

LEONI *in*TEAM

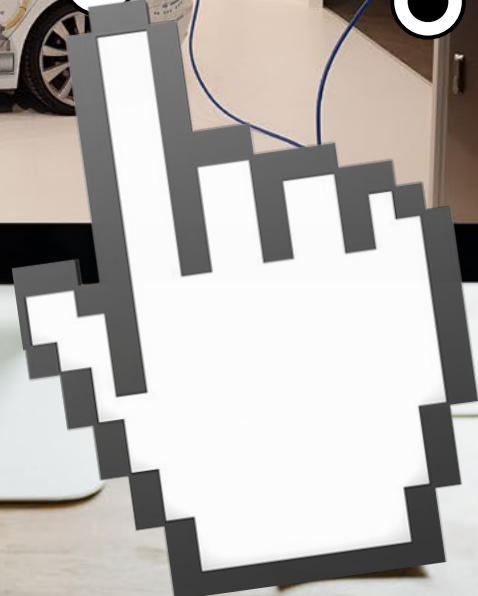
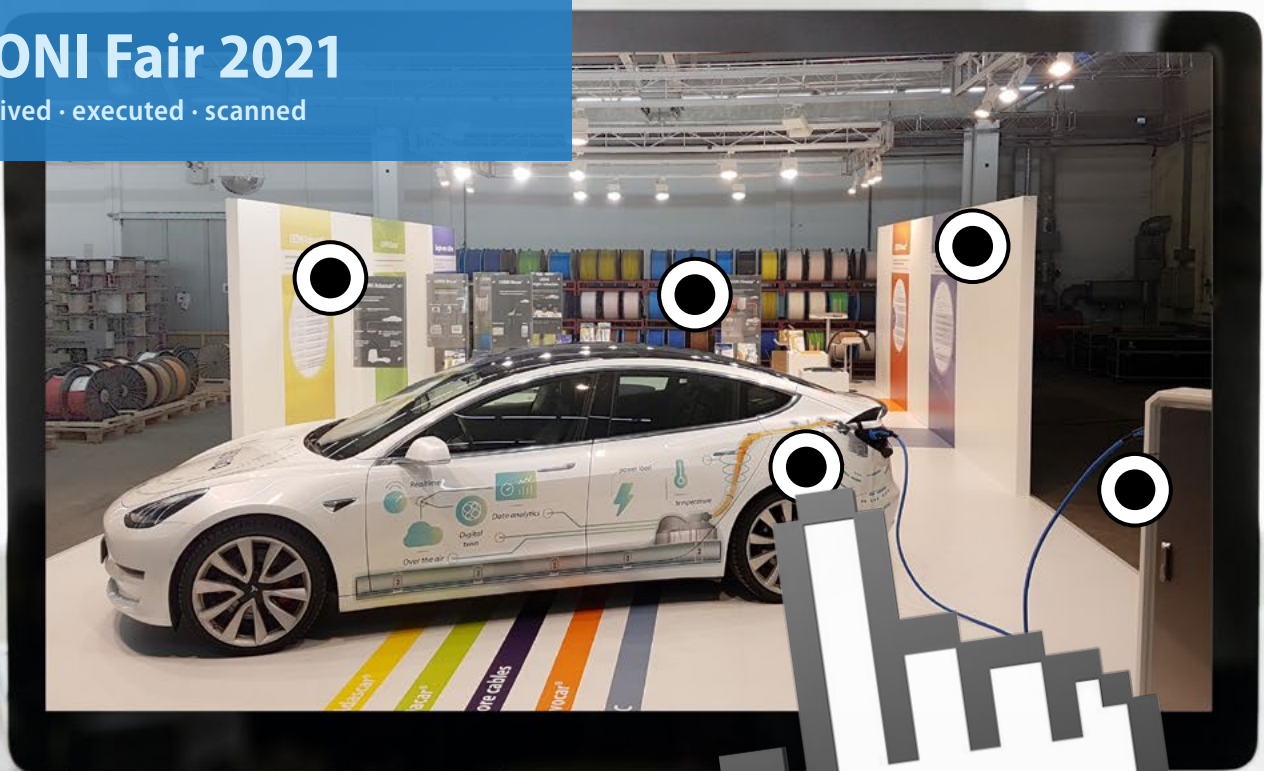
Ausgabe Issue 1/2021

LEONI Messe 2021

gedacht · gemacht · gescannt

LEONI Fair 2021

conceived · executed · scanned





4 6
Seite | Page



6 8
Seite | Page



14 15
Seite | Page

News	3
Umstellung des Beauftragungsprozesses > Change of our ordering process >	
Fabrik der Zukunft > Factory of the Future >	4 5
Datenübertragung beim Autonomen Fahren > Data transfer and autonomous driving >	6 8
Wissen kompakt	
Ergebnisse unserer Gremienarbeit > Knowledge in compact form	10
Outcome of our committee work >	12
LEONI Messe 2021 – gedacht · gemacht · gescannt >	14
LEONI Fair 2021 – conceived · executed · scanned >	15

LEONI plant eine Vereinfachung und Beschleunigung der Auftragsabwicklungsprozesse. Ab 01.06.21 erfolgt sukzessive die Umstellung für Litzen aus unserem polnischen Standort und Kabel aus der Slowakei.



Kabel Polska sp. z o.o.

Umstellung des Beauftragungsprozesses

Prozesse werden bei LEONI regelmäßig auf den Prüfstand gestellt. Abläufe, die sich als aufwändig und fehleranfällig erweisen, werden korrigiert. Was nicht passt, wird passend gemacht.

Wie stellt sich der Prozess aktuell dar?

