

EDITION SEPTEMBER 2016

KYBURZ Switzerland

# magazin



## INTRODUCING THE EROD

BIS 95 DX2 FAHREN

SEITE 20



GRÖSSTER KUNDE:  
SCHWEIZERISCHE POST

SEITE 10



DATEN VON UNTERWEGS  
ZUHAUSE AM BILDSCHIRM

SEITE 8

Der eRod  
fällt auf  
und  
begeistert

SEITE 6

# INHALT SEP 2016

- 3** Editorial
- 4** Interview mit Martin Kyburz

## modelle

- 6** Der eRod
- 8** Fleet Management
- 10** Grösster Kunde: die Schweizerische Post
- 12** DXP in Grindelwald
- 14** DXP in Island
- 18** Viel Post jetzt ganz leicht mit dem eTrolley
- 20** Bis 95 mit dem DX2 fahren
- 22** Im KYBURZ PLUS auf die Alp
- 24** Der DXS steht platzsparend und stabil

## events & news

- 16** 25 Jahre KYBURZ
- 26** Fadil der Alleskönner
- 28** Mit 24 schon Chef
- 30** In der ganzen Welt zuhause



### 16 25 Jahre KYBURZ



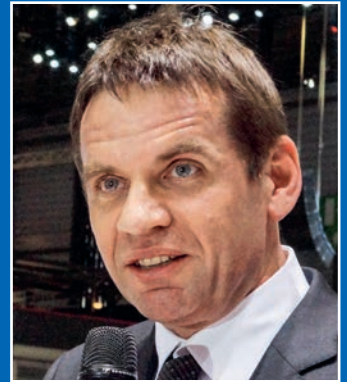
### 6 Der eRod fällt auf und begeistert



# EDITORIAL

# MARTIN KYBURZ

AUTOR: Martin Kyburz EMAIL: martin.kyburz@kyburz-switzerland.ch



## Liebe Leser

Die letzten 25 Jahre vergingen wie im Fluge. Als ich mich dazu entschlossen hatte, in die Selbstständigkeit zu gehen, steckte die Elektromobilität noch in den Kinderschuhen. Nicht zuletzt deshalb habe ich mich entschieden, mein ganzes Wirken in diesen Bereich zu stecken. Vor 25 Jahren waren die besten Fahrzeuge in der Lage, eine Geschwindigkeit von über 100 km/h zu erreichen und eine einigermaßen passable Reichweite von bis zu 150 Kilometer zurückzulegen. Der Cheetah, mein erster Wurf, gehörte zu diesen Fahrzeugen. Heute verfügen die modernsten Elektroautos über 500 Kilometer Reichweite, sind in einer Stunde wieder aufgeladen und weisen eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h auf. In der Geschichte der Elektromobile durften wir auch einige Meilensteine setzen. So die Einführung von

Fahrzeugen, die speziell für Senioren gebaut sind oder die DXP, die heute flächendeckend in der Schweiz zur Verteilung der Post eingesetzt werden. Es war nicht nur die Herausforderung, ständig neue elektrische Komponenten zu entwickeln, die mir über die Jahre Antrieb war. Vielmehr haben mich die vielen wertvollen Begegnungen mit Lieferanten, Mitarbeitern und Kunden in der Schweiz und in der ganzen Welt bereichert.

In diesem Magazin lesen Sie über einige dieser Begegnungen, die mich und mein Team täglich motivieren, unser Bestes zu geben.

Herzlichst

Martin Kyburz

## IMPRESSUM

### magazin team

HERAUSGEBER: Martin Kyburz, martin.kyburz@kyburz-switzerland.ch

DESIGN & KONZEPT: Bruno Streich, ditoy e-dentity, streich@ditoy.com

REDAKTION: Hansjörg Bürgi, Aero Publications GmbH, hjb@skynews.ch

LAYOUT: Nina Raduner, nr@skynews.ch

DRUCKVORSTUFE: Teammedia GmbH, Gurtellen, team@teammedia.ch

DRUCK: AVD Goldach, Goldach, email@avd.ch

AUFLAGE: 20'000 Exemplare

KYBURZ Switzerland AG  
Shedweg 2-8  
CH-8427 Freienstein  
Tel. +41 44 865 63 63  
info@kyburz-switzerland.ch



Interview mit Martin Kyburz

# SCHWIERIGKEITEN SPORNEN MICH AN

REPORTER: Hansjörg Bürgi EMAIL: [hjb@skynews.ch](mailto:hjb@skynews.ch)

## POST-AUFTRAG HAT KYBURZ SWITZERLAND GEPRÄGT.

In 25 Jahren hat sich KYBURZ Switzerland zum Hersteller der besten Elektrofahrzeuge weltweit entwickelt. Der offene und klare Geist im Team hat dabei viel geholfen. Fordernd sind heute der starke Schweizer Franken und diesen Spirit auch bei über 80 Mitarbeitenden behalten zu können.

**ICH KAM BEI DER ERSTEN MARKT-  
BEOBACHTUNG ZUM SCHLUSS:  
DAS KANN ICH BESSER. DAS WAR  
DER STARTSCHUSS.**

### WIESO HABEN SIE BEREITS 1991 AN DIE ELEKTROMOBILITÄT GEGLAUBT?

Als gelernter Maschinenmechaniker und Elektroingenieur interessiert mich die Mobilität seit jeher. Mit Diesel- und Benzinfahrzeugen waren damals schon Zehntausende von Ingenieuren beschäftigt, ich wollte keiner dieser sein. So entschied ich mich für Elektrofahrzeuge und kam bei der ersten Marktbeobachtung zum Schluss: Das kann ich besser. Das war der Startschuss.

### WANN GELANG DER DURCHBRUCH?

Schwierigkeiten haben mich immer angespornt, Lösungen zu finden. Wir brauchten aber zehn Jahre, bis die Firma stabil war.

### WELCHES WAR DAS PRÄGENDSTE ERLEBNIS IN DEN 25 JAHREN?

Ich bin alleine gestartet, heute beschäftigen wir über 80 Leute. Ich musste mich immer wieder in Frage stellen und neu dazulernen. Doch der schönste Moment war die Entscheidung der Schweizerischen Post, 3000 unserer DXP zu kaufen. Viele Jahre hatten wir auf dieses Ziel hingearbeitet. Heute hat die Schweizerische Post gegen 6000 unserer Fahrzeuge im Einsatz.

### WIE SIEHT ES MIT AUSLÄNDISCHEN KUNDEN AUS?

Da sind wir fleissig. Wir haben mittlerweile Kunden in der ganzen Welt. Bezüglich Qualität und Leistung sind wir weltweit die Besten. Die grosse Herausforderung ist der Preis unseres DXP.

### WELCHER GEIST HERRSCHT IN DER FIRMA KYBURZ?

Mir ist das sehr offene und kollegiale Verhältnis aller Mitarbeitenden sehr wichtig. Ungeachtet der Hierarchiestufe ist die persönliche Meinung, die Meinung über das Produkt gefragt, und die Richtung, wohin es gehen soll. Kritik soll ausgeteilt, aber auch ertragen werden. Zudem müssen wir Neuem gegenüber aufgeschlossen sein und können einen innovativen Geist leben.

### WO STEHT DIE FIRMA KYBURZ IN 25 JAHREN?

Ich wusste vor 25 Jahren nicht, wo wir heute stehen würden. Deshalb weiss ich die Antwort nicht, das finde ich ganz sympathisch so. Mich interessiert es weiterhin, etwas mit Menschen zusammen zu erschaffen. Ich möchte gleich wie bisher weiterfahren – wo wir in 25 Jahren sind, wird sich zeigen.

