

# carrossier

Offizielle Zeitschrift / Journal officiel carrosserie suisse

April / avril 2022



## Das neue Carromobil

24 Autos fanden neue Besitzer

## La nouvelle Carromobile

24 autos ont trouvé nouveau preneur



## Fokusthema Elektromobilität

Ausstattung, Arbeitsschritte, Ausbildung

## L'électromobilité en point de mire

Equipement, processus, formation



## Unter der Lupe

Zbinden Posieux SA

## Sous la loupe

Zbinden Posieux SA



Carrosserie Aeschlimann AG

## Keine Angst vor E-Mobilität

Jwan Aeschlimann heisst in seiner Carrosserie in Dällikon ZH auch Kunden mit Elektrofahrzeugen herzlich willkommen. Er sagt: «Der beste Weg, deren Bedürfnisse kennenzulernen, ist, selbst ein Elektroauto zu fahren.»



**Bald die Norm: die Carrosserie Aeschlimann mit drei Elektroautos an der Ladestation.**

**Bientôt la norme: la carrosserie Aeschlimann avec trois voitures électriques à la borne de recharge.**

Der Himmel ist stahlblau an diesem Nachmittag des 23. März. Ich parke mein geliehenes, batterieelektrisches Auto an der rechten Seite der Carrosserie. Dort sind zwei Ladestationen der Marke «Alfen» installiert, mit jeder können gleichzeitig zwei E-Autos mit 11 kW (oder je eines mit 22 kW) geladen werden – am Tag meines Besuchs sogar vollständig durch die auf dem Dach installierte Solaranlage mit einer Peak-Leistung von 29,9 kW. Dies entsprach 2015, als die Anlage projektiert wurde, dem höchstmöglichen Wert für eine Einmalvergütung (EIV). Der Bund hat seine Förderungspolitik von Photovoltaikanlagen inzwischen geändert, weshalb Aeschlimann nun die Anlage auf bis zu 100 kW Peak aufrüsten möchte. Platz ist auf seinen diversen Liegenschaften ausreichend vorhanden.

Die Ladestationen sind 24/7 zugänglich und öffentlich gegen Gebühr oder für Kunden durch Freischaltung nutzbar. In den gängigen Apps und im Internet (Beispiel Google-Maps) werden die Ladestationen angezeigt. Aeschlimann hat eine davon so programmiert, dass sie zumindest in den Apps als «Carrosserie Aeschlimann» erscheint. «Das ist kostenlose Zusatzwerbung», so der Unternehmer. Als Provider wählte er eCarUp: «Es gibt diverse Anbieter», erklärt er. «Sie übernehmen das Ladungs- und Bezahlmanagement und stellen die Sichtbarkeit der Ladestation in den verschiedenen Apps sicher. Man muss sich um nichts mehr kümmern.»

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite, etwas versteckt, aber ebenfalls draussen, findet sich eine weitere Ladestation.

Carrosserie Aeschlimann SA

## Pas peur de l'e-mobilité

Jwan Aeschlimann accueille aussi corialement les clients munis de véhicules électriques dans son atelier de carrosserie à Dällikon ZH. Il dit: «La meilleure façon de connaître leurs besoins est de conduire soi-même une voiture électrique.»