Seit mehreren Jahren fakturiert die LEONI Kabel GmbH als Prinzipal Produkte, die an ihren Auftragsfertigerstandorten LEONI

Kabel Polska sp. z o.o. und LEONI Slovakia spol. s r.o. hergestellt werden. Die Lieferungen erfolgen direkt aus dem Produktionswerk an den Kunden. Diese Vorgehensweise erfordert einen internen Bestellprozess zwischen dem Fertigungsstandort und der LEONI Kabel GmbH, der trotz aller Automatisierung immer wieder zu Aufwand führt.

Was ändert sich?

Ab dem 01.06.2021 etablieren wir sukzessive direkte Kunde-Lieferantenbeziehungen zwischen Ihnen und unseren Produktionsstandorten. Die betroffenen Kunden erhalten ein Informationsschreiben, in dem wir den Zeitpunkt und weitere Details zur Umstellung mitteilen. Ab dem genannten Zeitpunkt bitten wir Sie, Bestellungen jeweils an den Produktionsstandort direkt zu adressieren. Damit ist Ihr Vertragspartner auch der Standort selbst, der die Produkte weiterhin in gewohnter Qualität herstellt und an Sie ausliefert. Anders als in der Vergangenheit erstellt künftig der Produktionsstandort auch die Rechnung an den Auftraggeber.

Die direkte Auftragsabwicklung zwischen Ihnen und dem Produktionsstandort soll den Gesamtprozess beschleunigen und Fehler vermeiden. Ihre Ansprechpartner bleiben unverändert und stehen Ihnen für Fragen zur Umstellung zur Verfügung.

Claudia Schertel



Change of our ordering process

Processes are regularly scrutinised at LEONI. Any processes that prove to be costly or error-prone are corrected. If it doesn't fit, it's made to fit.

How does the process look at present?

For some years now, LEONI Kabel GmbH has been invoicing as the principal for products that are made at its contract manufacturing facilities LEONI Kabel Polska sp. z o.o. and LEONI Slovakia spol. s r.o. Product is shipped directly from the plant to the customer. This procedure requires an inter-company ordering process between the manufacturing facility and LEONI Kabel GmbH, which repeatedly leads to efforts notwithstanding all the automation involved.

What will change?

From 1 June 2021, we gradually establish direct customer-supplier relationships between you and our production facilities. We will send the customers concerned an information letter advising them on the timing and other details of the change. We ask you,

from the stated date, to address orders directly to the respective production facility. Your contract partner will thereby also be the facility itself, which will continue to make your product in the familiar quality and ship it to you. Unlike in the past, the production facility will in future also issue the invoice to the customer.

This direct order processing between you and the production facility is intended to accelerate the entire process and to avoid errors. Your contacts will remain unchanged and available to you to answer any questions you may have concerning the change.

Claudia Schertel

LEONI intends to simplify and accelerate its order processing. Starting on 1 June 2021, this change will gradually be applied for strands from our facility in Poland and for cables from Slovakia.

LEONI Slovakia spol. s r.o.



Impressum
LEONI inTEAM – das Kundenmagazin für die Automobil-, Elektrogeräte- und Beleuchtungsindustrie

Imprint
LEONI inTEAM – The customer magazine for the Automotive, Electrical Appliances and Lighting Industries

Herausgeber / Publisher:
LEONI Kabel GmbH, Roth
Redaktion / Editors:
Claudia Schertel, Sabine Schroll

Technische Änderungen behalten wir uns vor.
Subject to technical changes.

Anschrift / Address:
LEONI Kabel GmbH
An der Lände 3 · 91154 Roth
Telefon +49 9171 804-0
E-Mail cable-info@leoni.com
www.leoni-automotive-cables.com
www.leoni-cable.com

Rechtliche Hinweise:
<https://www.leoni.com/de/rechtliche-hinweise/>

Bildquellen / image sources:
LEONI Kabel GmbH, AdobeStock

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf >
Get in touch with us >



>> Claudia Schertel Director Marketing/Process Organisation
Telefon +49 9171 804-2278, E-Mail claudia.schertel@leoni.com

>> Sabine Schroll Marketing / Processes
Telefon +49 9171 804-2454, E-Mail sabine.schroll@leoni.com


An der Lände 3 in Roth wurde die Fabrik der Zukunft erbaut.
Wir haben interessante Zahlen und Fakten rund um das Großprojekt für Sie aufbereitet:

Fabrik der Zukunft


Our Factory of the Future was built at no. 3 on the street called An der Lände in Roth. We have compiled some interesting facts and figures concerning this major project for you:

Factory of the Future


 **134.000 m² Baufeld**
134,000 m² construction site

 **465.500 m³ umbauter Raum**
465,500 m³ of building fabric


 Weitere Flächen in Zahlen:
Geschoss ca. **56.800 m²**, Produktion- und Lager ca. **39.500 m²**,
Büro ca. **13.800 m²**, Sozialbereiche ca. **1.800 m²**
Other figures on area:
Floor approx. **56,800 m²**, production and warehouse approx. **39,500 m²**,
office approx. **13,800 m²**, social areas approx. **1,800 m²**

 **7 Baukräne** waren im Einsatz
7 construction cranes were used

 Ca. **250 Menschen** arbeiteten auf der Baustelle für die Fabrik der Zukunft
Approx. **250 people** worked on the site to construct our Factory of the Future

 Auf **26,1 m** Höhe liegt der höchste begehbare Punkt der FdZ
The factory's highest accessible point is at **26.1 m**

 **60.000 t** Stahlbeton wurden verbaut
60,000 t of reinforced concrete were used

 **106 Baucontainer** dienten als mobile Büros, Lager oder flexible Sanitäreinrichtungen
106 portacabins served as mobile offices, storage facilities or flexible sanitary solutions

Mehr als **200 km** Energiekabel und ca. **350 km** LWL & Datenkabel wurden verlegt
More than **200 km** of power cable and approx. **350 km** of data cable were laid