### DIE KYBURZ-FAHRZEUGE WERDEN MIT DER ZEIT SCHON GRÖSSER?

Ja, das ist die Idee. Aber wir werden nie der Auto-Industrie Konkurrenz machen. Das ist eine andere Liga. Wir stellen heute auch Elektro-Sportwagen her, die als Fun-Fahrzeuge ihren Markt finden. Die Technologie des eRod hat zu sehr vielen neuen Kontakten geführt. Wir werden diese Technologie auch anderweitig einsetzen und sie weiterentwickeln. Viel erhoffe ich mir auch von unserem Projekt Fleet-Monitoring-System.

### WELCHES SIND DIE GRÖSSTEN HERAUSFORDERUNGEN?

Eine ist bestimmt der Schweizer Franken und die Kosten des Standortes in der Schweiz. Wir werden in Freienstein bleiben. Wir fühlen uns sehr wohl hier. Eine Challenge wird auch sein, uns genügend gut und genügend schnell auf die Bedürfnisse ausländischer Postbetriebe einzustellen. Und im Team wollen wir den offenen, klaren Geist behalten, auch das ist eine Herausforderung.

## Martin Kyburz

Martin Kyburz gründete das Unternehmen vor 25 Jahren.



“MIR IST  
DAS SEHR  
OFFENE UND  
KOLLEGIALE  
VERHÄLTNIS  
ALLER MITAR-  
BEITENDEN  
SEHR  
WICHTIG.”

MARTIN KYBURZ  
CEO

# DER ERÖD FÄLLT AUF UND BEGEISTERT



## DAS ZENTRALE IST DER SPASSFAKTOR.

AUTOR: Daniel Honegger EMAIL: [daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch](mailto:daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch)

“Wenn du mit dem fertigen Fahrzeug das erste Mal fahren kannst – dies ist schon ein cooles Gefühl“, erinnert sich Daniel Wenger an die Jungfernfahrt mit dem eRod. “Zuerst rollte ich langsam durchs Dorf, bis ich dann ausserorts richtig Gas geben konnte“. Daniel Wenger ist Fahrzeugingenieur und Projektleiter für den eRod bei KYBURZ Switzerland und hat als Testfahrer schon Tausende Kilometer mit dem Elektroflitzer abgspult. Zweifel an der Zuverlässigkeit seiner Konstruktion hatte er auch, “nervös macht mich dies aber nur, wenn andere fahren“.

### Verbrennungsmotor war keine Option

Als Student kam er an der Berner Fachhochschule in Biel im Rahmen einer Projektarbeit in Kontakt mit Martin Kyburz und dessen Idee zum Bau eines Elektrospassmobils. “Persönlich hätte ich mich über einen Benzinmotor gefreut, aber die Idee kam von Martin Kyburz – ein Verbrennungsmotor war nie eine Option“, sagt Daniel Wenger, der damals keine grossen Stücke auf Elektrofahrzeuge hielt. “Heute weiss ich, was wir mit dieser Leistung aus dem Fahrzeug herausholen können und sehe vieles etwas anders“.

### Einzigartiges Fahrgefühl

Dank der tiefen Sitzlage und der fehlenden Windschutzscheibe

“Die tiefe Sitzposition und die fehlende Windschutzscheibe bringen das einzigartige Fahrgefühl“, kommt Daniel Wenger ins Schwärmen. Der ansonsten eher ruhige Typ beginnt dann auch von Reaktionen zu erzählen: “Der eRod fällt extrem auf. Die Leute am Strassenrand reagieren, sie finden ihn cool. Schon zweimal stieg während einer Rotphase an einer Ampel der Fahrer hinter mir aus und kam für ein kurzes Gespräch nach vorne.“

### Neue Projekte in Aussicht

Die Begleitung eines Projekts von Anfang bis zum Ende reizt den 24-Jährigen auch in Zukunft. Ob es wieder ein Sportwagen ist? “Es darf, muss jedoch nicht. Elektrisch wird es sein, das ist die Zukunft!“ An der Arbeitsweise bei KYBURZ “schätze ich besonders, dass ein Chef da ist, der anwesend ist und mit dem man sprechen kann.“ Ein CEO, den er einmal jährlich zu Gesicht bekäme, würde ihm weniger zusagen. Der Romand fühlt sich wohl in der Deutschschweiz und kann sich sogar vorstellen, eine gewisse Zeit im Ausland zu leben und zu arbeiten. “Aber irgendwann wird es mich wohl wieder ins Welschland zurückziehen“.



“DIE REALITÄT HAT  
MEINE VORSTELLUNG  
ÜBERTROFFEN.”

DANIEL WENGER



# FLEET MANAGEMENT

AUTOR: Daniel Honegger EMAIL: [daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch](mailto:daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch)

**Martin Jerg**  
"Sparsames Fahren  
macht ökologisch und  
ökonomisch Sinn"



## DIE DATEN VON UNTERWEGS ZUHAUSE AM BILDSCHIRM.

Digitalisierung und Industrie 4.0 sind nicht mehr nur mediale Schlagworte, sondern eine reell stattfindende Entwicklung. Ein gutes Produkt ist heute vernetzt und gibt jederzeit Auskunft über seinen Zustand und seine Produktivität. KYBURZ Switzerland AG hat diesen Trend frühzeitig erkannt. Seit 2011 wird ein leistungsfähiges Flotten-Management-System für KYBURZ- und für Fremdfahrzeuge aufgebaut.

### Support per Ferndiagnose

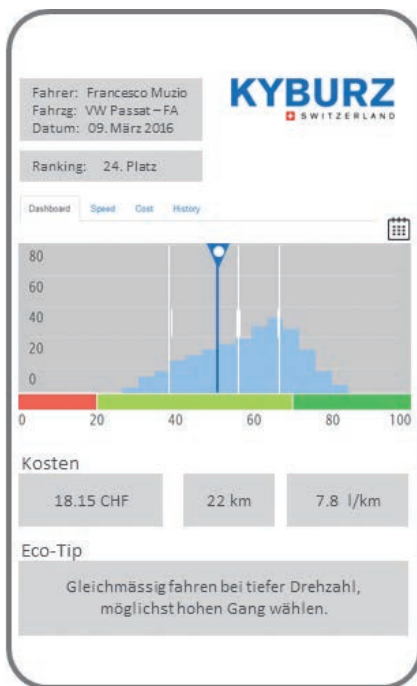
Die Ortung der schweizweit eingesetzten Service- und Ersatzfahrzeuge stand am Anfang. GPS-Boxen für die Positionsbestimmung waren die Grundausstattung.

Die Erfassung und Übertragung von Fahrzeugdaten wie Motortemperatur oder Batteriespannung kam dazu.

Heute unterstützt die KYBURZ-Serviceabteilung gezielt externe Servicepartner per Ferndiagnose. Die Entwicklungsabteilung wertet die aufgezeichneten Sensordaten aus, spürt Schwachstellen auf und verbessert die Fahrzeuge laufend. Ein weltweiter Einsatz mit kompetentem Support der KYBURZ-Elektrofahrzeuge wurde dadurch überhaupt erst möglich.

Fahrzeuggbetreiber, wie die Post Neuseeland, nutzen das System auch für eigene Zwecke: Sie optimiert damit die Zustelltouren oder erstellt genaue Statistiken über gefahrene Kilometer und eingespartes





### Report für den Fahrzeuglenker

Auf dem Smartphone kann der Fahrzeuglenker jederzeit die aktuellen Daten seiner Fahrten einsehen. Ein Vergleich mit anderen Fahrern in seiner Flotte gibt ihm Auskunft über den Erfolg seiner ökologischen und ökonomischen Fahrweise.

