



# Elektronen im Blut

## VOM POSTROLLER ZUM AUTO Kyburz wurde in einer Zeit gegründet, als man noch auf Benzinmotoren schwor. Heute bringt das Unternehmen alles mit, um am Markt erfolgreich zu sein.

Olivier Derard

Was verbindet einen kleinen Hersteller von Seniorenfahrzeugen aus dem Zürcher Unterland mit den grossen Technologiepionieren wie Amazon, Apple, Microsoft und Google? Die Gründungsgeschichte! Wie die heutigen Riesenkonzerne entstand auch Kyburz in der Garage der Eltern. «Ein junger Mann, der etwas erschaffen will, hat schliesslich nicht wirklich viele andere Möglichkeiten, als sich dort einzurichten, wo Platz ist», erklärt Daniel Honegger, der seit mehr als 20 Jahren bei Kyburz beschäftigt ist, amüsiert. «Deshalb ist das Unternehmen in der Garage von Martins Eltern entstanden.»

Damit ist Martin Kyburz gemeint, der Gründer und CEO des Unternehmens. «Als Maschinenmechaniker und studierter Elektroingenieur habe ich mich schon immer für Mobilität interessiert. Als ich damals anfing, arbeiteten bereits Zehntausende Ingenieure an Diesel- und Benzinfahrzeugen – und ich wollte nicht zu ihnen gehören. Also habe ich mich für die Herstellung von Elektrofahrzeugen entschieden», erklärt der Chef seine Beweggründe. Das war 1991. Kyburz feiert heuer folglich das 30-jährige Firmenbestehen. Eine gute Gelegenheit, dieses Unternehmen, das am Anfang seiner Geschichte einfache Seniorenfahrzeuge herstellte und heute einen Jahresumsatz von mehr als 50 Millionen Franken erzielt, genauer anzuschauen.

### Martin Kyburz, der Pionier

«Anfang der 1990er-Jahre waren Umweltfragen noch nicht so gegenwärtig wie heute. Trotzdem waren sie aber vorhanden», erinnert sich Daniel Honegger. Als logische Folge dieser ökologischen Bedenken wurden sogenannte umwelt-

freundliche Rennen wie die Tour de Sol organisiert, ein Schweizer Rennen für solarbetriebene Fahrzeuge (das erste seiner Art), das zwischen 1985 und 1993 jedes Jahr zwischen dem Bodensee und Genf stattfand. «Damals nahm Martin Kyburz mit einem selbstgebauten Fahrzeug am Rennen teil. Mit nicht wenig Erfolg, denn er holte da den einen oder anderen Sieg», erzählt Daniel Honegger.

Natürlich reichte ein einzelnes Solarfahrzeug nicht aus, um ein Unternehmen am Laufen zu halten. Deshalb begann der Gründer von Kyburz schnell ein weiteres Projekt: «1994 hatte Martin die Idee, Elektrofahrzeuge für Senioren herzustellen.» So entstand der Kyburz Classic, ein Elektrodreirad für Senioren. In den ersten zehn Jahren nach der Firmengründung sollte der Classic die wichtigste Einnahmequelle bleiben. Durch kontinuierliche Verbesserung wurden die Fahrzeuge schnell sehr leistungsfähig: «Wir mussten uns anhören, dass unsere Fahrzeuge zu weit entwickelt seien und Senioren nicht so viele Technologien benötigten. Darauf realisierten wir, dass unsere kleinen Fahrzeuge auch anderen Nutzungszwecken dienen könnten.»

### Ins Guinessbuch der Rekorde

2002 beschäftigte Kyburz circa 15 Personen und sah sich mit einem Problem konfrontiert. «Wir hätten uns bekannt machen sollen. Aber damals war Werbung sehr teuer, und wir hatten kein grosses Marketingbudget. Eines Mittags kam dann die verrückte Idee: Wir produzieren ein Dreirad mit dem Elektromotor des einfachen Serienmodells, aber mit der drei- oder vierfachen Spannung. So wollten wir den schnellsten Elektrorollstuhl der Welt bauen.» Für die Mitarbeitenden von Kyburz war es einerseits wichtig, den Serienmotor beizubehalten, anderer-



seits griffen sie aber auf ein Bremssystem und eine Gabel eines Motorrads zurück. Ausserdem wurden der Sitz tiefer gelegt und das Chassis verlängert, um einen optimierten Schwerpunkt und eine bessere Wendigkeit zu erreichen. «Wir erreichten eine Geschwindigkeit von 117 km/h. Wir waren nicht nur in allen Zeitungen, sondern auch im Guinnessbuch der Rekorde», erinnert sich Daniel Honegger.

Aber erst Anfang der 2010er-Jahre, als Kyburz dank des DXP den ersten Vertrag mit der Schweizer Post unterzeichnete, wurde das Unternehmen so richtig bekannt. «Die Entscheidungsträger der Post erklärten sich bereit, Tests durchzuführen. Die Postboten, welche die Fahrzeuge im Schnee von Grindelwald testeten, waren von den Fahrleistungen begeistert. Danach ging das Unternehmen wirklich durch die Decke», erinnert sich Daniel Honegger. «Seither haben wir unseren Kundenstamm vor allem mit der australischen Post erweitert und zeitgleich die Motorisierung von Senioren vorangetrieben.»

