



Research & Investment Services

12. April 2008

Analyst: Ernst Schlotter
Telefon: +4144-881-2020

Company Insight!

Hybrid Technologies Inc.

Bilanz vom letzten 10-Q / 31. Januar 2008 in US\$

Vermögen	47,622
Total gegenwärtiges Umlaufvermögen	635,060
Total Umlaufvermögen	2,850,931
Total gegenwärtige Verpflichtungen	459,211
Langfristige Schulden	3,579,883
Aktienkapital	-1,188,163

Gewinn & Verlust Rechnung in US\$

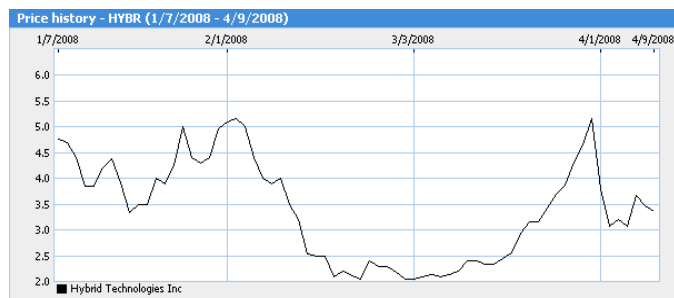
	Jul. 06	Oct. 06	Jan. 07	Apr. 07	Jul. 07	Oct. 07	Jan. 08
Einnahmen	390	276	325	384	1,379	337	302
Brutto Gewinne	-452	-30	14	-12	72	-35	61
Operative Verluste	-13,876	-1,579	-6,405	-4,402	-10,222	-1,041	-1,308
Netto Verluste	-3,127	-1,593	-6,429	-4,739	-10,619	-1,064	-1,318
Gewinn je Aktie	(1.22)	(0.11)	(0.23)	(0.15)	(0.37)	(0.03)	(0.16)

Börsen- und Handelsdaten

Fiskal Jahr 2008	Endet am 31. Juli 2008
Börsenkapitalisierung	US\$ 53.2 Millionen
Ausstehende Aktien (1. Februar 2008)	15,647,257
Buchwert pro Aktie (31. Oktober 2007)	-\$0.08
Preis/Buch-Verhältnis	N/A
Geschätzter 5-Jahres Gewinn	N/A

Aktieninformationen

52-Wochen Hoch-Tief	N/A
Aktiensymbol / Börsenplatz	OTC BB:HYBR
1-Jahr-Aktienentwicklung	N/A



Industrie: Erneuerbare Energie Hybrid Technologies, Inc. US\$3.40

NEU EMISSIONSFREIE ANTRIEBSKRAFT VERÄNDERT DIE WELT

Hybrid Technologies, Inc., (NASD OTCBB: HYBR) ist eine Forschungs- und Entwicklungs-Gesellschaft, mit Schwerpunkt in der Entwicklung elektrisch betriebener Fahrzeuge und anderer Produkte. Hybrid baut konventionell betriebene Benzin- und Diesel-Fahrzeuge zu Elektrofahrzeugen um, welche eine Reichweite von 120+ Meilen erreichen. Ferner baut sie auch militärische zwei- und dreirädrige Fahrzeuge, solche wie Fahrräder und Behindertenfahrzeuge, in Lithium angetriebene Fahrzeuge um. Nach Vollendung des eigens entwickelten Batterie-Steuerungs-System (BMS), ist ihre Produktlinie jetzt marktreif. Das BMS ist so programmiert, um die Lithium Batterien bei Einsatz und Aufladung mit höchster Effizienz zu versehen. Im Februar 2008 fielen die Preise für Lithium Batterien um drastische 30%, was die Anschaffung eines schadstoff-freien Elektrofahrzeuges von Hybrid erschwinglich machte. Durch diese drastische Senkung glauben wir, dass Hybrid's Yaris Y-120, zum Preis von \$39,500, ein deutlicher Renner wird. Letztes Jahr hat Hybrid ein technisch hoch entwickeltes Batterie Schnelllade-System entwickelt, welches die Ladezeit um fünfundsechzig Prozent verkürzt. Hybrid hat kürzlich eine Vereinbarung mit dem weltweit grössten Einzelhändler unterzeichnet, eine Vereinbarung, die die Automobil Industrie der Zukunft nachhaltig beeinflussen könnte. Hybrid verfügt nun über vielversprechende Produkte, die in einen enorm schnell wachsenden Markt angeboten werden können.