### KYBURZ Vehicle Health Monitoring

Fleet statistic of 4 DXP, 01.01.2016 - 22.02.2016

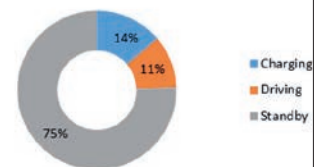
Kilometers driven by all selected vehicles

4172.2 km

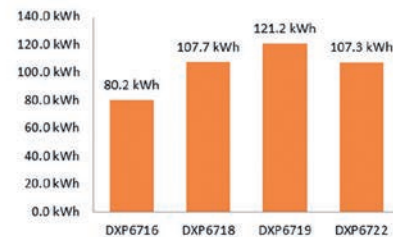
Total energy consumption

416.42 kWh

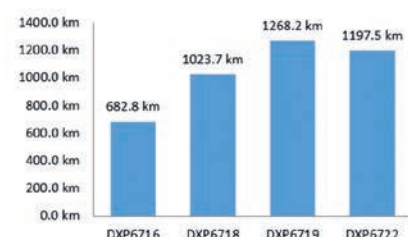
#### Usage breakdown



#### Consumption comparison kWh



#### Mileage comparison km



### Der Vergleich über Strecke und Verbrauch grafisch dargestellt.

Der Vergleich verschiedener Fahrzeuge bezüglich Verbrauch und Kilometerleistung gibt Aufschluss über Fahrstil, Abnutzung oder allfällige technische Unzulänglichkeiten. Unterhalts- und Servicearbeiten sind planbar und die Betriebssicherheit steigt dank Reports, die am Bildschirm in Echtzeit ersichtlich sind.

## NACHHALTIGKEIT UND EFFIZIENZ IM FLOTTENBETRIEB

CO<sub>2</sub>. Durch Analyse der Fahrdaten erhalten die Fahrer wertvolle Tipps direkt aus Freienstein. Der Einsatz der Rekuperation anstelle der Bremsen erhöhte sich markant und damit stieg die Reichweite der Fahrzeuge.

### Auch für Benzin- und Dieselfahrzeuge

Schon bei Elektrofahrzeugen zeigt eine Fahrstilanalyse ein Energiesparpotenzial. Noch mehr Sinn macht die Analyse bei konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen, die auch ökonomische Bedeutung hat. Die Funktionen des KYBURZ Fleet-Management-Systems ist spezifisch auf die Einsatzbedürfnisse ausgerichtet und steht heute für alle Fahrzeugtypen –

vom Zweirad bis zum LKW – zur Verfügung. Das Wissen über den Kilometerstand, den exakten Benzinverbrauch oder die Kilometer bis zum nächsten Service bringt Transparenz und Effizienz in die Fahrzeugflotte. Das KYBURZ Eco-Drive-Programm hilft den Treibstoffverbrauch und damit den CO<sub>2</sub> Ausstoss zu reduzieren.

Trotz Digitalisierung steht nach wie vor der Mensch, der Fahrer im Zentrum. Die Motivation mit Fahrer-App und persönlichen Fahrtipps ermöglicht die Verbesserung der persönlichen Kompetenzen, die Erhöhung der Sicherheit und Zufriedenheit.

# VORTEIL DES DREIRADES WAR OFFENSICHTLICH

AUTOR: Francesco Muzio    EMAIL: francesco.muzio@kyburz-switzerland.ch



## Renato Ercolani

ist bei der Post für das Fahrzeugmanagement bei der Briefzustellung zuständig. Er erläutert, weshalb sich der DXP ideal als Zustellfahrzeug eignet.

## DER GRÖSSTE KYBURZ-KUNDE SETZT HEUTE KNAPP 6000 DXP IM ZUSTELLDIENST EIN.

### Wie kam es zum ersten Kontakt mit der Firma KYBURZ?

Das war 2008 als ich, zusammen mit Einkäufern und Technikern, zu einer Präsentation bei Mobility Solutions, einer Konzerngesellschaft der Schweizerischen Post, eingeladen wurde. Martin Kyburz präsentierte ein Elektrofahrzeug und wollte uns von dessen Eignung für die Postzustellung überzeugen.

### Wie war Ihr erster Eindruck vom damaligen DXP?

Da war noch nichts von DXP. Uns wurde das damalige Top-Modell für den Privatmarkt, der KYBURZ CLASSIC DX, vorgeführt. Mir hat das Gefährt von Beginn weg gut gefallen. Die offensichtlichen Vorteile machten für mich Sinn. Wir beendeten das Treffen mit der Vereinbarung, dass dieses Fahrzeug umgehend in der Briefzustellregion Ostermündigen getestet werden sollte.

### Wo sahen Sie das Potenzial dieses Zustellfahrzeugs?

In den drei Rädern und in der automatischen Feststellbremse. Ich wusste, dass beim Ausliefern das ständige "Aufbocken" der Zweirad-Roller beschwerlich war, und dass dabei die Ständer immer wieder beschädigt wurden. Zudem waren die Zusteller mit ihren Zweirädern und schweren Anhängern im Winter auf glatten Strassen oft gefährlich unterwegs. Der Vorteil des Dreirad-Prinzips war offensichtlich.

### Gab es zu Beginn auch Zweifel?

Zweifel sind bei der Beschaffung neuer, noch nicht bewährter Fahrzeuge immer vorhanden. Bei KYBURZ drängten sich bald Fragen betreffend der Wirtschaftlichkeit auf: Würden sich die höheren Beschaffungskosten rechtfertigen lassen, angesichts der günstigen Preise für benzinbetriebene Roller? Zudem war beim Vorführmodell die Integration der notwendigen Transportkisten noch offen.

### Mussten Sie innerhalb der Post Überzeugungsarbeit leisten?

Nein, bezüglich des Fahrzeugs nicht. Die Schweizerische Post war und ist sehr offen, Neues zu testen. Zudem gewann damals das Thema Elektromobilität an Gewicht, die Post hatte bereits zweirädrige Elektro-Roller im Einsatz. Das Angebot von KYBURZ passte gut in die Strategie des Konzerns, Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten Rechnung zu tragen. Später mussten wir die zuständigen Stellen dann wegen der Beschaffungskosten überzeugen. Sehr schwierig war auch das nicht, denn das Sparpotenzial des DXP und seine Effizienz sprachen für sich.

### Wann wussten Sie, dass dies das künftige Fahrzeug der Zusteller sein würde?

Mein persönliches Gefühl war, wie gesagt, von Anfang an positiv. Ein wichtiger Meilenstein war der Test in Grindelwald, wo während eines Winters drei DXP im Einsatz waren. Die Zusteller waren bei der Lieferung der Fahrzeuge nicht erfreut, aber als die Testphase vorbei war,

wollten sie sie nicht mehr hergeben. Das war ein deutliches Zeichen. Diese Erfahrung und die Ergebnisse meiner Wirtschaftlichkeitsberechnung brachten klar Schwung in die Sache.

### Wie eng war der Kontakt mit den Zustellern in der Testphase?

Wenn etwas derart Neues eingeführt wird, ist natürlich die enge Begleitung und Unterstützung sehr wichtig. Ich habe das Zustellpersonal vor Ort besucht und mir ihre Meinungen, Vorschläge und Erfahrungsberichte selber abgeholt. Die Zusteller haben sehr motiviert mitgemacht und sich mit nützlichen Inputs eingebracht.

### Hat sich die Zusammenarbeit KYBURZ – Post in den letzten sechs Jahren verändert?

Die Geschwindigkeit in der Umsetzung von Änderungen ist heute natürlich nicht mehr die gleiche wie zu Beginn. Aber das liegt in der Natur der Sache: Heute reden wir nicht mehr von zwei, drei Fahrzeugen, sondern von nahezu 6000. Nach wie vor wird aber schnell auf unsere Wünsche eingegangen. Im Normalfall verhandelt Mobility Solutions mit KYBURZ, manchmal diskutiere ich jedoch auch mit Martin Kyburz persönlich. Seine Bereitschaft, sofort zu reagieren, ist uns noch immer sicher. Und es gibt rückblickend kein Problem, das nicht hätte gelöst werden können.