5 Ladesäulen für E-Autos und Plug-in Hybride wurden bisher installiert
5 charging stations for e-cars and plug-in hybrids have been installed so far

78 Bäume wurden bisher neu gepflanzt
78 trees have so far been newly planted

Insgesamt mehr als **120 Maschinen** werden „umgezogen“
Overall, more than **120 machines** will be "moved"

Ca. **800 Produkte** werden verlagert
Approx. **800 products** will be relocated

Ca. **1.800 Freigaben** lt. IATF 16949 wurden eingeholt
Application has been made for approx. **1,800 approvals** under IATF 16949

29.120 Einzelbilder hat die Baustellenkamera aufgenommen
29,120 is the number of individual pictures the construction site camera took

Wie sich diese nüchternen Zahlen in beeindruckenden Bildern darstellen, zeigt unser Bauzeitrafferfilm der Fabrik der Zukunft. Gehen Sie mit uns auf eine rund drei-minütige Zeitreise und verfolgen Sie die Entstehung unseres neuen Standortes An der Lände in Roth.

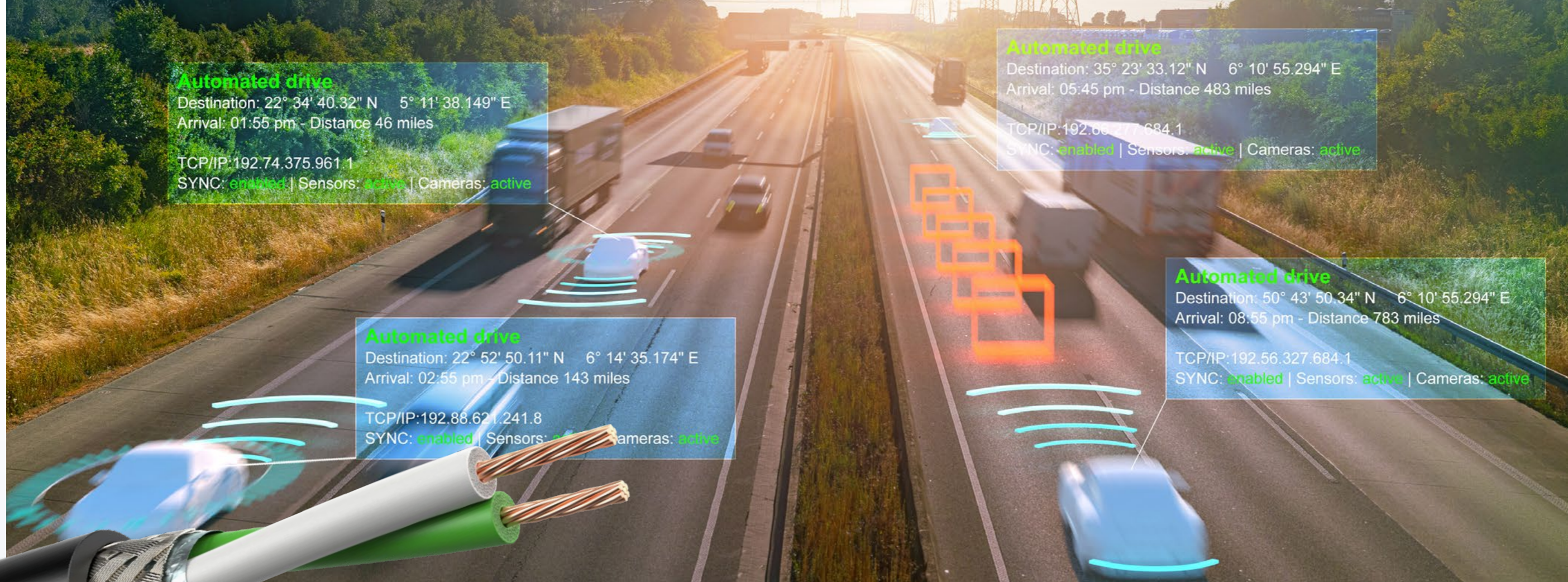
[» Bauzeitrafferfilm auf YouTube](#)

Sabine Schroll

The timeline video on our Factory of the Future shows how these dry figures look in impressive images. Join us on a roughly three-minute journey and watch the creation of our new facility located at An der Lände in Roth.

[» watch the timeline video on YouTube](#)

Sabine Schroll



Datenübertragung

beim Autonomen Fahren

Um zielsicher und gefahrlos durch den Straßenverkehr zu navigieren, benötigen autonom fahrende Autos zahlreiche Komponenten, die miteinander verbunden sind.

- › Netzwerke durchziehen diese Fahrzeuge
- › Systeme kommunizieren
- › Daten fließen

Die Leitungen müssen einerseits hohe Datenraten leisten, um die Vielzahl an Informationen von Sensoren und Kameras zu übertragen. Andererseits ist die Zuverlässigkeit der Verbindung von großer Bedeutung.

Hohe Übertragungsraten für Kommunikation und Sicherheit

Diese Kommunikation ermöglichen Steuergeräte, die ECU (Electronic Control Units). Als Embedded Systems steuern und regeln sie die verschiedensten elektronischen Funktionen im Fahrzeug: Connectivity zwischen Fahrzeugen und zu Straßen- und Kommunikationsinfrastruktur, Fahrerassistenzsysteme, Infotainment sowie externe Diagnosewerkzeuge, die laufend Fehlermeldungen abfragen.

Über ihre Verbindung durch Systembusse tauschen die Steuergeräte an zahlreichen Schnittstellen vielfältige Informationen aus. Nicht nur die Rechenleistung der ECU nimmt zu, sondern auch die Kommunikation zwischen ihnen und damit die Datenübertragungsrate. Während der bisherige Standard noch im Mbps-Bereich lag, geht der Trend deutlich über 1-Gbps hin zu Multi-Gigabit.