INVESTMENT HIGHLIGHTS:

- **Das Jahr 2007 war ein gewaltiger Schritt vorwärts für Hybrid Technologies, Inc.** Die Firma hat nun ihr Entwicklungsstadium abgeschlossen und ist jetzt für die kommerzielle Produktion gerüstet. Durch Anwendung ihrer patentierten Technologie konnte Hybrid erfolgreich Autos, Scooters, Fahrräder, Mopeds, Krafträder und sogar Häuser auf Null-Schadstoff-Ausstoss umbauen, da diese durch Lithium betrieben werden. Ein Elektrofahrzeug, ausgestattet mit dem einzigartigen Batteriepaket und BMS von Hybrid, erfüllt die gleiche Funktion wie der Tank eines herkömmlichen Fahrzeuges: Es speichert die Energie, welche zum betreiben des Fahrzeuges benötigt wird. Mit einer einzigen Aufladung von 35kWh und einer maximalen Geschwindigkeit von bis zu 80 mph, erreicht das Auto eine Reichweite von 100-120 Meilen. Kürzlich haben Batterie-Hersteller begonnen, ihre Preise zu senken, was Elektrofahrzeuge nun wettbewerbsfähig macht.
- **Im August 2007 setzte Hybrid Technologies, Inc.** einen Meilenstein durch die Vollendung der Entwicklungs- und Testphase eines technisch hoch entwickelten Batterie Schnellladesystem. Dieses neue Lithium Super-Ladesystem kann ein Batteriepaket mit einer Kapazität von 35-40 kWh, innerhalb von 2.75 bis 4 Stunden aufladen und reduziert damit die Ladezeit um fünfundsechzig Prozent. Das System wurde im Forschungs-Center von Hybrid entwickelt und hergestellt und kann sowohl unter Gleichstrom wie auch unter Wechselstrom betrieben werden.
- **Wir glauben, dass das Umweltbewusstsein** und das Bedürfnis unabhängig von fremdem Öl zu sein, Regierungen ermutigen werden, den Kauf von Elektrofahrzeugen zu fördern. Gegenwärtig haben Elektrofahrzeuge wegen dem sehr hohen Preis nur einen limitierten Markt; diese Technologie hat aber das Potenzial, durch Steigerung des Produktvolumens, die Hauptrichtung für eine Umweltentlastung vorzugeben. In absehbarer Zeit sollten die Fahrzeugpreise sinken. Wir glauben, dass Elektrofahrzeuge im weltweiten Automarkt Marktanteile gewinnen werden zurückführend auf ansteigenden Energiekosten und strengeren Schadstoff-Bestimmungen.
- **Hybrid Technology ist noch immer im frühen Stadium der Geschäftsentwicklung**, dies schliesst ein hohes Mass an Risiken zu Misserfolgen ein und kann den Aktienkurs negative beeinflussen. Hybrid hat gegenwärtig keine definitiven Kooperationsvereinbarungen, um Produkte zu vermarkten und die Umsätze sind gegenwärtig minimal und der operative Bereich wird weiterhin rote Zahlen schreiben. Hybrid verfügt gegenwärtig über genügend Kapital, muss jedoch innerhalb der nächsten fünf Monate weiter Kapital aufnehmen, um ihren ambitionierten Geschäftsplan zu erfüllen. Das Risiko-Profil von Hybrid ist zur Zeit sehr hoch und daher empfehlen wir die Aktien nur Investoren, die ein überdurchschnittliches Risiko eingehen können. Die Unternehmung hat sehr gute, langfristige Wachstumsaussichten und daher stufen wir Hybrid Technologies mit "Spekulativem Kauf/4 ein und haben ein 12-Monats-Kursziel von \$5.30 pro Aktie.