### Hegen Sie Wünsche für die Zukunft betreffend der Firma oder den DXP?

Von der Firma wünsche ich mir weiterhin eine gute Zusammenarbeit, verlässliche Qualität bei den Fahrzeugen sowie weitere Fortschritte in der Kommunikation, welche der Umgang mit einem Grosskonzern erfordert. Was den DXP betrifft: Der steht heute sehr gut da. Bestimmt werden auch in Zukunft immer wieder kleine Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Ansonsten sind natürlich immer Verbesserungen in der Effizienz (Stromverbrauch, Reichweite) und auch der Wirtschaftlichkeit (Preise der Fahrzeuge und Ersatzteile) erwünscht.

### Wie sehen Sie den DXP beim nächsten grossen KYBURZ-Firmenjubiläum in 25 Jahren?"

Uff! Der DXP in 25 Jahren?! Bis dann kann man mit ihm bestimmt einen ganzen langen Tag fahren, ohne die Batterien laden zu müssen, und man wird über die heutige Reichweite lachen. Vielleicht kann man dann noch mehr Post auf das Fahrzeug packen und einen noch grösseren Anhänger mitführen? Aber es ist uns bewusst: Um der Wirtschaftlichkeit Genüge zu tun, kann das Gespann gar nicht gross genug sein – beim Arbeiten damit, in den Quartieren, kann es gar nicht handlich und wendig genug sein. Diese unterschiedlichen Ansprüche werden sich immer in die Quere kommen.

**“DIE SCHWEIZERISCHE POST  
WAR UND IST SEHR OFFEN,  
NEUES ZU TESTEN.”**

**RENATO ERCOLANI**  
FAHRZEUGMANAGEMENT



**“DAS IST DAS BESTE, WAS MIR  
IN MEINER PÖSTLER-  
KARRIERE GESCHEHEN  
KONNTE!”**

HANSUELI MICHEL

# GIBT DEN DXP NICHT MEHR HER

REPORTER: Francesco Muzio    EMAIL: francesco.muzio@kyburz-switzerland.ch



## DER BRIEFTRÄGER HANSUELI MICHEL IN GRINDELWALD FÄHRT KYBURZ.

Seit 45 Jahren arbeitet der 61-jährige Hansueli Michel als Briefträger in Grindelwald. Daselbst geboren, blieb er dem "Eigerdorf" im Berner Oberland das Leben lang treu und ebenso treu ist er seit 2009 seinem DXP. Er würde ihn nie wieder hergeben.

Nicht nur das Berufsbild hat sich verändert, sondern auch das Transporthilfsmittel der Briefträger. Hansueli Michel erinnert sich: "Hier im Dorf stand ein einziger Jeep zur Verfügung. Wir haben die Post zu Fuss ausgetragen, im Winter verwendeten wir den Velogemel". Bei diesem veloähnlichen Holzschlitten mussten die Posttaschen am Lenker angehängt werden. "Später erhielten wir Militärvelos mit Hilfsmotor und schwere Elektrokarren, wie sie auch der Milchmann verwendete. Als dann die zweirädrigen Roller eingeführt wurden, war das ein echter Sprung. Mit diesen waren wir aber hier – mit unseren schwierigen Wegen – nie wirklich zufrieden", blickt Hansruedi Michel zurück.

### Für Touristen posieren

Im Herbst 2009 wurden die allerersten KYBURZ DXP samt Anhänger an die Poststelle Grindelwald ausgeliefert. "Das ist das Beste, was mir in meiner Pöstler-Karriere geschehen konnte! Das können Sie genau so schreiben", sagt Hansruedi Michel. Er war mit dem neuen Fahrzeug von Beginn weg sehr glücklich.

"Bei uns gab es welche, die beim ersten Hingucken die Nase gerümpft haben", fährt der Grindelwaldner fort. Für ihn war der DXP vom ersten Tag an das ideale Zustellfahrzeug. Hansueli Michel weiter: "Ich musste auch oft für Touristen posieren und mich knipsen lassen, die haben ihren Augen nicht getraut, wenn sie mich auf den verschneiten, steilen Wegen rumkurven sahen."

### Im Rückwärtsgang hinab

Früher waren im ganzen Dorf verstreut Post-Depots angelegt, heute bepacken die Zusteller in Grindelwald ihre KYBURZ-Gespanne einmal bei Arbeitsbeginn und haben bis am Mittag – ohne nachzuladen – alle Post ausgetragen. Hansueli Michel: "Im Winter muss ich nur noch ungefähr zehn Prozent der Tour zu Fuss erledigen, denn ich habe so meine Tricks: Wenn es extrem steil und rutschig ist, fahre ich im Rückwärtsgang runter – der DXP hält!" Klar, Hansueli Michel würde sein Gefährt nicht mehr hergeben.



# 15 DXP FAHREN FÜR DIE POST ISLANDS

AUCH IM SPEZIELLEN ISLÄNDISCHEN  
KLIMA BEWÄHRT SICH DER DXP.

AUTOR: Francesco Muzio    EMAIL: [francesco.muzio@kyburz-switzerland.ch](mailto:francesco.muzio@kyburz-switzerland.ch)

Posturinn, die Post von Island, ist der "jüngste" unter den DXP-Kunden im Ausland. Die Fragen beantwortete Hannes Gudmundsson, er leitet dort die Entwicklung der operativen Geschäftstätigkeit. Zudem ist er verantwortlich für alle Post-Niederlassungen und die Postzustellung ausserhalb von Reykjavik.

**Wie sind Sie auf die Firma KYBURZ aufmerksam geworden?**

Vor einigen Jahren war ich zusammen mit einer Delegation an der Internationalen Post Expo und habe dort die KYBURZ-Zustellfahrzeuge zum ersten Mal gesehen. Zu jener Zeit testeten wir zweirädrige Roller von verschiedenen Herstellern und erlebten punkto Qualität eine Enttäuschung nach der anderen. Wir haben in Island ziemlich spezielle klimatische Bedingungen!

**Warum haben Sie sich für den DXP entschieden?**

Das dauerte eine ganze Weile, aber letztes Jahr haben wir die Firma und das Fahrzeug genauer unter die Lupe genommen. KYBURZ hat im Bereich Elektromobilität sehr viel Erfahrung und kann gute Referenzen aufweisen. Dass der DXP elektrisch angetrieben wird, kommt uns entgegen: In Island sind wir bezüglich Stromproduktion gut gerüstet. Auch hat uns das Drei-Rad-Prinzip von Beginn weg gefallen; auf den Touren fällt das mühsame auf-den-Ständer-Stellen weg – und die Sicherheit ist so massiv erhöht.



## Anfangs Juli 2016

hat POSTURINN,  
die Isländische Post,  
15 DXP in Betrieb  
genommen.

### Sie haben Anfang Juli Ihre ersten 15 DXP geliefert bekommen. Wie bewähren sie sich?

Sehr gut, wie mir scheint. Wir haben jedoch der Ferien wegen noch nicht alle in Betrieb genommen.

### Wie nehmen die Postboten die neuen Fahrzeuge auf?

(Lacht) Sie lieben sie, wirklich. Da war zum Beispiel ein Mitarbeiter, der nicht für den DXP vorgesehen war und dennoch die Gelegenheit hatte, eine Tour damit zu fahren: Er will ihn nun nicht mehr hergeben.

### Was ist Ihre persönliche Meinung?

Meiner Meinung nach war das eine gute Investition. Wir wissen auch die Richtung hinter uns. Das ist die Zukunft der Postzustellung in Island.

### Gibt es noch etwas, das Sie anfügen möchten?

Ich bin glücklich über die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Firma KYBURZ, und die Betreuung gibt mir ein gutes Gefühl. Ich hoffe, dass wir in Zukunft noch weitere DXP beschaffen können.