Busssysteme, über die Daten zwischen mehreren Funktionseinheiten über einen gemeinsamen Übertragungsweg transportiert werden, erlauben hohe Raten. Das Automotive Ethernet rückt als Kommunikationsstandard zunehmend in den Vordergrund, doch nach wie vor sind CAN, CAN-FD und weitere Standards aktuell.

Ein weiterer Vorteil der Buskonstruktion ist, dass redundante Leitungen die Ausfall- und Störsicherheit erhöhen. Dies spielt besonders beim autonomen Fahren, aber auch für die Elektromobilität und allgemein Connected Cars eine große Rolle.

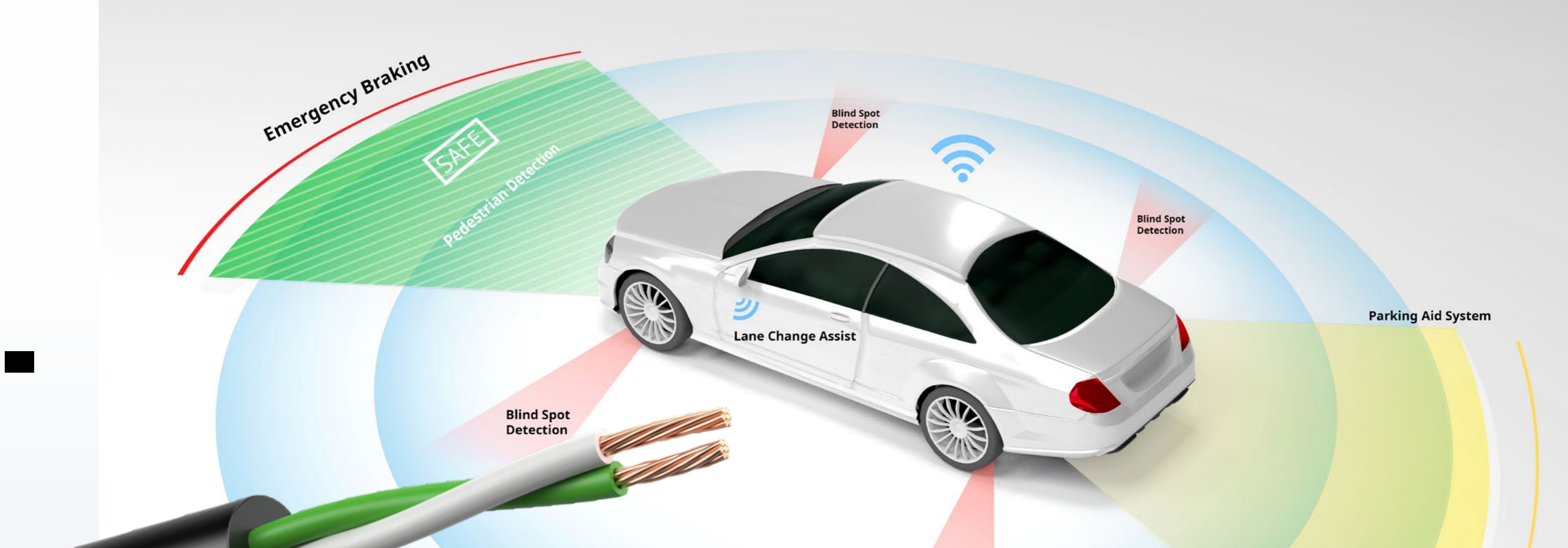
Datenfluss über Kabel: hohe Anforderungen an Aufbau und Qualität

Damit unerwünschte elektromagnetische Wechselwirkungen nicht Funktionen beeinträchtigen oder gar zu deren Ausfall führen, müssen Datenübertragungskabel besondere Anforderungen und Qualitätskriterien erfüllen.

Dazu gehören unter anderem eine gute Schirmung und ein besonders symmetrischer Aufbau. Leitungen mit diesen Eigenschaften hat LEONI für die Datenübertragung in Fahrzeugen und speziell für die bidirektionale Datenkommunikation durch das Automotive Ethernet entwickelt (LEONI Dacar®). Die Twisted-Pair-Modelle werden für EMV-sensible Bauräume mit einer Schirmung gegen elektromagnetische Einflüsse versehen. Bei Surround-View-Kamerasystemen sind sie bereits im Einsatz. Künftig werden sie eine wichtige Rolle bei der Vernetzung von Komponenten für die Car-To-X-Kommunikation auch von autonomen Fahrzeugen spielen.

Die Herausforderungen für die Zukunft der Datenübertragung in Fahrzeugen sind vielfältig. Für Autonomes Fahren, Connectivity und Elektromobilität werden die Entwicklungen noch weiter in Richtung immer höhere Datenraten und daran angepasste, leistungsfähige Busse, effektives und effizientes Datenmanagement, komplexere Kommunikationssteuerung, Verbesserung der EMV sowie platz- und gewichtsparende Kabelsysteme gehen.

Andrea Gerber



Data transfer

and autonomous driving

Self-driving cars need numerous, connected components to navigate road traffic unerringly and safely.

- > Networks pervade such vehicles
- > Systems communicate
- > Data flows

On the one hand, the cables must perform high data transfer rates to transmit the large amount of information from sensors and cameras. On the other hand, the reliability of the connection is of great importance.

High transfer rates for communication and safety

ECUs (Electronic Control Units) facilitate this communication. Being embedded systems, they control and regulate a wide variety of different functions in vehicles: connectivity between vehicles as well as with road and communication infrastructure, driver assistance systems, infotainment and external diagnostic tools that constantly search fault reports.

Via their connection by means of system buses, such control units exchange multifaceted information at numerous interfaces. Not only the computing power of ECUs is increasing, but also the communication between them and therefore the data transfer rate. Whereas the existing standard still operated in the Mbps realm, the trend is going well above 1 Gbps and up to multi-Gigabit.