Le ciel est bleu en cet après-midi du 23 mars. Je gare ma voiture électrique d'emprunt sur le côté droit de la carrosserie. Deux bornes de recharge de marque «Alfen» y sont installées, chacune pour deux voitures de 11 kW (ou une de 22 kW) en même temps – le jour de ma visite, elles étaient complètement chargées par le système solaire sur le toit d'une puissance de pointe de 29,9 kW. En 2015, lorsque le système a été projeté, c'était la valeur la plus élevée possible pour un paiement unique (EIV). La Confédération a donc modifié sa politique de financement pour les systèmes photovoltaïques, si bien que M. Aeschlimann veut maintenant mettre à niveau le système jusqu'à 100 kW de pointe. Il y a assez d'espace sur ses différentes propriétés. Les bornes de recharge sont accessibles 24h/24 et 7j/7 et peuvent être utilisées par le public moyennant paiement ou par les clients moyennant activation. Les bornes de recharge sont affichées dans les applications habituelles et sur Internet (par exemple Google Maps). M. Aeschlimann a programmé l'une d'elles pour qu'elle apparaisse comme «Carrosserie Aeschlimann» au moins dans les applications. «C'est de la publicité supplémentaire gratuite», explique l'entrepreneur. Il a choisi eCarUp comme fournisseur: «Il existe différents fournisseurs», explique-t-il. «Ils prennent en charge la gestion des charges et des paiements et veillent à ce que la borne de recharge soit visible dans les différentes applications. On n'a à s'inquiéter de rien.»



**Jwan Aeschlimann an der «mobilen» Ladestation Nr. 3 von Juice Technology. In der Hand eine RFID-Karte zum Freischalten.**

**Jwan Aeschlimann à la borne de recharge «mobile» n° 3 de Juice Technology. En main, une carte RFID pour le déverrouillage.**



*Es muss kein teurer Stromer sein, damit man E-Mobilität selbst erfahren kann. Bei Aeschlimann ist es ein Škoda Citigo e iV.*

*Pas besoin d'un véhicule électrique coûteux pour faire l'expérience de l'e-mobilité. Chez Aeschlimann, c'est une Škoda Citigo e iV.*

Nicht öffentlich, sondern für den «Hausgebrauch». Es handelt sich um ein Basic Set Swiss von Juice Technology mit einer Freischaltsteuerung für RFID-Karten und App. Der Clou: Mit einem Schlüssel lässt sich die Abdeckung öffnen und der Juice-Booster als mobile 22-kW-Ladestation heraus- und mitnehmen. So muss man nicht noch ein Ladegerät kaufen, wenn man zum Beispiel am Wochenende verreisen möchte. Kostenpunkt des Basic Sets (ohne weitere Hardware): ab 879 Franken.

### Verständnis als Schlüssel zum Erfolg

Anhand des letzten Beispiels wird klar, dass Aeschlimann sich sehr genau überlegt, welche Investition in die Infrastruktur er wirklich tätigen will. Ihm kommt jetzt zugute, dass er sich bereits seit einigen Jahren mit der Thematik auseinandersetzt. So gehört die Solaranlage zwar nicht zwingend zur Elektromobilität dazu, aber sie ergänzt sie – und generiert Mehrwert, etwa beim Image: Leute kaufen Elektroautos für eine nachhaltigere Mobilität. Wenn ihr Carrossier nicht nur Ladestationen hat, sondern diese auch noch mit der eigenen Photovoltaikanlage speist, dann fühlen sie sich gut aufgehoben und verstanden. Überhaupt, zu verstehen, was ein Besitzer eines E-Autos (oder EVs) für Bedürfnisse hat, sei grundlegend, meint Aeschlimann: «Will man den Kundenbereich der E-Mobilität erschliessen, muss man selbst Erfahrungen sammeln und sich langsam herantasten. Am besten ist, selbst ein E-Auto zu kaufen und im Alltag zu nutzen. Das muss kein grosses oder teures Auto sein. Man befasst sich dadurch mit Apps, Webseiten, Ladestationen, Strom. Und versteht die Bedeutung von Leistungen, Kapazitäten und Zeit. So lernt man auch, den Kunden zu verstehen, den man dann bedienen möchte.»

### Installationen à la carte

Betriebe, die sich dafür interessieren, müssten sich darüber im Klaren sein, dass sie investieren müssen. «Aber sie müssen nicht alles kaufen und auch nicht gleichzeitig. Für uns ist es eine Riesenchance, die Branche kann überproportional davon profitieren, während herkömmliche Werkstätten eher Umsätze verlieren werden. Darum sollten wir keine Angst vor der E-Mobilität haben.»