# 25 JAHRE KYBURZ

1991

## DAS RENNEN BEGINNT

Der 26-jährige Elektroingenieur Martin Kyburz macht sich selbstständig. Er baut den schnittigen CHEETAH in Handarbeit. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 130 km/h, die Reichweite 150 km. Der ästhetische Flitzer erregt Aufsehen. Martin Kyburz fährt erfolgreich verschiedene Elektromobilrennen.



1994

## SENIOREN WERDEN MOBIL

Der erste CLASSIC wird ausgeliefert. Martin Kyburz erkennt das Marktpotenzial des dreirädrigen Seniorenfahrzeugs, das im Lauf der Zeit Tausende von Senioren glücklich und unabhängig macht. Der CLASSIC wird zum zentralen Produkt der jungen Firma.



1996

## UMZUG NACH FREIENSTEIN

Unter dem Namen "Ing. Büro M. Kyburz AG" wird eine Aktiengesellschaft gegründet. Das Heim der neuen Firma ist Freienstein/ZH. Im Areal einer ehemaligen Spinnerei können Räume bezogen und eingerichtet werden.

2002

## MOBIL MIT KABINE

KYBURZ folgt dem Ruf der Kunden nach einem Fahrzeug mit Witterungsschutz. Der CLASSIC PLUS mit Kabine ist das erste KYBURZ-Fahrzeug, das serienmässig mit Asynchronmotor ausgerüstet ist. Die erste KYBURZ-Homepage geht online.



2006

## EINSATZ MODERNSTER TECHNOLOGIE

KYBURZ entwickelt ein eigenes Batterie-Management-System für Lithium-Batterien. Die Kunden sind dankbar für den Einbau der zukunftsweisenden Technologie und schätzen die zusätzliche Reichweite, die Langlebigkeit und Zuverlässigkeit der Lithium-Batterien.



## 2008 VERSUCHSBETRIEB BEI DER POST

Die ersten KYBURZ DXP gehen bei der Schweizerischen Post in einen ausgedehnten Versuchsbetrieb. Die Rückmeldungen fliessen umgehend in die Verbesserung neuer Fahrzeuge. Die beteiligten Zusteller sind nach kurzer Zeit begeistert von den neuen Fahrzeugen.

## 2010 SCHWEIZERISCHE POST SETZT AUF DEN DXP

Die grosse Bestellung der Schweizerischen Post freut und fordert die ganze Firma. Die bestellten DXP werden aus Kapazitätsgründen auswärts produziert. In kurzer Zeit wird in der ganzen Schweiz ein Servicenetz mit 80 Partnerbetrieben aufgebaut und geschult.



## 2011–2013 DIE ZEIT DER AUSZEICHNUNGEN

Die Ing. Büro M. Kyburz AG gewinnt diverse Innovationspreise in der Schweiz und im Ausland und wird in Wirtschaftsmagazinen als eine der innovativsten Firmen gelistet. Die Schweizerische Post veröffentlicht eine Sondermarke mit dem Bild des DXP.



## 2014 NEUER NAME – EIGENE SERIEN- PRODUKTION

Mit der Einweihung und Inbetriebnahme der grossen Produktionshalle wird die Fertigung aller KYBURZ-

Fahrzeuge wieder in Freienstein konzentriert. Über 80 KYBURZ-Mitarbeiter arbeiten für die neu in "KYBURZ Switzerland AG" umbenannte Firma.

## 2016 EINEN SPORTWAGEN ZUM JUBILÄUM

Am Autosalon in Genf feiert der Elektrosportwagen eRod Weltpremiere. Die internationale Aufmerksamkeit am DXP steigt. Rund um den Globus finden Testeinsätze statt. Die Umweltzertifizierung ISO 14001 wird eingeführt und das neu eingeführte Senioren-Modell DX2 bewährt sich im Markt.



## featured event



ERSTER SAMSTAG IM SEPTEMBER

## TAG DER OFFENEN TÜR

Grosser Andrang jeweils am ersten Samstag im September. Seit über 15 Jahren findet der beliebte Tag der offenen Tür bei KYBURZ in Freienstein statt. Tradition haben die Prototypenausstellung, Möglichkeiten zu Probefahrten und die Werkstattführungen mit Martin Kyburz. Das gesellige Zusammensitzen gibt Anlass zu fröhlichen Begegnungen. Für die informativen Vorträge im Kino ist frühzeitiges Eintreffen geraten.

Infos unter: [www.kyburz-switzerland.ch](http://www.kyburz-switzerland.ch)



# VIEL POST JETZT GANZ LEICHT

REPORTER: Daniel Honegger    EMAIL: daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch

## ZUVERLÄSSIGE UND FLEXIBLE TRANSPORTLÖSUNGEN FÜR MEHR EFFIZIENZ.

Der KYBURZ eTrolley steht für eine Innovation im Bereich elektrisch angetriebener Kleinfahrzeuge, wo Lasten verteilt und transportiert werden müssen. Ein eTrolley transportiert mit seinem starken Motor bis zu 150 kg Gewicht und schafft es durch seine Wendigkeit auch in die hintersten Winkel von Strassen und Gebäuden.

Frischer Wind in deutschen Innenstädten mit dem KYBURZ eTrolley: Seit 2016 ist der neue eTrolley 7+1 bei der Deutschen Post als Standardfahrzeug bei der Postzustellung im Einsatz. Bereits in den ersten Monaten nach Einführung gehört der eTrolley in vielen Städten zum alltäglichen Bild. Der eTrolley wird auch von Postboten benutzt, die mit körperlichen Einschränkungen leben. Der eTrolley erlaubt die Fortführung der Berufsarbeit und vermeidet die frühe Berufsunfähigkeit.

### Auch in Oslo und Wien im Einsatz

Nicht nur in Deutschland stösst der elektrische Handwagen auf Interesse. Im hohen Norden in Oslo, bei der Norwegischen Post, sind drei Fahrzeuge mit kundenspezifisch entwickelten Aufbauten im Testeinsatz. Der Schwerpunkt liegt auf der gemischten Zustellung von Briefen und Paketen. Deswegen ist der Aufbau als grosse Box ausgeführt.

In Wien hat die Österreichische Post eine kleine Flotte von eTrolleys angeschafft, um die steile Brücke vom Postdepot bis zur Innenstadt zu überwinden. Mit Muskelkraft schaffen das nur die stärksten der Postboten, nun können wieder alle in der Innenstadt Post zustellen.

### Sicher dank elektronischem Schlüssel

Sicherheit wird beim eTrolley grossgeschrieben: Der Postbote kann den eTrolley mit einem elektronischen Schlüssel (RFID) einfach verriegeln und braucht

sich bei der Zustellung in Gebäuden keine Sorgen um das Fahrzeug machen – ohne den Schlüssel steht der eTrolley auch in Steigungen bockstill und kann nicht bewegt werden. Auch die Klappen sind automatisch verriegelt, damit kein Unbefugter ans Ladegut kommt. Mit dem elektronischen Schlüssel, der kurz vor das Bedienfeld gehalten wird, erwachen alle Funktionen. Besonders im Winter, bei der Arbeit mit Handschuhen, ist dies eine grosse Arbeitserleichterung.

Um die grosse Nutzlast auch an Steigungen gut zu beschleunigen, ist der eTrolley mit einem durchzugsstarken Motor ausgestattet. Dank der hochwertigen und langlebigen Batterie kann der eTrolley ohne Nachladen den ganzen Tag im Einsatz sein, Strecken von 20 bis 30 Kilometer sind möglich.

### Zuverlässig und langlebig

Nicht nur bei der Post ist der eTrolley zum unentbehrlichen Helfer geworden, auch in Produktionsbetrieben und in der innerbetrieblichen Logistik findet der eTrolley immer mehr Anwendung. Ob das schnelle Bereitstellen einer Werkzeugausrüstung im Betrieb, die interne Paketverteilung bei Grossunternehmen oder die Warenkommissionierung in Logistikunternehmen: Überall ist der eTrolley als Arbeitsgerät gefragt.