Bus systems, via which the data is carried between several functional units across a shared transmission channel, permit high rates. Automotive Ethernet is increasingly moving to the fore-

ground as the communication standard, yet CAN, CAN-FD and other standards are still current.

Another advantage of bus construction is that redundant cables increase immunity to outage and interference. This plays a major role especially in autonomous driving, but also for electromobility and generally connected cars.

Data flow via cable: high structural and quality demands

Data transfer cables must fulfil special requirements and quality criteria to ensure that unwanted electromagnetic interactions do not compromise functions or even result in failure.

Among other things, this includes good shielding and especially symmetrical construction. LEONI has developed cables with these properties for data transmission in vehicles and especially for bidirectional data communication by means of automotive Ethernet (LEONI Dacar®). These twisted pair models are fitted with shielding against electromagnetic influence for

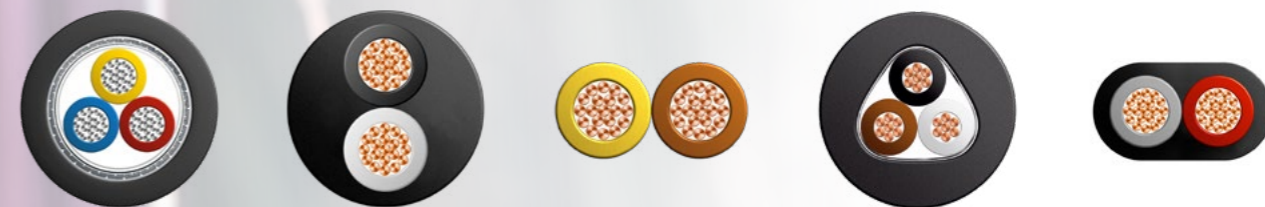
EMC-sensitive installation spaces. They are already being used for surround-view camera systems. In future, they will play an important role in connecting components for car-to-x communication of autonomous vehicles.

The challenges for the future of data transmission in vehicles are multifaceted. Developments for autonomous driving, connectivity and electromobility will be going even further in the direction of ever greater data rates and powerful bus systems, effective and efficient data management, more complex communication control, improvement of EMC as well as space and weight-saving cable systems that are adapted accordingly.

Andrea Gerber

Wissen kompakt

Ergebnisse unserer Gremienarbeit



Verwendungshinweise für Automotive Leitungen TLF0100 Version 1.1 wurden im Februar 2021 neu veröffentlicht. Neben der Verarbeitung, Verpackung und Handhabung wurde der Technische Leitfaden um das Kapitel „Nachhaltigkeit von Leitungen und Verpackungen“ ergänzt. Die Version 1.1 des TLF0100 finden Sie [» hier](#).

Bei der Erstellung des neuen TLF0101 **Thermosimulationsmodelle** konnten wir unser Expertenwissen über Hochvoltleitungen einbringen. Der Leitfaden ermöglicht eine vereinheitlichte Thermosimulation von HV-Leitungssätzen inklusive der Steuergeräteanschlüsse. Bisher blieben Optimierungspotenziale und Entwärmungseffekte durch axiale Wärmeleitung oftmals ungenutzt. Der Leitfaden schließt diese Lücke, bringt thermische Netze, Leitungen und Steckverbinder zusammen und ermöglicht mit Simulationsbausteinen eine Übertragung auf andere Komponenten. Die neue Version 1.1 des TLF0101 können Sie [» hier](#) einsehen.

Übersichtlich und kompakt wurden die **Prüfungen an elektrischen Leitungen für Kraftfahrzeuge** im TLF0112-1 zusammengefasst. Welchen Prüfumfang einadrige, ungeschirmte Kupferleitungen zum Beispiel hinsichtlich Leitungsaufbau, chemischer, elektrischer oder mechanischer Eigenschaften durchlaufen sollten, ist in den Prüfungsmatrixempfehlungen festgehalten. Diese und zusätzliche Empfehlungen zur Dokumentation wurden in der 2. Auflage des TLF0112-1 veröffentlicht [» hier](#).

Aus dem SAE Cable Committee gibt es folgende Neuerungen >

J1128 – Niederspannungs-Primärkabel

Dieser Standard wurde in der aktualisierten Version Dezember 2020 veröffentlicht. Er wurde um zusätzliche Kabeltypen und Temperaturklassen erweitert, um den Benutzern mehr Flexibilität und Auswahlmöglichkeiten bei der Teileauswahl zu bieten. Die Kapitel zu den mechanischen Eigenschaften und Alterung wurden entsprechend aktualisiert.

Die allgemeinen Spezifikationen schließen nun den Langzeitwärmealterungstest und den Test zur Vernetzung ein. Der neue Langzeittest bezieht sich auf Erstqualifizierungen und soll sicherstellen, dass die Kabel nicht nur den in früheren Ausgaben geltenden Anforderungen an die kurzfristige Alterung, sondern auch einer längeren Belastung durch erhöhte Temperaturen standhalten. Einige Kapitel wurden zum besseren Verständnis angepasst.

J1127 – Niederspannungsbatteriekabel

Auch diese Norm wurde in der aktualisierten Version im Dezember 2020 veröffentlicht. Die Norm wurde um zusätzliche Zwischentemperaturklassen ähnlich SAE J1128 erweitert. Der Abschnitt über die mechanischen Eigenschaften enthält nun neue Kabeltypen und Temperaturklassen. Vergleichbar zu SAE J1128 wurden die Testmethode und Anforderungen für die Langzeitwärmealterung ergänzt. Eine wesentliche Änderung / Ergänzung ist ein neuer Test, der die Vernetzung von dickwandigen Isolierungen durch Aufdrücken eines heißen LötKolbens direkt auf der Isolation prüfen soll.

