

BYD: Dem Markt bei E-Staplern um fünf Jahre voraus?

Über das chinesische 180.000-Mitarbeiter-Unternehmen BYD „Build Your Dreams“ ist genaugenommen wenig geschrieben worden. Über die Stapler, die auch uns seit drei Jahren meist auf der Logimat auffallen, haben wir ausführlich berichtet, auch darüber, dass sich das Design der ersten Generation leider nicht auf die zweite hat übertragen lassen. Aber es sind zunächst andere Fakten, die die STAPLERWORLD als Europas wichtige Publikation für Flurförderzeuge beschäftigen.

STAPLERWORLD hatte die exklusive Gelegenheit, den Konzern in China zu besuchen und Unternehmen, Philosophie und Produkte aus erster Hand kennen zu lernen.

A New Kid on The Block – ein neuer Anbieter, der aus einer völlig anderen Welt kommt. Google wird bald Autos bauen und verkaufen, egal was Mercedes, General Motors oder Toyota dazu sagen – die machen das, der Internetkonzern glaubt an so etwas altmodisches wie physische Fortbewegung und das in Zeiten schnellen Internets.

So ist es auch bei BYD, 1995 von Wang Chuanfu (geboren 1966) gegründet – mit 10.000 geliehenen Dollars. Der Gründer ist Chemiker und hat sich immer der elektrischen Energie, deren Gewinnung, Speicherung und Verteilung verschrieben.

BYD produziert Handykomponenten, Akkus, Stanzteile, investiert in Solarpanels, Batterien, Ladestationen, Energiespeicher, baut Autos (konventionell und mit Hybridantrieb, 370.000 in 2014), fertigt E-Taxis, Busse und bastelt schon am elektrisch betriebenen Betonmischer.

Und was sollen da bitteschön Stapler und Lagertechnikgeräte?

Der Hintergrund ist klar und deckt sich mit der Meinung der STAPLERWORLD – alles, was hergestellt, verteilt, verkauft, bestellt und geliefert wird, muss transportiert werden. Und hier setzt BYD's Gedanke an – die Stapler sehen zwar in der aktuellen Generation noch etwas konservativ aus, aber sie verfügen, so wurde es auf der Pressereise in die 20-Mio-Sonderwirtschaftszone Shenzhen überdeutlich, über eine hochmoderne Batterietechnik, die dem Wettbewerb nach Unternehmensangaben rund fünf Jahre voraus ist.

Die Stapler sind grundsätzlich gefertigt, haben jede Menge europäische Komponenten wie etwa KDS-Motoren, Zapi-/Danaher-Motion-Steuerungen an Bord und sie werden auf Herz und Nieren getestet und nicht einfach aus billig zusammengekauften chinesischen Komponenten montiert – so wie das viele andere Chinesen machen.

Die Lithium-Eisenphosphat-Technologie soll auch nach vielen tausend Stunden Betrieb und tausenden von Ladezyklen noch 65 % Restkapazität bringen. Die Batterien laden sich in kurzer Zeit um bis zu 30 und mehr Prozent auf und sie werden nicht warm, müssen nicht in besonderen Räumen geladen werden – allerdings sind Stapler, Batterie und das spezielle HF-Ladegerät immer eine Einheit – einzeln gibt's die Parts nicht.

Übrigens hat STW beim Fabrikbesuch einen Test durchführen lassen, eine bis auf 30 % entladene Batterie wurde vor den

Augen der Journalisten mit dem Original-Ladegerät aufgeladen, hier die Zeitachse:

30 % = 0 min
42 % = 4'30 min
73 % = 11 min
82 % = 24 min

Der Ladestrom beginnt mit ca. 180 A, reduziert sich dann im weiteren Verlauf der Ladung drastisch auf rund 42 A. Dieses Konzept ist neu, denn überall anders auf dem Markt kauft man den Stapler und dazu eine Batterie mit passendem Ladegerät. Detlef Rupp rechnet eine Ersparnis von mindestens 1.600/Jahr/Stapler vor, diese setzt sich aus gespartem Wasser, Ladezeit, geringerem Energieeinsatz zum Laden, Fortfall des Laderaumes zusammen. Nach acht Jahren Einsatzdauer oder 10.000 Betriebsstunden soll die Batterie noch 65 % ihrer Kapazität haben.