### Ein leuchtender Stern am Himmel

Aktuell ist das Unternehmen in Bestform. «Vergangenes Jahr haben wir unseren Verkaufsrekord geschlagen», bestätigt Daniel Honegger stolz. «In den letzten 30 Jahren haben wir noch nie so viele Fahrzeuge verkauft wie 2020 – ungefähr 3200 Modelle. Und noch besser: Zwischen 2019 und 2020 stieg die Anzahl der Mitarbeitenden bei Kyburz von 90 auf 160.» Die verkauften Fahrzeuge umfassen Modelle für die Post, aber auch Fahrzeuge für Senioren und natürlich den E-Rod – das ersten echte Auto des Schweizer Unternehmens. Kyburz verdankt diese Produktionszahl den zahlreichen Aufträgen vieler grosser Unternehmen: «40 Prozent der 3200 Fahrzeuge blieben in der Schweiz, und 60 Prozent gingen ins Ausland. Allen voran Australien beanspruchte den grössten Teil der Bestellungen für sich. Die australische Post alleine war für 1000 Bestellungen verantwortlich. Der Rest der Produktion ging in die Niederlande, nach Finnland, Norwegen, Deutschland und Island.»

### Die Wichtigkeit von Swiss made

Die Bauteile werden nicht alle in der Schweiz hergestellt, doch die Montage erfolgt vollständig innerhalb des Landes, in der ehemaligen Spinnerei Blumer in Freienstein im Kanton Zürich. «Natürlich, die Batterie kommt aus China, das Chassis aus Tschechien, der Motor aus Deutschland und ein Teil der Elektronik aus England, aber alle Fahrzeuge werden in der Schweiz zusammengebaut, auch diejenigen für Australien», führt Daniel Honegger stolz aus.

Gemäss Daniel Honegger besteht die Stärke von Kyburz zweifellos im Swiss made: «Die Montage in der Schweiz ist eine unserer Stärken.» Ausserdem arbeiteten alle am gleichen Standort, was den Austausch untereinander enorm erleichterte. «Bei Kyburz sagen wir oft,

dass der Teufel im Detail steckt. Da wir ein Schweizer Unternehmen sind, sind unsere Kunden bereit, ein bisschen mehr Geld auszugeben. Sie erwarten dafür aber auch ein Produkt von sehr guter Qualität.» Dank dieses Strebens nach Perfektion verfügen die Kyburz-Produkte über eine lange Lebensdauer. Einige Post-Fahrzeuge in der Schweiz sind bereits seit neun Jahren im Einsatz. «Die Töffli und Motorroller, welche die Post davor eingesetzt hatte, hatten im Vergleich dazu eine viel kürzere Lebensdauer», erklärt Daniel Honegger. So können die Amortisationskosten für die Kunden natürlich auf einen viel längeren Zeitraum verteilt werden.

### Ein ökonomisches Fahrzeug

Auch die Reichweite von 115 Kilometern zahlt sich aus, wie Thomas Baur, ehemaliger Leiter Zustellung und derzeitiger Leiter des Postnetzes, bestätigt: «Seitdem wir den Kyburz DXP im Einsatz haben, konnten wir unsere Produktivität beachtlich steigern. Die Zustellung dauert mit diesen Fahrzeugen weniger lange, und im Anhänger können grössere Postmengen transportiert werden, sodass weniger oft nachgeladen werden muss. Trotz des deutlich höheren Anschaffungspreises ist es am Ende ein ökonomisches Fahrzeug.»

Die Postboten sind ihrerseits sehr zufrieden mit dem DXP. «Zuerst lästerten die Pöstler natürlich, dass sie jetzt mit einem Behindertenfahrzeug fahren müssten», erklärt Thomas Baur. Aber dann hat Kyburz den Classic DX in den DXP umgewandelt, ein grösseres Fahrzeug, das vielmehr einer Harley gleicht. «Der DXP ist



das einzige Fahrzeug, das allen unseren 16 000 Pöstlerinnen und Pötlern von Anfang an gefallen hat. Wir hatten keinerlei Reklamationen. Das gab es noch nie!», fährt Thomas Baur fort. Das erstaunt nicht wirklich: «Bei den früheren Motorrollern musste man nämlich immer den Ständer betätigen und wieder lösen, was beim DXP nicht der Fall ist. Er bleibt absolut stabil, sogar im Gefälle. Das ist ein wunderbarer Vorteil, insbesondere im Winter.»