J1654 – Ungeschirmtes Hochspannungs-Primärkabel

Im März 2021 beriet sich die SAE über eine aktualisierte Version der Spezifikation für ungeschirmte Hochspannungskabel. Im April 2021 wurde einer modifizierten Version zugestimmt, der aktualisierte Standard wird voraussichtlich in den kommenden Wochen veröffentlicht.

Der Standard aktualisiert Referenzen und Definitionen. Die Anwendung ist auf den Bereich AWG 22 und größer beschränkt. Die größte Änderung erfolgte beim Hochvolttest, hier wurden die Spannungsanforderungen gesenkt.

J311711 / 2 – 1000BASE-T1 Ungeschirmtes und geschirmtes symmetrisches Single Twisted Pair-Ethernet-Kabel

Im April fand die Abstimmung über den ersten Entwurf des neu geschaffenen 1-Gbit / s-SAE-Ethernet-Standards statt. Dies ist ein neuer Standard für ungeschirmte und geschirmte symmetrische Single-Twisted-Pair-Datenkabel für 1000BASE-T1-Ethernet-PHY-Anwendungen (1 Gbit / s), die im Verbau äußeren Einwirkungen ausgesetzt sind. Der Standard erweitert die bekannten elektrischen Anforderungen anderer Standardisierungsgremien der IEEE und OpenAlliance: die elektrischen Anforderungen werden hier mit den in einer Automobilumgebung üblichen Anforderungen an die Kabeleigenschaften kombiniert. Die elektrischen Eigenschaften sollen vollständig erhalten bleiben, auch wenn die Leitungen den allgemein bekannten und angewandten mechanischen, Umwelt- und thermischen Anforderungen für ähnliche Kabeltypen ausgesetzt werden.

Die Ausschussmitglieder akzeptierten den Vorschlag größtenteils. Einige geringfügige Kommentare zu LCL und LCTL wird die Gruppe voraussichtlich in den kommenden Wochen anpassen. Da mehrere (amerikanische) OEMs die Standardisierungsarbeit unterstützen, erwarten wir auf den amerikanischen Märkten eine schnelle Anwendung des Standards nach seiner Veröffentlichung.

UL2263/UL758 | UL 2263, Kabel für Elektrofahrzeuge

Es wird vorgeschlagen, EV-Kabel, die derzeit unter den Standard für flexible Kabel UL 62 fallen, unter einem separaten, harmonisierten Standard zu führen. Zu den Erweiterungen zählen wohl Anforderungen an Kabel für induktives Laden, Kabel mit dünneren Wandstärken und Kabel mit höherer Temperaturbeständigkeit.

Ein Vorschlag für die erste Ausgabe wurde im Januar verteilt. LEONI kommentierte den Entwurf ausführlich und brachte sein umfassendes Fachwissen ein. So schlug LEONI die Einbindung von Hilfsspannungsleitungen in den Anwendungsbereich (der Norm), eine Anpassung bei den Schutzleitern, ebenso bei der Auswahl der minimal zulässigen Querschnitte, die Überarbeitung der DC Spannungsprüfungen sowie ein Update bei den Flüssigkeiten im Zusammenhang mit der Medienbeständigkeit vor.

Die Kommentare wurden in der CANENA THSC20-Gruppe erörtert, wir erwarten in den kommenden Monaten einen überarbeiteten Vorschlag im UL-Standardisierungsgremium, der dann zur Abstimmung gestellt werden kann. Bis dahin bleibt UL62 der führende Standard.

Daniel Winkler, Sabine Schroll

Knowledge in compact form

Outcome of our committee work



Instructions for use of automotive cables TLF0100 Version 1.1 was republished in February 2021. Alongside the topics of processing, packaging and handling, the chapter “Sustainability of cables and packaging” was added to this technical guide. You will find version 1.1 of TLF0100 [» here](#).

In preparing our new **TLF0101 Thermal simulation models**, we were able to incorporate our expert knowledge of high-voltage cables. The guide facilitates unified thermal simulation of HV cable harnesses including control unit ports. Until now, potential for optimisation and cooling benefits thanks to axial heat conduction were frequently underused. The guide closes this gap, brings together thermal networks, cables and connectors, and, with simulation components, enables transfer to other components. You can view the new version 1.1 of TLF0101 [» here](#).

TLF0112-1 clearly and compactly encapsulates the **tests on electrical cables for motor vehicles**. The testing matrix recommendations show the extent to which single-core, unshielded copper conductors should be tested with respect to, for example, cable construction, chemical, electrical or mechanical properties. These and other recommendations on documentation have been published in the 2nd edition of TLF0112-1 [» here](#).

SAE Cable Committee >

J1128 – Low Voltage Primary Cable

This standard was released in an updated version in December 2020. Among the major changes were that additional Cable Types and Temperature Classes were added to give users more flexibility and choices in their part selection. The mechanical properties and related ageing sections were updated to reflect the respective requirements for those.

The general Specifications were updated to include a Long-Term Heat Ageing test and a Crosslinking test. The new long-term test is defined for initial qualifications and aims to guarantee that the cables withstand not just the short-term ageing requirements present in prior editions but that cable also withstand prolonged exposure to elevated temperatures. Several sections were updated for better legibility.

J1127 – Low Voltage Battery Cable

This standard was also released in an updated version in December 2020. The standard has been updated adding additional intermediate temperature classes similar to SAE J1128. The mechanical properties section was updated to include new cable types and temperature classes. A Long-Term Heat Ageing test method and requirements were added similar to SAE J1128. A major change/addition is the definition of a new crosslinking test that was defined to ensure cross-linking of the applicable insulations with heavy walls by the application of a soldering iron.