UNTERNEHMENS-PROFIL

Hybrid Technologies, Inc., (NASD OTCBB: HYBT) ist eine Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft, mit Schwerpunkt in der Entwicklung elektrisch betriebener Fahrzeuge und anderer Produkte. Wir haben das Unternehmen im November 2007 besucht und waren von ihren Innovationen sehr beeindruckt. Wir fuhren ein Auto vom Typ Smart 128 und waren begeistert von der Kraft und der Schnelligkeit dieses Elektrofahrzeuges. Die Geschäftsstrategie der Unternehmung ist einfach: "DIE WELT VERÄNDERN DURCH WIEDERVERWENDBARE ENERGIE". Die Gesellschaft konzentriert sich auf die Forschung und Entwicklung elektrisch betriebener Fahrzeuge und andere Produkte, welche an strategische Partner und Verbraucher vertrieben werden, durch Originalausrüstungshersteller („OEMs“), Lizenz- und Joint Venture Partners, sowie Automobil-, Motoren- und anderen Herstellern und Lieferanten von Antriebssystemen und Komponenten. Hybrid hat eine Geschäftsstelle in Las Vegas, eine 40,000 Quadratfuss grosse F&E und Produktionshalle in Mooresville, North Carolina. Durch einen 69-prozentigen Aktienanteil ist Hybrid Mehrheitsbesitzer an ihrer Tochtergesellschaft Zingo Inc., (OTC BB: ZNGO.OB). Diese Firma bietet Telekommunikationsdienstleistungen über das sogenannte VoIP (Voice over Internet Protocol) Verfahren an. Gerade kürzlich verkündete Hybrid Technologies eine Preissenkung auf allen 2008-er Elektrofahrzeugen, bewirkt durch die um 30% gefallen Preise für Lithium Batterien. Die Unternehmung hat bereits auf folgenden Fahr-

zeugen eine Preissenkung vorgenommen: dem Smart, Mini Cooper, PT Cruiser und dem ganz neuen Yaris Y-120. Der schadstofffreie Y-120 wird einen erschwinglichen Einführungspreis von \$39,500 haben und wird damit der

Unternehmung rasche Umsatzzahlen ermöglichen. Die Unternehmung verfügt gegenwärtig über genügend Betriebskapital für die nächsten fünf Monate, wird aber in 2008 weitere \$4 Millionen aufnehmen müssen, um ihren ambitionierten Geschäftsplan zu erfüllen.

Das Herzstück eines jeden Elektrofahrzeuges ist das Batteriepaket-System, welches nach wie vor den teuersten Teil des Fahrzeuges ausmacht; wir erwarten jedoch, dass diese Preise mittelfristig weiter sinken werden. In den vergangenen zwei Jahren konstruierte und entwickelte die Unternehmung ein einzigartiges Batterie Steuerungssystem (BMS), welches die individuellen Zellen betreffend Temperatur und Spannung ununterbrochen überwacht, sowie einem Warnkontrollsystem („limp mode“), welches das Fahrzeug in den Spar-Modus versetzt, sobald die Autobatterie eine Minimalladung unterschreitet; dies erlaubt dem Fahrer, noch einige Kilometer fahren zu können, ohne gleich das Auto abstellen zu müssen. Alle Batterien die gegenwärtig auf dem Markt angeboten werden, haben eine limitierte Lebenserwartung. Solange dies nicht ändert, wird jedes Elektrofahrzeug möglicherweise neue Batteriepakete brauchen, etwas, was dem Fahrzeughalter tausende von Dollars kosten wird. Es ist daher einleuchtend, dass Preise für Austausch-Batteriepakete auf ein vernünftiges Niveau sinken könnte, wenn ein bedeutender Automobilhersteller Batterien in Massen produzieren würden. Hybrid Technologies verfügt über ein eigenes Labor zur Entwicklung von eigenen Batterien und ist gegenwärtig an der Entwicklung einer fortgeschrittenen, tragbaren "Lithiumbatteriepaket Technologie". Wenn diese Entwicklung einmal abgeschlossen ist, will die Gesellschaft ihre eigene Produktmarke für tragbare "Batteriepakete" auf den Markt bringen. Von grosser Bedeutung ist, dass die Firma zudem ein Schnellladesystem entwickelt hat, welches die Zeit für die Aufladung der Batterien um 65% verkürzt. Zur Zeit arbeiten fünfundzwanzig Angestellte für Hybrid Technologie, zwei in der Geschäftsstelle in Las Vegas und dreiundzwanzig in Mooresville, North Carolina. Hybrid Technologies hat kürzlich seine Produktlinie vollendet und ist jetzt für die Markteinführung gerüstet.