Wichtig ist den Nutzern die Qualität des Produkts: Bei der professionellen Anwendung zählt die Zuverlässigkeit und die Langlebigkeit. Das spart letztlich mehr, als es kostet.

# BIS 95 MIT DEM DX2 FAHREN

REPORTER: Daniel Honegger

EMAIL: daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch

## SELBSTSTÄNDIGE PERSÖNLICHKEITEN FAHREN IM ALTER SELBSTSTÄNDIG.

Marguerite Eschmann hat viel erlebt in ihrem Leben. Sie leistet sich eine eigene Meinung und entscheidet selbstständig, wohin die Fahrt geht. Mit dem KYBURZ DX2 kann sie bis 100 Kilometer weit fahren. Da stehen viele Besuche auf dem Programm – aber auch Ausflüge in die Natur am frühen Morgen.

“Ich bin immer gern gefahren“, sagt Marguerite Eschmann in Rüti/ZH. Hiess dies früher, dass sie mit dem Auto samt Wohnwagen an die französische Atlantikküste in die Ferien fuhr, heisst dies heute, dass sie mit einem ihrer Elektrofahrzeuge die nähere und weitere Gegend um Rüti erkundet.

### Im Freien, wenn der Tag erwacht

Die selbständig denkende und handelnde Persönlichkeit lobt die helle Alterswohnung, in der sie lebt und werkt. Mit viel Geduld und Freude produziert sie feinste Figürchen und Äste mit unzähligen künstlichen Blüten mit filigranen Verzierungen. Zur Ergänzung geniesst sie ausgiebige Fahrten in die Natur. Besonders der frühe Morgen, das Erwachen des Tages erlebt sie gerne draussen im Freien.

Die 76-Jährige bestimmt gerne selber, entscheidet und trägt auch die Konsequenzen. Sie hat ihre Tochter alleine grossgezogen und dabei immer gearbeitet: in der Pflege in Altersheimen und Spitälern, jahrelang als Barrierenwächterin bei der SBB, als Taxifahrerin oder in einer Blechstanzerei. “Ich habe gearbeitet wie ein Mann, also wollte ich auch einen Lohn wie ein Mann“, wusste sie sich zu wehren.

### Begeistert von der grossen Reichweite

Obwohl sich Marguerite Eschmann auf den ersten Blick flink bewegt: Das Gehen macht ihr immer wieder Mühe. Sie lässt sich jedoch nichts anmerken und weiss sich zu helfen. Nach mehreren Elektrofahrzeugen, mit deren Qualität sie nicht zufrieden war, fand sie ein Kabinenfahrzeug, mit dem sie bei Regen und Kälte gern unterwegs ist. Als sie dann den DX2 von KYBURZ entdeckte, entschied sie sich zum Kauf eines zweiten, offenen Fahrzeugs. Vor allem die grosse Reichweite hat sie überzeugt, kennt die kontaktfreudige Rentnerin doch viele Leute, sei es an früheren Wohnorten oder von der Arbeit, die sie gerne besucht.

“Ohne meine Elektrofahrzeuge wäre ich unglücklich“, meint sie, “sie machen mein Leben aus“. Und leben will sie noch lange, 95 Jahre sei das Ziel, sagt sie mit Schalk in den Augen. Mit dem KYBURZ DX2 wird sie bis dahin noch viel erleben, fährt er doch schneller und weiter als ihr Kabinenfahrzeug. Eine zügige Fahrweise pflegte sie schon als Automobilistin. Mit ihren wachen Sinnen und guten Augen schaut Marguerite Eschmann immer weit voraus. Beim Fahren, aber auch in der Lebensplanung. Weiter so!



**“ICH FAHRE FÜRS LEBEN  
GERN ZÜGIG. OHNE MEINE  
ELEKTROFAHRZEUGE WÄRE  
ICH UNGLÜCKLICH.”**

**MARGUERITE  
ESCHMANN**



**“MIT DEM KYBURZ PLUS  
KONNTE ICH MEINEN RADIUS  
ENORM VERGRÖSSERN.”**

JANINE LANDWEER





REPORTER: Daniel Honegger    EMAIL: daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch

## MIT DEM KYBURZ PLUS FÄHRT JANINE LANDWEER AUF DIE ALP.

Die vielfältige Landschaft des Emmentals erfährt Janine Landweer mit ihrem KYBURZ PLUS. Ihre Hündin "Lili" und die Fotokamera sind treue Begleiterinnen auf Touren bis auf die Lusalphütte. Fotokarten mit Landschaftsbildern oder Blumenaufnahmen beweisen Geduld und Können. Die Selbstständigkeit in Denken und Handeln lässt sie sich trotz angeschlagener Gesundheit nicht nehmen.

Das bernische Sumiswald liegt fernab der grossen Verkehrsströme. Zuoberst auf dem Hügel, mit einer unbeschreiblichen Fernsicht bis in die Alpen, wohnt Janine Landweer in einem kleinen Häuschen. "Schon als Kind wusste ich: Wenn ich gross bin, will ich ein Berghüttli" strahlt sie.

### Sich unabhängig bewegen

Die unternehmungslustige Frau hat ihren Ort gefunden, wo sie sich wohl fühlt. Die viele Luft, die Ruhe und die gute Nachbarschaft ermöglichen ihr hier ein Leben in ihrem "Zustand". So nennt sie ihre gesundheitliche Situation, die sie seit Kindheit begleitet. Langes Sitzen und Liegen verursachen Schmerzen und Versteifungen, Stehen und Gehen lassen sie schnell ermüden.

Damit sie sich unabhängig bewegen kann, fährt Janine Landweer Elektrofahrzeuge von KYBURZ. "Ich konnte meinen Radius enorm vergrössern". Die alltäglichen Fahrten zum Einkauf ins Dorf oder zum Arzt sind eine Selbstverständlichkeit. An der Emme spaziert sie mit ihrem Hund "Lili" von einer Sitzbank zur nächsten. "Eigentlich überschreite ich meine Möglichkeiten täglich".

### Kamera immer dabei

Die Möglichkeiten der KYBURZ-Fahrzeuge reizt sie ebenfalls aus. Mit dem KYBURZ PLUS, den sie "Supi-Sum" nennt, fährt sie an einen ihrer Lieblingsorte: die Lusalp. Die Steigungen und Distanzen sind beträchtlich, dank Lithium-Batterien aber zu meistern. "Mein Supi ist zuverlässig und hat mich noch nie im Stich gelassen, obwohl ich es bis zum Äussersten fordere".

Mit dabei ist immer die Kamera. Stimmungs-geladene Aufnahmen der Alpen im Abendlicht oder der sanften Hügel kurz vor Sonnenaufgang beweisen offene Augen. Die Fotografie hat sie sich autodidaktisch beigebracht, ebenso das Gestalten und Erstellen von Webseiten. "Einen Geschäftssinn habe ich nicht, ich mache gerne schöne Sachen für Freunde". Ein Fotobuch mit Bildern von Ausfahrten mit ihren Fahrzeugen ist in Produktion und wird bei KYBURZ erhältlich sein.

Von der früheren Arbeit im Pferderennsport oder mit Schlittenhunden ist ein gesunder sportlicher Ehrgeiz geblieben. Ganz unolympisch meint sie: "Mitmachen reicht nicht! Wenn ich etwas mache, dann mache ich es richtig". In der Fotografie sucht sie die Grenzen ebenso, wie sie die eigene Leistungsfähigkeit und die ihres KYBURZ PLUS fordert. "Ich habe Rennblut in meinen Adern".