J1654 – Unshielded High Voltage Primary Cable

In March 2021 SAE balloted an updated version of its unshielded high voltage cable specification. Based on the ballot results a modified version was re-balloted in April 2021 with no further rejections or comments and the updated standard is expected to be released in the upcoming weeks. The standard updated references and definitions. The scope was limited to AWG size 22 and larger, with the biggest modification happening to the spark test where voltage requirements were lowered

J3117/2 – 1000BASE-T1 Un-shielded and Shielded Balanced Single Twisted Pair Ethernet Cable

In April the ballot for the first draft of the newly created 1Gbit/s SAE Ethernet standard was conducted. This is a new standard for un-shielded and shielded balanced single twisted pair jacketed data cable intended for use in surface vehicle cables for 1000BASE-T1 Ethernet PHY (1 Gb/s) applications. The standard expands on the known electrical requirements from other standardization groups at IEEE and OpenAlliance by marrying those electrical requirements with cable performance requirements common in an automotive setting. Mechanical, environmental, and thermal requirements are defined to guarantee the electrical integrity even after exposure to the generally known and applied automotive specification requirements for similar cable types.

For the most part the committee members accepted the proposal with some minor comments specific to LCL and LCTL which the group is expected to finalize/modify in the upcoming weeks.

As several (American) OEMs support the standardization work it is expected that the standard, once released, will find quick adoption in the American markets.

UL2263/UL758 | UL 2263, Electric Vehicle Cables

EV cables that are currently covered under the standard for Flexible Cords, UL 62 are proposed to be moved to a separate, harmonized standard. Enhancements may include requirements for cables for use with inductive charging, cables employing thinner walls, and cables that have higher temperature ratings.

A proposal for the first edition was circulated in January and LEONI took advantage to comment heavily to bring in some of its expertise.

Leoni proposed the inclusion of auxiliary power cores in the scope, a change to the grounding, reconsideration of the smallest permitted size, a revision to the DC spark test value, and an update to the fluids considered to ensure fluid resistance. The comments were discussed within the CANENA THSC20 group and a revised proposal is expected to be circulated within the UL standardization panel in the upcoming months so that the standard can be put up for ballot. Until then UL62 will remain the leading standard.

Daniel Winkler, Sabine Schroll





Single-core cables

LEONI Hivocar®

LEONI Dacar®

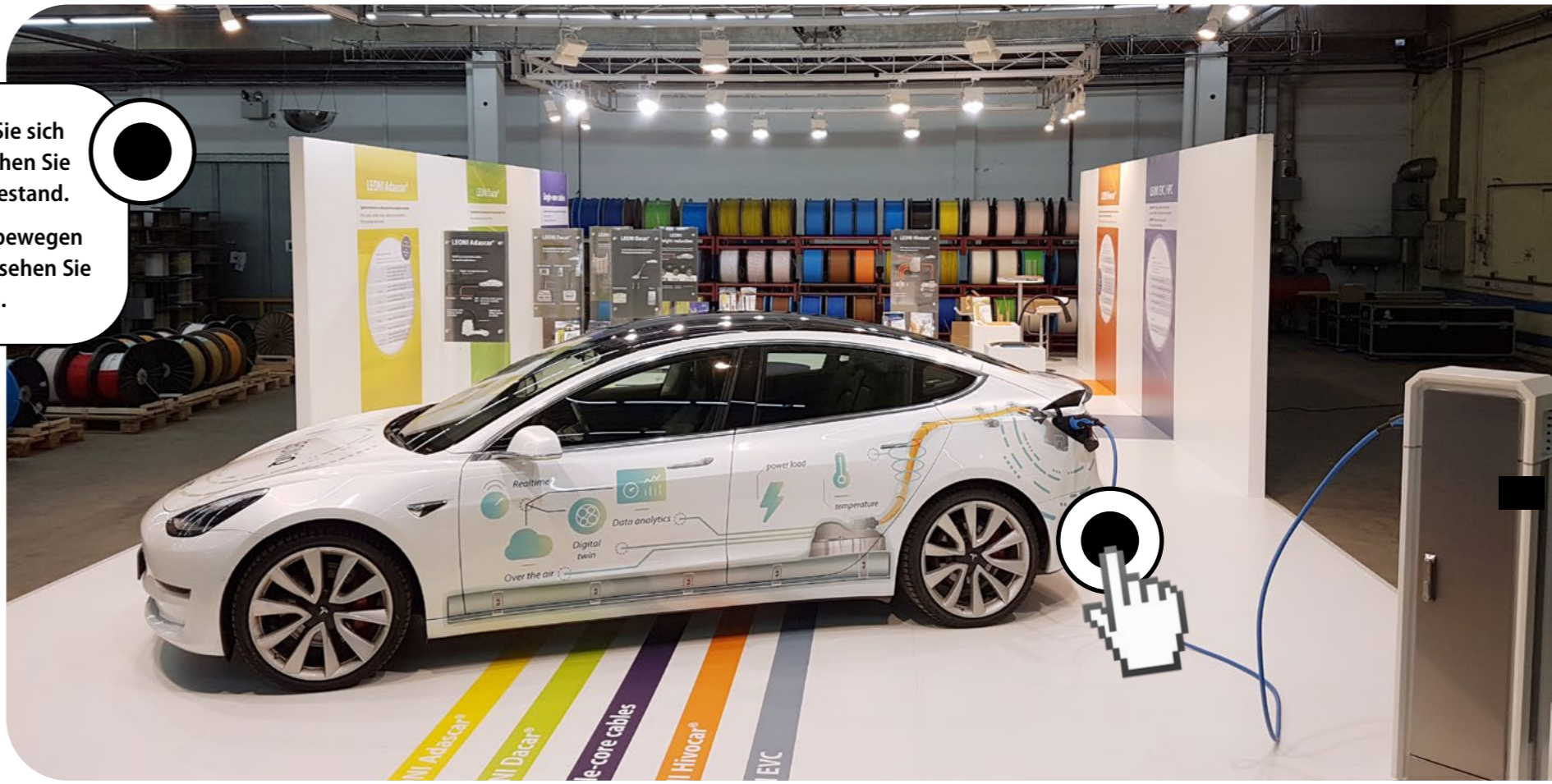
LEONI Adascar®

LEONI EVC

Überzeugen Sie sich selbst – besuchen Sie unseren Messestand.
 Treten Sie ein, bewegen sie sich frei und sehen Sie sich um.