## Der E-Rod

Und wie schlägt sich der E-Rod, der echte Kyburz mit vier Rädern? «Der E-Rod ist ein interessantes Produkt. Als wir ihn vorstellten, sagten uns die Journalisten und die anderen Unternehmen, dass wir ungefähr zwanzig Stück davon verkaufen würden – mehr nicht. Am Ende ist es anders gekommen: Heute verkaufen wir ungefähr 10 bis 20 Stück pro Jahr. Die Kunden des E-Rod sind fasziniert von der Elektromobilität. Es ist kein Fahrzeug für den Alltag, sondern ein Fahrzeug zum Spass», erklärt Daniel Honegger. Das Gewicht des E-Rod beträgt 600 Kilogramm, und er verfügt über eine

19.2-kWh-Batterie mit einer theoretischen Reichweite von 183 Kilometern. Der Elektromotor mit 45 kW und 140 Nm ermöglicht ein zügiges Beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Der Kyburz E-Rod verkauft sich in der Schweiz ziemlich gut, und er wird auch in Frankreich, Deutschland und Belgien vertrieben. Der kleine Zweisitzer wird nicht nur von Privaten gekauft, sondern auch von Unternehmen wie zum Beispiel von Hotels oder Garagen. «Sie möchten ihren Kunden damit etwas Besonderes bieten können.» Sogar eine Offroadversion des E-Rod hat Kyburz entwickelt und 2018 in Genf vorgestellt. Bis heute ist das Auto aber noch nicht offiziell zugelassen. ●

## Schweizer Automobilhersteller – Teil 3

Im Rahmen der Serie über Schweizer Automobilhersteller wird die AUTOMOBIL REVUE als nächstes die Zürcher Konzeptschmiede Rinspeed besuchen. Lesen Sie den dritten Teil unserer Serie in der AUTOMOBIL REVUE Nummer 9 von 5. März 2021.



Die Pöstler mögen den Kyburz DXP offensichtlich. Vor allem weil er keinen mühsam zu bedienenden Ständer mehr hat und viel Last transportieren kann.

Automobil Revue  
3172 Niederwangen  
031 330 14 00  
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 11'568  
Erscheinungsweise: 46x jährlich



Seite: 14  
Fläche: 235'358 mm<sup>2</sup>

**KYBURZ**

Auftrag: 3010847  
Themen-Nr.: 651.001  
Referenz: 79823352  
Ausschnitt Seite: 4/5



## Kyburz

**Gründungsjahr** 1991  
**Firmensitz** Freienstein ZH  
**Geschäftsführer** Martin Kyburz  
**Anzahl Angestellte** Rund 160  
**Jahresproduktion** 3200 Fahrzeuge (2020)  
**Jahresumsatz** 56 Millionen Franken



## «Die grosse Herausforderung ist der Preis»

Kyburz hat sich einen komfortablen Nischenplatz erarbeitet und sieht sich somit wenig unter Druck.

### Warum hat Kyburz gute Chancen, auch in Zukunft erfolgreich unterwegs zu sein?

Kyburz ist ein Pionier im Bereich der Elektromobilität. Gemäss Daniel Honegger von der Marketingabteilung hat das Unternehmen deshalb gute Chancen, weiterhin erfolgreich zu sein in einer Domäne, in der man sich sehr gut auskennt: «Die Elektromobilität ist die Zukunft. Bei Kyburz ist es ganz klar, dass wir in diesem Bereich nicht nachlassen werden. Zurzeit sind wir in einem Nischensegment aktiv, und es gefällt uns hier sehr. Wir sind überzeugt, dass eine Entwicklung in Richtung grössere und schwerere Fahrzeuge keinen Sinn macht.» Die Qualität und das Label Swiss made stehen dabei offensichtlich ausser Frage. «Wir sind weltweit führend hinsichtlich Qualität und Leistung», sagt Firmengründer und Geschäftsführer Martin Kyburz stolz.

### Was könnte den Erfolg verhindern?

Eine billigere Konkurrenz. Laut Daniel Honegger kosten Fahrzeuge von Konkurrenten, die in deutlich günstigeren Regionen der Welt produziert werden, viel weniger: «Ky-

burz ist ein Schweizer Hersteller, unsere Produkte haben einen entsprechenden Preis. In anderen Regionen wird natürlich kostengünstiger produziert.» Martin Kyburz bestätigt dies: «Die grosse Herausforderung besteht im Preis unserer Produkte.»

### Und welche Zukunftspläne verfolgt das Unternehmen?

Kyburz möchte weiterhin das tun, was es am besten kann. «Wir werden nicht nächstes Jahr mit der Herstellung eines Elektro-LKW starten. Wir gehören nicht zu den Massenherstellern. Wir bezahlen unsere Entwicklung selbst. Das Geld, das wir mit unseren Produkten verdienen, investieren wir in die Entwicklung. Anders gesagt: Wir rücken Schritt für Schritt vor. Aber es ist klar, dass wir viele Ideen haben, die nur darauf warten, umgesetzt zu werden.» Darüber hinaus beschäftigt Kyburz 15 bis 20 Mitarbeitende, die kontinuierlich an neuen Produkten arbeiten. So beispielsweise an einer Maschine, welche die Materialien der Batterie ohne chemische oder thermische Prozesse sortieren kann. «Zurzeit nützt diese Maschine aber noch nicht viel, da die meisten unserer Batterien noch im Einsatz sind», fährt Daniel Honegger fort. Mit diesem technischen Know-how ist Kyburz sicherlich bestens gerüstet, den Anforderungen der neuen, elektrischen, Mobilität gerecht zu werden. ●