BYD sieht das anders – erst die Kombination aus den eigenen Flurförderzeugen deren Mastprofile übrigens auch aus Deutschland stammen, hier muss alles aus einem Guss ein – sowohl in der Vermietung, wo die Batterie noch nicht so weit verbreitet ist, weil sie Pflege und tägliche Durchsicht benötigt, sehen die Verantwortlichen um Javier Contijoch und Detlef Rupp, der für den deutschen Markt zuständig ist, große Potentiale. Händler sind derzeit rund 26 an Bord – eine Zahl, die für eine flächendeckende Abdeckung von Deutschland sorgen soll.

Aber der Frontstapler von 1,2 bis 3,5 t macht natürlich alleine nicht glücklich, ein





Deutsche Cloos-Roboter schweißen die Rahmen. ▾



▴ Test auf der 20prozentigen Rampe mit 3.500 kg Last - beim Loslassen des „Gaspedals“ bleibt der Stapler sofort stehen und hält dank elektromechanischer Bremse Gerät und Last sicher am Berg.



▴ Endmontage in Shoaguan – die Dame mit dem roten Kittel kontrolliert die Arbeitsschritte der vorherigen Stationen.



Fast geschäft – auf dem Rollenprüfstand werden die Stapler final getestet und mit einem individuellen Testprotokoll für den Versand vorbereitet. ▾



▴ STW-Chefredakteur Oliver Bachmann bei der Abschlusspressekonferenz – es galt noch viele Details zu erörtern.

Der QR-Code führt zum
BYD-Geschäftsbericht 2014



info

Bilder: BYD

BYD Europe
Vareseweg 53-59
3047 AT Rotterdam/NL
Tel.: +31-102070888
www.bydforklift.com





Der QR-Code führt zu einem Film, den STW anlässlich der BYD-Reise vom 20 bis 24. April 2015 gedreht hat (Produktion, Komponentenerprobung etc.)

Endmontage „Hochzeit“ von 650-kg-Batterie und Karosserie, FTS-Systeme sind hier Standard. ▽

Komponentenerprobung für die Frontstapler – hier wird die Antriebsachse auf Herz und Nieren getestet. ▽



Um sie dreht sich alles, die Lithium-Eisenphosphat-Batterie soll dem Weltmarkt bei Traktionsbatterien rund 5 Jahre voraus sein.



▽ Shooguan wurde im August 2013 errichtet und ist die zentrale Produktionsstätte für die Stapler/Lagertechnik.

den sich auch die ganz großen Flottenbetreiber ansehen, was denn der wechselbatterie-freie Stapler im Zwei- und Dreischichtbetrieb kann. Nein, hunderte von blauen BYD-Staplern werden nicht morgen die Hallen der Automobilhersteller bevölkern aber die Logistiker wären schon mal ein guter Ansatz, denn hier wird rund um die Uhr gearbeitet.

Ist BYD ein solider Partner? Stapler verkauft man ganz anders als Handy-Komponenten oder Akkus in Millionenaufgabe. Ersatzteile, Dokumentation, CE-Zertifizierung, Umrüstung, Adaption, europäisches Lager, Händler-

betreuung, Vorführgeräte, und viele andere Dinge bis hin zum webbasierten Ersatzteilmanagement sind aufgebaut worden.

Das machen die Chinesen konsequent, seit mehreren Jahren wird auch oder gerade in Europa in teures weil qualifiziertes Personal investiert, in Rotterdam laufen die Fäden zusammen und in Maastricht ist das Zentrallager aufgebaut. Parallel dazu schwärmen die Händlerbetreuer aus, füllend die Orderbooks und müssen nun die Maschinen, von denen sie lange geschwärmt haben, endlich „beikriegen“.