Internationale Zuliefererbörse 2021 > abgesagt
 Battery Show > abgesagt
 Automotive Asia 2021 > abgesagt
 und viele mehr > abgesagt...

LEONI Messe 2021 gedacht, gemacht, gescannt



Viele Veranstalter, wie auch wir im Marketing, waren auf der Suche nach Alternativen. Wie kann man Ihnen das fast vergessene Erlebnis eines Messebesuchs ermöglichen? Im Frühjahr 21 haben wir kurzerhand eine Produktionshalle zur Messehalle umfunktioni-ert. Durch die Fertigstellung unserer neuen Fabrik der Zukunft, hatten wir die einmalige Gelegenheit, unsere „alte“ Werkshalle in der Stieberstraße zum Messeschauplatz zu erwecken.

„Dass wir uns hier in keiner sterilen Hochglanzumgebung befinden, hat für uns von Anfang an den Charme des Projekts ausgemacht“,

so Claudia Schertel, Director Marketing. Die Mischung aus realem Messestand und digitaler Information hat letztlich den Zuschlag bekommen. Zwischen gedacht, gemacht und gescannt lagen daher nur wenige Wochen. Und das Endergebnis kann sich, denken wir, sehen lassen.

Unsere Ausstellung umfasst Automobileitungen für Signal-, Energie- und Datenübertragung, die Ihren Produkten für Elektromobilität, Bauraum- und Gewichtsoptimierung oder Informationsaustausch eine sichere und zuverlässige Verbindung geben.

Auch wenn wir Ihnen aktuell keinen realen Kaffee anbieten können, so wollen wir Sie zukünftig zu einem digitalen Kaffee zu uns auf den Stand einladen. Mit spannenden Themen rund um Automotive Ethernet, Hochvolt-Verkabelung oder super-schnellem Laden gehen wir gerne in den Austausch mit Ihnen.

Trotz aller Digitalisierung, nichts kann den persönlichen Kontakt ersetzen. Wir freuen uns daher jetzt schon, wenn es heißt „Bye, Bye Bildschirm“ und wir Sie wieder persönlich bei einer Veranstaltung begrüßen dürfen.

Sabine Schroll

Bis dahin >> [click & meet @LEONI Fair 2021](#).



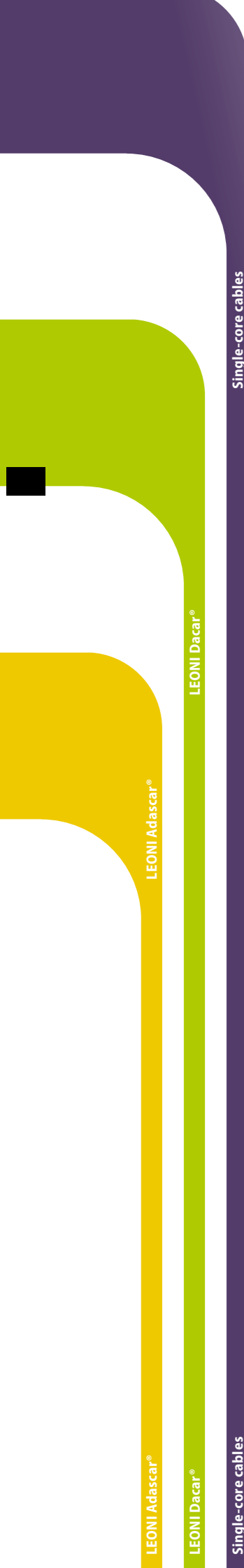
LEONI Adascar®

LEONI Dacar®

Single-core cables

LEONI Hivocar®

LEONI EVC



See for yourself – drop by our fair stand. You're welcome to enter, move about freely and look around.



International Suppliers Fair 2021 > cancelled
 Battery Show > cancelled
 Automotive Asia 2021 > cancelled
 and many more > cancelled...

LEONI Fair 2021 conceived · executed · scanned

Numerous event organisers, just like us in Marketing, were looking for alternatives. How can we give you the almost forgotten experience of attending a trade fair? Without further ado, we repurposed a production hall into a trade fair hall in spring 21. Thanks to completion of our new [Factory of the Future](#), we had the unique opportunity of reviving our "old" workshop located in Stieberstrasse into a trade fair venue.

„From the start, we considered the fact that we're not in a sterile, glossy environment to be the project's charm",

says Claudia Schertel, Marketing Director. It was the mix of a real fair stand and digital information that ultimately received the go-ahead. There were consequently just a few weeks between conception, execution and scanning. And, we think, the outcome was quite impressive.

Our exhibition comprises automotive cables for transmitting signals, power and data that provide your products for electromobility as well as for optimising installation space and weight or exchange of information with a secure and reliable connection.

Even though we cannot right now offer you any actual coffee, we would like to invite you to a digital coffee at our stand in the future. We would be pleased to talk to you about such exciting topics as automotive Ethernet, high-voltage cables or super-fast charging.

Despite all this digitalisation, nothing can replace personal contact. We are therefore already looking forward to when it's "bye, bye monitor" and we can once again welcome you personally at an event.

Sabine Schroll

Until then >> [click & meet @LEONI Fair 2021.](#)