# MOBIL MIT STROM VOM DACH

**STOPPEN, ABSTEIGEN: DER DXS  
STEHT PLATZSPAREND UND STABIL.**

AUTOR: Daniel Honegger EMAIL: [daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch](mailto:daniel.honegger@kyburz-switzerland.ch)

Die Energiestadt Lenzburg im Aargau setzt auf zwei KYBURZ DXS mit Anhänger. Bei Gartenarbeiten, bei Strassen- und Brunnenreinigung parkieren die Mitarbeiter platzsparend am Einsatzort, die Geräte in Griffdistanz. Die elektrische Energie zum Laden der Fahrzeuge wird durch die eigene Solaranlage auf dem Dach des Werkhofs produziert.

Wer Stefan Welti auf seinem KYBURZ DXS in Lenzburg folgen will, muss Gas geben. Der Gärtner und Bauamtsmitarbeiter kennt die grossen Kreuzungen genauso gut wie die kleinen Schleichwege. Zügig, sicher und gekonnt lenkt er sein Fahrzeug mit dem Anhänger durch die Stadt.

## Für Verkehrsteiler und Quartierstrassen

Die Möglichkeit, KYBURZ-Fahrzeuge bis 30 km/h mit dem Mofa-Ausweis zu fahren, war laut Heinz Stettler (Leiter Werkhof) einer der Gründe zur Anschaffung der Fahrzeuge. Lenzburg ist mit dem Label "Ener-

giestadt" ausgezeichnet, was ein weiterer Grund war, KYBURZ-Elektrofahrzeuge zu evaluieren. Zweirädrige Elektromofas haben von der Leistung her nicht überzeugt.

Das Standvermögen und die automatische Feststellbremse sieht der Fahrer Stefan Welti als grosses Plus des Fahrzeugs: "Du kannst einfach hinfahren und das Fahrzeug stehen lassen". Dies macht er bei seiner Arbeit regelmässig, sei es auf einer ruhigen Quartierstrasse oder auf dem Verkehrsteiler an der vielbefahrenen Kreuzung. Seine Werkzeuge hat er immer in Griffnähe, sei es beim Wischen oder Jäten.





## Dank dem Anhänger

immer mit allen notwendigen Gerätschaften unterwegs.

### Sicher und kraftvoll unterwegs

Kleinere Rasenflächen werden mit dem Fadenmäher gemäht und das Schnittgut im Anhänger gesammelt. Stefan Welti lobt auch die sichere Fahrt mit dem Anhänger, selbst im Herbst, wenn er das Volumen ausnutzt, um Laub abzuführen. Bruno Mäder, der Fahrer des zweiten DXS im Werkhof Lenzburg, hat sich einen separaten Anhänger eingerichtet mit Hochdruckreiniger, Schläuchen und Bürsten. Zur monatlichen Reinigung der über 30 Brunnen auf dem Stadtgebiet fährt er mit dem DXS. Er betont, dass er immer wieder über die Kraft des DXS staunt beim Befahren der steilen Zufahrt

zum bekannten Schloss Lenzburg, das prominent auf dem Hügel über der Stadt thront.

„Die Fahrzeuge funktionieren gut und auch mit dem Unterhalt hat es bisher gut geklappt“, sagt Heinz Stettler. Er kritisiert zwar den Anschaffungspreis, aber im Betrieb fallen wenig Kosten an. Der separate Stromzähler ermittelt rund 65 kWh Strom im Monat zur Versorgung der beiden KYBURZ-Fahrzeuge. Vorbildlich: Der Strom stammt von der betriebseigenen Solaranlage auf dem Dach des Werkhofs.

# FADIL DER ALLESKÖNNER

## ER KENNT ALLE KYBURZ-FAHRZEUGE IN- UND AUSWENDIG.

AUTOR: Hansjörg Bürgi EMAIL: hjb@skynews.ch

**Fadil Hoxha montiert mit seinem sechsköpfigen Team bis zu acht DXP pro Tag. "Ich bin am morgen der erste, abends oft der letzte, aber ich liebe meine Arbeit so sehr", schwärmt der eingebürgerte Kosovare. Er kennt sich mit allen Kyburz-Fahrzeugen bestens aus, hat alle montiert und nimmt sie fürs Strassenverkehrsamt ab.**

Der heute 47-jährige Fadil Hoxha gelangte durch seinen Bruder Isuf, der bereits 20 Jahre bei der Firma KYBURZ arbeitet, vor 13 Jahren zum Freiensteiner Elektrofahrzeughersteller. Der gelernte Automechaniker verliess den Kosovo 1990, als damals die Unruhen ausbrachen. In der Schweiz arbeitete er zuerst in der Landwirtschaft, dann bei Migros und seit 2003 eben bei Martin Kyburz. Zuerst arbeitete er im Service bei den Kunden, doch seit einigen Jahren wirkt er in der Montage.

### Freude und Flexibilität

Fadil arbeitet gerne, ja sehr gerne, und dies voller Enthusiasmus. Auch nach 6000 montierten DXP für die Schweizerische Post behandelt er jedes Fahrzeug mit derselben Zuverlässigkeit, Akribie und Professionalität. Die DXP werden an acht verschiedenen Stationen montiert – ähnlich einem Fliessband, aber auf einem fahrbaren Gestell – Fadil und sein Bruder Isuf sind für die Schlusskontrolle und die Zulassung verantwortlich. Sie dürfen dabei die Funktion des Strassenverkehrsamtes

übernehmen, so dass die geprüften und von ihnen zugelassenen Fahrzeuge direkt an den Kunden, sprich in diesem Fall die Schweizerische Post, ausgeliefert werden können.

### Immer hilfsbereit

Im KYBURZ-Team mit In- und Ausländern fühlt sich Fadil sehr wohl: "Wir sind wie eine Familie". Deshalb funktioniert die Montage auch reibungslos. Ein Fahrzeug ist innert nur fünf Stunden zusammengebaut, geprüft und für die Auslieferung bereit.

Flexibilität ist eine weitere Eigenschaft, die Fadil zu dem gemacht hat, was er heute ist. Ihm ist keine Arbeit zu viel, er hilft überall, wo es ihn braucht. So sieht man ihn beispielsweise auch im Neuen Kino aushelfen. An seinem Wohnort Rorbas hat er sich einen Traum erfüllt und für ihn und seine sechsköpfige Familie ein eigenes Haus gebaut. Und so wie man Fadil kennt, legt er auch dabei tüchtig Hand an.



**“ICH BIN AM MORGEN DER  
ERSTE, ABENDS OFT DER  
LETZTE, ABER ICH LIEBE MEINE  
ARBEIT SO SEHR.”**

FADIL HOXHA





# MIT 24 SCHON CHEF

AUTOR: Hansjörg Bürgi EMAIL: [hjb@skynews.ch](mailto:hjb@skynews.ch)

## FLURIN VICENTINI LEITET DIE ENTWICKLUNGSABTEILUNG.

Als er während seiner Schulzeit in den Ferien bei KYBURZ Switzerland jobbte, hätte Flurin Vicentini nicht zu träumen gewagt, dass er knappe zehn Jahre später die Entwicklungsabteilung der Firma leiten würde.

In Freienstein, dem Standort der Firma KYBURZ Switzerland, aufgewachsen und von Fahrzeugen aller Art begeistert, arbeitete Flurin dort jeweils in den Ferien seiner Sekundarschulzeit und finanzierte sich so sein erstes Töffli und sein erstes Auto. Danach folgte eine Elektronikerlehre in der Metallarbeiterschule in Winterthur. Zum Lehrabschluss elektrifizierte er ein bestehendes Fahrzeug und wurde dabei von Martin Kyburz unterstützt. "Als ich mich dafür bedankte, bot er mir 2010 gleich eine Stelle an. Ich war mega happy, da ich die Firma und die Angestellten bestens kannte."

