - gerecht zu werden und um die Abrufgeschwindigkeit der Daten zu gewährleisten bzw. zu erhöhen. Diese Technologie wurde beispielsweise 2020 mit dem neuen Hoelzle-Webshop umgesetzt.

Ausblick in die digitale Zukunft bei Hoelzle

Mit ihrem wachsenden IT-Team wird Hoelzle ihren digitalen Wandel stetig vorantreiben und ihren Kunden weiterhin optimale digitale Lösungen anbieten, um die (gegenseitige) Kommunikation noch effizienter zu gestalten. Zum Beispiel mittels:

- Hoelzle-App: Im Januar 2021 erfolgte die Lancierung der neuen Version mit noch einfacherer Bedienung und aufgefrischem Design.
- EDI²: Der elektronische Datenaustausch mit Kunden wird vertieft. Der Kunde wird direkt ans ERP-System von Hoelzle angebunden.
- OCI³: Der Kunde springt aus seinem Bestellsystem oder ERP auf den Hoelzle-Shop ab. Von da kann er den Warenkorb zurück in sein eigenes System exportieren (Punchout). Anschliessend kann die Bestellung weiterverarbeitet, kommissioniert oder genehmigt werden, etc.

◆ Nicole Chapuis, Mitarbeiterin Kommunikation

1 ERP: Enterprise Resource Planning, d.h. Geschäftsressourcenplanung. ERP-Systeme sind betriebswirtschaftliche Softwarelösungen zur Steuerung interner Geschäftsabläufe

2 EDI: Electronic Data Interchange, d.h. elektronischer Datenaustausch

3 OCI: Open Catalog Interface ist eine offene und standardisierte Katalogdatenschnittstelle zum Austausch von Katalogdatensätzen



Von Richard Hölzle AG zu Hoelzle



2002



2004



2006


Kontakt mit Zukunft

seit 2012

Ein goldenes Dienstjubiläum

50 Jahre Isolde Schaub

In diesem Jahr stehen bei Hoelzle zwei grosse Jubiläen an: Die Firma feiert ihr 70-jähriges Bestehen und Isolde Schaub 50 Jahre Firmenzugehörigkeit. Verändert hat sich in diesem Zeitraum für beide vieles: die Standorte, das Sortiment, die Anzahl Mitarbeitenden und nicht zuletzt der technische Fortschritt.

Isolde Schaub ist die einzige Person im mittlerweile über 40-köpfigen Hoelzle-Team, die bereits in den Anfängen mitgewirkt hat. Mit dem Gründerpaar, Ella und Richard Hölzle, war sie auch privat verbunden. Die beiden waren Trauzeugen an ihrer Hochzeit im Jahre 1968. Diese Verbundenheit und die Loyalität mit der Firma sind bei Isolde Schaub noch heute zu spüren. Sie ist bereits für die dritte Generation der Familie Baumann-Hölzle tätig und verfügt über ein grosses Wissen zur Firmengeschichte und die Entwicklung des Hoelzle-Sortiments. Den regen Austausch und die gute Zusammenarbeit mit dem stetig wachsenden Team schätzt sie sehr.

Unermüdlich – und mit einem vollen Pensum – arbeitet sie in der Konfektion, wo sie unter anderem Kleinteile in Blister (Sichtverpackungen), durchsichtige Böxchen oder Säckchen abfüllt. Wichtig ist ihr, dass immer genügend Ware an Lager ist, damit die Kunden rasch beliefert werden können. «Schon Richard Hölzle hat immer darauf geachtet, und dies hat mich geprägt», erklärt sie. Viele Jahre lang bestückte sie zudem den Werkstattwagen «HBoy», weshalb sie intern den Titel «Miss HBoy» trägt.

Mit der Digitalisierung mitgehen

Niemand aus dem ganzen Hoelzle-Team hat mehr Kleinteile in der Hand gehalten als Isolde

Schaub: Kabelschuhe, Sicherungen, Steckverbindungen, Glühlampen, Dichtringe und viele andere Produkte mehr. Ihre Tätigkeit besteht grösstenteils aus Handarbeit, doch der digitale Wandel bei Hoelzle (siehe auch Beitrag auf Seite 16/17) betrifft auch die 75-Jährige. Einerseits ist der Computer ein Arbeitsinstrument für sie und andererseits hat sie tagtäglich mit dem Lagersystem AutoStore zu tun: Dort rüstet sie beispielsweise die benötigten Teile fürs Erstellen der Selbstbedienungsartikel und lagert verkaufsbereite Produkte ein.

Isolde Schaub schätzt es, dass aufgrund der Digitalisierung vieles schneller erledigt werden kann und findet es super, so wie es heute ist. «Wir leben in einer schnelllebigen Zeit und man muss mit der Digitalisierung mitgehen», sagt sie. Selber besitzt sie ein Smartphone und einen Laptop, und sie nutzt E-Banking.

◆ Nicole Chapuis, Mitarbeiterin Kommunikation



Eine langjährige Beziehung:
Isolde Schaub und die «HBoys» von Hoelzle

Wir gratulieren herzlich zum Dienstjubiläum im 2021!



50
Jahre

Isolde Schaub
Mitarbeiterin Konfektion



30
Jahre

Nicole Sigg
Leiterin Finanzen



10
Jahre

Meta Fauler
Verkaufsberaterin Aussendienst



10
Jahre

Andreas Riedi
Verkaufsberater Aussendienst



5
Jahre

Gaetano Calleri
Kundenberater

Neue Mitarbeitende bei Hoelzle

Wir freuen uns, dass folgende Personen das Hoelzle-Team verstärken:

Magdalena Fersini

Kundenberaterin
Eintritt November 2020



Leony Frei

Auszubildende 1. Lehrjahr
Logistikerin EFZ
Eintritt Januar 2021





70 Jahre
Ans
Years