Javier Contijoch als Europas höchste BYD-Staplermanager zusammen mit Cyrille Landman und Detlef Rupp sowie dem kompetenten Marketingsupport durch Penny Peng sehen sich gut aufgestellt. Im September 2015 folgen die ersten Hochhubwagen als Vorabbotschafter der zu erwartenden Lagertechnik-Serie. Schon in allernächster Zukunft wird die STAPLERWORLD einen ersten Betreiber der Maschinen besuchen und über dessen Erfahrungen berichten. Der Wettbewerb hat übrigens schon seine Fühler ausgestreckt – wir erfuhren, dass ein etablierter Frontstaplerbauer im Wettbewerb zu BYD aus Angst den Auftrag zu verlieren schon mal die Wechselbatterie zum Nulltarif Anbot, noch Fragen? (oba)





▲ Haben gut lachen Javier Contijoch (links), Vertriebsleiter Europa für die BYD- Stapler und Detlef Rupp, der den deutschen Vertrieb aufbaut und die Händler betreut.



Lithium-Eisenphosphat-Batterie für den Denza (60.000 Stück/Jahr), dieses reine E-Automobil fertigt BYD zusammen mit Mercedes Benz für den chinesischen Markt – 50.000 Euro kostet es, abzüglich aller staatlichen Förderungen bleiben rund 15.000 Euro am Endkunden „hängen“.

Schlepper ist schon lieferbar, eine typischer Standschubmaster ist für den Markt in Fernost auslieferbar, das Chassis des Sitz-Schubis haben wir schon in der geschweißten Version erspähen können. Über 50 Lagertechnikgeräte vom Niederhubwagen über Stand- und Sitz-Schubmaststapler, Schlepper und Kommissionierer sollen und werden folgen, schon auf der CeMAT 2016 soll der Stand üppig bestückt sein.

Die Zahlen sind noch verhalten: Gute 600 Maschinen setzt das 180.000-Mitarbeiter-Unternehmen in eigenen Fabriken ein, 2000 Einheiten sind schon in China verkauft worden und nun geht es nach Europa – wie schon berichtet sind Deutschland, Niederlande, Frankreich, Belgien, England, Österreich und die Schweiz im Fokus – Länder in denen, nehmen wir mal Deutschland, 80 Prozent des Marktes von vier bis

fünf Herstellern abgedeckt werden. Härter geht's nicht, aber man sagt sich, wer sich hier durchbeißt, der schafft es überall; ganz nach Sinatras Motto „if you make here you'll make it everywhere“.

BYD macht keine halben Sachen – zwei Stunden mit dem Highspeed-Zug von Shenzhen entfernt befindet sich die „kleine“ 3,5-Mio-Einwohner-Stadt Shoaguan, hier ist auf 100 ha Fläche eine nur für Stapler konzipierte Fabrik in wenigen Monaten aus dem Boden gestampft worden, eine? Nein halt, ich lüge – die zweite Fabrikhalle ist schon da, noch leer, aber für die zukünftigen Märkte konzipiert und die Stapler, die dort entstehen, werden außerhalb von China verkauft werden. 50.000 Einheiten kann man schon heute bauen, wenn es mehrschichtig zu Werke geht, lassen sich diese Zahlen erheblich ausweiten.

Wer kauft denn nun die blauen Stapler aus China?

Ganz einfach: Unternehmen, die viele Stapler einsetzen, gerne auf umweltfreundlichen E-Antrieb umsteigen würden, sich aber mit teuren Wechselbatterien, Laderäumen, Batteriepflege und -management nicht auskennen und sich nicht trauen, Unternehmen, die gerne würden, wenn Sie denn könnten. Vor allen Dingen die deutlich reduzierten TCO's werden angeführt. BYD ist sicher, in den von ihnen angebotenen Geräteklassen die niedrigsten laufenden Kosten zu produzieren.

Staplervermieter werden investieren, denn problemlose und angeblich sorglos zu bedienende und einfach aufzuladende E-Stapler hat jeder gerne – und natürlich wer-



Der QR-Code führt zum BYD-Advertorial aus der STAPLERWORLD 02-2015