### Chef ist der Zweitjüngste

Zuerst wirkte Flurin in der Produktion mit. Als Servicemechaniker reparierte er KYBURZ-Fahrzeuge bei den Kunden. "Dann merkte jemand, dass ich gerne schreibe. So verfasste ich Service-Anleitungen und war gleichzeitig in den Aufbau des Partner-Netzwerkes involviert", erzählt Flurin. Damals existierte noch keine eigene Entwicklungsabteilung. Flurin erhielt dann die Chance, diese unter der Leitung von Martin Kyburz zusammen mit Dani Weber aufzubauen. Bald waren sie zu viert, und ab 2015 übergab Martin Kyburz die Entwicklungsabteilung an den damals 24-jährigen Flurin Vicentini.



## Der Chef Flurin

In der Entwicklungs-  
abteilung ist er der  
Zweitjüngste, und das  
funktioniert sehr gut.

In einem Coaching erwarb er das notwendige Führungs-Rüstzeug. Mittlerweile umfasst die Entwicklungsabteilung zehn Leute – vom ü20-jährigen bis zum ü50-jährigen Mitarbeitenden. Der Chef ist der Zweitjüngste.

### Reparaturen vermeiden

Und das funktioniert? "Habe ich mich auch gefragt. Aber meine Leute sind so lässig, dass es eben sehr gut funktioniert. Ich sehe meine Aufgabe nicht darin, nur Kommandos zu geben, sondern das Team dort zu unterstützen, wo es Blockaden gibt", antwortet Flurin und fährt fort: "Rund 50 Prozent unserer Arbeit ist Modellpflege. Der Wartungsvertrag des DXP umfasst auch Reparaturen. Wir sind dafür besorgt, dass es möglichst wenige davon gibt und entwickeln die Fahrzeuge immer weiter." So werden "im Feld" Probleme erkannt, am Computer und mit Lieferanten Lösungen gesucht und diese dann in der Werkstatt an Prototypen getestet. Und dies anhand einer Testflotte, die sich jeder Entwickler wünscht: 6000 Fahrzeuge, die sechs Tage in der Woche unterwegs sind.

Wo liegt der Reiz in diesem Job? "Wir sind ein mega cooles Team in einer coolen Firma und machen coole Sachen, und ich kann hundertprozentig hinter unseren Produkten stehen. Jeder Tag ist anders, zwischen- durch arbeite ich auch in der Werkstatt, das schätze ich sehr", meint Flurin. Seine grösste Herausforderung ist die ganze Flut der Aufgaben so zu verteilen, damit alles termingerecht fertig wird. Da ist viel Organisation gefragt. In seiner Freizeit steuert Flurin gerne Modellflugzeuge, auch dort gebe es regelmässig Reparaturarbeiten.



**"ICH SEHE MEINE AUFGABE  
NICHT DARIN, NUR KOMMAN-  
DOS ZU GEBEN, SONDERN DAS  
TEAM DORT ZU UNTERSTÜTZEN,  
WO ES BLOCKADEN GIBT."**

**FLURIN VICENTINI**



**“WIR SIND NACH WIE VOR  
,SWISS MADE’, DENN MEHR  
ALS 60 PROZENT DER  
WERTSCHÖPFUNG WIRD HIER-  
ZULANDE GENERIERT.”**

FABIAN HÄCHLER

# IN DER GANZEN WELT ZUHAUSE

REPORTER: Hansjörg Bürgi    EMAIL: [hjb@skynews.ch](mailto:hjb@skynews.ch)

## DER LOGISTIKTECHNIKER FABIAN HÄCHLER LÄSST ALLE KYBURZ-RÄDER DREHEN.

Sein Job ist, dafür zu sorgen, dass alle Komponenten für KYBURZ-Fahrzeuge beim besten Lieferanten zur besten Qualität sowie zum besten Preis eingekauft, und zum richtigen Zeitpunkt geliefert werden, damit die Produktion nie stockt. Fabian Hächler leitet das achtköpfige Einkaufs- und Logistikteam.

Gleich nach dem Abschluss seines Logistikstudiums nahm Fabian Hächler 2010 die Chance wahr, bei KYBURZ Switzerland einzusteigen. Den heute 29-Jährigen reizt die Abwechslung, das häufige Reisen und fremde Kulturen kennenzulernen. Zudem darf er überall mitreden, dabei bringt er seine Erfahrung ein und gibt wertvolle Tipps.

### Nach wie vor "swiss made"

"Wenn es finanziell möglich ist, lassen wir die Komponenten in der Schweiz herstellen, auch wenn sie bis zu zehn Prozent teurer sind. Aber oftmals gibt es gar keinen entsprechenden Hersteller in der Schweiz. Und jene Batterien, die wir benötigen, sind nur in China erhältlich", erwähnt Fabian. Bei jedem Lieferanten hat er auch die Baugruppentiefe definiert. Dort, wo es Sinn macht, werden gewisse Komponenten gleich vormontiert. "Doch wir sind nach wie vor ‚swiss made‘, denn mehr als 60 Prozent der Wertschöpfung wird hierzulande generiert. So stammt etwa die gesamte Elektronik auch aus der Schweiz", ergänzt er.

### Mit dem Chef Tee trinken

Seine Hauptaufgabe ist es, gute Rahmenverträge mit den Lieferanten abzuschliessen. Doch in gewissen Ländern nützen die besten Verträge nichts. In Taiwan sei es beispielsweise viel wichtiger, mit dem Chef einer

Partnerfirma einige Tassen Tee zu trinken, damit die Lieferung wie gewünscht ausgeführt wird, schmunzelt Fabian und ergänzt: "Wichtig ist der rege Kontakt, den pflegen wir jeden Dienstag mit mehrstündigen Skype-Meetings. Da wird auch Privates besprochen. Unser Leitsatz lautet: Wir behandeln unsere Lieferanten genau gleich gut wie unsere Kunden. Ich kann jederzeit jeden unserer Partner besuchen und werde immer herzlich empfangen." Eine Fahrzeugproduktion in der Schweiz funktioniert nur mit einer Lieferkette, in der sich alle Lieferanten gegenseitig genau kennen. So können vom Einzelteil bis zur fertig angelieferten Baugruppe bei KYBURZ optimale Synergien genutzt werden, damit die Qualität und der Preis unschlagbar sind.

Fabian Hächler verhandelt nicht nur über neue Lieferungen, sondern stellt auch neue Lieferanten auf die Probe. Wichtig ist, dass sie umweltschonend arbeiten: "Wir auditieren jede Firma nach einer genauen Checkliste. Auch Abfallentsorgung und Schutz der Mitarbeiter sind Themen. In China und Taiwan wurden unsere Anforderungen immer erfüllt, in Italien beispielsweise auch schon mal nicht."

### Ein Drehpunkt in der Firma

Das Logistikteam ist ein Drehpunkt in der Firma. Auf der einen Seite stehen die Entwicklung, die Montage, die Serviceabteilung, die Lieferanten, auf der anderen Seite die Zukunftsvisionen. Mittendrin sitzt Fabian Hächler mit seinem Team und sorgt dafür, dass die einzelnen Zahnräder optimal ineinandergreifen können.

Eine Herausforderung stellt der eRod dar, da er schneller als 45 km/h unterwegs ist und neue Zertifikate benötigt. Das bedeutet teilweise auch neue Lieferanten. Stichworte sind Öldruck, Bremspedale, Lenkrad oder Bremsbacken – eine neue Ära. Fabian konnte einige bestehende Partner für den eRod begeistern, damit sie "an Bord" bleiben, auch nur für eine Kleinserie. Dies aber im Wissen, dass die Firma KYBURZ grosses Potenzial hat.



## KYBURZ Switzerland AG

Shedweg 2-8  
CH-8427 Freienstein

+41 44 865 63 63  
[info@kyburz-switzerland.ch](mailto:info@kyburz-switzerland.ch)

[www.kyburz-switzerland.ch](http://www.kyburz-switzerland.ch)