In der Carrosserie gab es für Aeschlimann nur wenige Anpassungen zu tätigen. So beschaffte er sich für die Spenglerei einen

De l'autre côté de la rue, un peu cachée, une autre borne. Pas publique, mais pour «usage domestique». Il s'agit d'un Basic Set Swiss de Juice Technology avec un contrôle d'activation pour cartes RFID et une application. Le point fort: le couvercle peut être ouvert avec une clé et le Juice Booster retiré et emporté comme station de charge mobile de 22 kW. On n'a donc pas besoin d'acheter un autre chargeur si l'on souhaite voyager le week-end, par exemple. Coût du kit de base (sans matériel supplémentaire): à partir de 879 frs.

### La compréhension comme clé du succès

Le dernier exemple montre clairement que M. Aeschlimann réfléchit très attentivement à l'investissement dans l'infrastructure. Il profite désormais du fait qu'il traite le sujet depuis plusieurs années. Le système solaire ne fait pas forcément partie de l'électromobilité, mais il la complète – et génère de la valeur ajoutée, par exemple dans l'image: les gens achètent des voitures électriques pour une mobilité plus durable. Si son carrossier a non seulement des bornes de recharge, mais les alimente également avec son propre système photovoltaïque, alors on se sent entre de bonnes mains et compris. En général, comprendre ce dont un propriétaire d'une voiture électrique a besoin est fondamental, déclare M. Aeschlimann: «Si l'on veut ouvrir l'espace client à l'e-mobilité, il faut acquérir soi-même de l'expérience et l'aborder pas à pas. Le mieux est d'acheter soi-même une voiture électrique et de l'utiliser au quotidien. Pas nécessairement grosse ou chère. On traite des applications, des sites Web, des bornes de recharge, de l'électricité. Et comprend l'importance de la performance, de la capacité et du temps. De cette façon, on apprend également à comprendre le client que l'on souhaite ensuite servir.»

### Installations à la carte

Les entreprises qui s'y intéressent doivent être conscientes qu'elles doivent investir. «Mais vous n'êtes pas obligé de tout acheter, ni tout en même temps. C'est une énorme opportunité pour nous, la branche peut en profiter de manière plus que proportionnelle, alors que les ateliers conventionnels sont plus



*Die Photovoltaikanlage auf dem Dach leistet 29,9 kW Peak und soll auf 100 kW ausgebaut werden. (Foto: Aeschlimann)*

*Le système photovoltaïque sur le toit a une puissance de pointe de 29,9 kW et sera étendu à 100 kW. (Photo: Aeschlimann)*





*LiBaSafe heisst die feuersichere Universaldecke für die Sicherung und Bergung von verunfallten Elektroautos. Hier bei einer Schulung von Mitarbeitern des Abschleppdienstes von Aeschlimann. (Foto: Aeschlimann)*

*LiBaSafe, tel le nom de la couverture universelle ignifuge pour la sécurisation et la récupération des voitures électriques accidentées. Ici lors d'une session de formation pour les employés du service de dépannage Aeschlimann. (Photo: Aeschlimann)*

neuen Lift mit freiem Unterboden, damit Akkupakete der Autos nicht belastet werden. Auch in der Lackiererei kann so weitergearbeitet werden: «Mit den moderneren Lacken wird weniger warm eingebrannt. Solange das Auto intakt ist, ist das grundsätzlich kein Problem, selbst wenn es in der Kabine zu heiss werden sollte, da die Batterien sich selbst kühlen. Anders sieht es bei einem Unfallauto aus, bei dem die Systeme nicht funktionieren oder bei dem die Notabschaltung betätigt wurde.» Darum sollten E-Autos wenn möglich nur draussen geladen werden. Auch ein Quarantäneplatz muss im Freien eingerichtet werden. Aeschlimann verwendet dafür einen freistehenden, abschliessbaren Seecontainer. Das Abschleppunternehmen ist zudem Partner von Libaservice24, einem Spezialisten für den Umgang mit defekten Elektrofahrzeugen und Partner für Traktions- und Speicherbatteriemangement.

#### **Photovoltaik ja, wenn ...**

«Zuerst sollte man sich überlegen, wozu man die Anlage will: Eigenbedarf oder Einspeisung? Ist mein Dach geeignet? Ist mein Dach frisch saniert? Denn die Anlage soll die nächsten zehn bis zwanzig Jahre so bleiben können. Aufstockung, Sanierung oder Umbau sollten in dieser Zeit kein Thema werden. Und gehört mir die Immobilie überhaupt? Wie hoch ist mein Eigenverbrauch und wie gross muss die Anlage sein? Je grösser der Eigenverbrauch, umso schneller ist die Anlage amortisiert. Passt der Hausanschluss und kann ich den Sicherungskasten so belasten oder muss ich umbauen? Was bedeutet die Einspeisevergütung für mich? Das sind alles Fragen, Massnahmen und Kosten, die man unbedingt von einem Spezialisten anschauen lassen soll.»

*Text und Bilder: Henrik Petro*

Links:  
[web.ecarup.com](http://web.ecarup.com)  
[www.schnellladen.ch](http://www.schnellladen.ch)  
[libaservice24.com](http://libaservice24.com)

susceptibles de perdre des ventes. C'est pourquoi nous ne devrions pas avoir peur de l'e-mobilité.»

M. Aeschlimann n'a eu à procéder qu'à quelques ajustements à sa carrosserie. Il a donc acheté un nouvel élévateur avec un soubassement libre pour la tôlerie, afin de ne pas surcharger les batteries des voitures. Le travail peut se poursuivre de la même manière dans l'atelier de peinture: «Les peintures plus modernes doivent être portées à une température moindre. Tant que la voiture est intacte, ce n'est généralement pas un problème, même s'il fait trop chaud dans l'habitacle, car les batteries se refroidissent. La situation est différente avec une voiture accidentée dans laquelle les systèmes ne fonctionnent pas ou dans laquelle l'arrêt d'urgence a été activé.»

C'est pourquoi les voitures électriques ne devraient si possible être chargées qu'à l'extérieur. Un espace de quarantaine doit également être aménagé à l'extérieur. M. Aeschlimann utilise pour cela un conteneur maritime autonome et verrouillable. En tant qu'entreprise de dépannage, elle est également partenaire de Libaservice24, spécialiste du traitement des véhicules électriques défectueux et partenaire de la gestion des batteries de traction et de stockage.

#### **Photovoltaïque oui, si...**

«Il faut d'abord réfléchir à ce qu'on veut faire du système: usage personnel ou alimentation? Ma toiture est-elle adaptée? Ma toiture vient d'être rénovée? Parce que le système devrait pouvoir rester tel quel pendant les dix à vingt prochaines années. Les augmentations, rénovations ou conversions ne devraient pas être un problème pendant cette période. Et est-ce que je suis propriétaire? Quelle est ma propre consommation et quelle doit être la taille du système? Plus l'autoconsommation est importante, plus le système s'amortit rapidement. Est-ce que la connexion de la maison convient et puis-je charger la boîte à fusibles en l'état ou dois-je la convertir? Que signifie pour moi le tarif de rachat? Ce sont là des questions, des mesures et des coûts qu'on sera dans tous les cas bien avisé d'examiner avec un spécialiste»

*Texte et images: Henrik Petro*



*Gehört auch dazu: Quarantäneplatz für beschädigte E-Fahrzeuge. Aeschlimann nutzt einen abschliessbaren Seecontainer in unmittelbarer Nähe eines Hydranten.*

*En fait également partie: un espace de quarantaine pour les véhicules électriques endommagés. Aeschlimann utilise un conteneur maritime verrouillable à proximité immédiate d'une bouche d'incendie.*