Im Oktober 2003 trat die Gesellschaft in den Bereich Entwicklung und Marketing von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und anderen Produkten ein, durch Unterzeichnung einer Konzessions-Vereinbarung für weltweites Recht zum Verkauf, Vertrieb, und/oder Herstellung spezifischer Produkte, die tragbare Antriebssysteme nutzen. In 2006 beendete Hybrid jedoch diese Konzessionsvereinbarung. Seither ist die Unter-

nehmung unermüdlich daran, in seinen Forschungs- und Produktionsstätten in Mooresville, eine tragbare Batterietechnologie zu entwickeln, die die Umwandlung von herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen in elektrisch angetriebene Fahrzeuge ermöglichen soll. Fahrzeuge von Hybrid Technologies beziehen ihre Antriebsenergie durch Strom, welcher in Batterien gespeichert ist und nicht aus einem Benzintank, wie bei herkömmlichen flüssigem Treibstoff. Die Firma demontiert den herkömmlichen Motor und ersetzt das gesamte fossile Treibstoffsystem durch ein "Lithium-Ion Elektro-Fahrssystem". Da dieses Antriebssystem ausschliesslich durch Strom versorgt wird, fährt das Fahrzeug sehr ruhig, ohne Motorengeräusche und Vibrationen. Im Februar 2006 ging Hybrid Technologies ein Kooperationsvertrag mit der Firma Kokam aus Südkorea ein. Kokam ist Marktführer in der Herstellung von Hochleistungs-Lithium-Ionen-Batterien und in der Entwicklung von Lithium Zellen mit hoher Kapazität. Beide Firmen pflegen eine enge Zusammenarbeit in der Entwicklung einer Batterietechnologie mit ultra grosser Reichweite. Die Beherrschung der Lithium-Ionen-Batterietechnologie gilt als Schlüssel für den Erfolg elektrischer Antriebe. Mit seinem Geschäftssitz in Seoul, verfügt Kokam über 175 Angestellte und zwei Betriebe zur Herstellung von Batterien. Im August 2007 erreichte Hybrid Technologies Inc. einen Meilenstein durch die Vollendung der Entwicklungs- und Testphase eines hoch entwickelten Batterie Schnellladesystems. Dieses neue Lithium Super-Ladesystem kann ein Batteriepaket mit einer Kapazität von 35-40 kWh, innerhalb von 2.75 bis 4 Stunden aufladen und reduziert damit die Ladezeit um 65%. Diese Schnellladetechnologie wurde im Forschungszentrum von Hybrid entwickelt und hergestellt und kann sowohl unter Gleichstrom wie auch unter Wechselstrom betrieben werden.

Das Jahr 2007 bedeutete einen gewaltigen Schritt vorwärts für Hybrid Technologies Inc. Die Unternehmung beendete erfolgreich ihr Entwicklungs-Stadium und hat ihre Produkte zur Marktreife gebracht. In seinen Anlagen in Mooresville, hat Hybrid Technologies Chrysler PT Cruiser, Mini Cooper, Chrysler Crossfire und einen Smart umgebaut. Die Gesellschaft hat das gesamte herkömmliche Motorensystem ausgebaut und durch ein elektrisch angetriebenes System ersetzt, welches auch das Batterie-Steuerungs-System beinhaltet. Anfang Januar 2007 beendete Hybrid die letzten Tests mehrerer PT Cruiser Automobile, die komplett auf Lithium-Antrieb umgebaut wurden und wollte ein, die L-(Lithium) PT Cruiser's auf den Markt zu bringen. Die New Yorker



Taxi Kommission erklärte sich einverstanden, einen PT Cruiser der gelb lackiert und geliefert wurde, zu testen; dieses Auto stand einsatzbereit in New York City. Zusätzlich erklärte sich Paratransit Inc., eine der grössten und führenden

Transportunternehmen in der Sacramento Region in Kalifornien bereit, zwei Lithium PT Cruiser's die im Februar 2007 geliefert wurden, zu kaufen. Daneben unterzeichnete Hybrid Technologies auch eine Vereinbarung mit der NASA. Folgend dieser Vereinbarung, testet NASA am Kennedy-Luftfahrtzentrum in Florida, derzeit mehrere Fahrzeuge. Im Herbst 2007 konnte Hybrid Technologie einen vollumfänglich Lithium-betriebenen PT Cruiser an die U.S EPA (Umweltschutz Behörde) ausliefern. Dieses Fahrzeug, das mit dem von Hybrid Technologie entwickelten Schnellladesystem (Batterieaufladung in 2.75-4.00 Stunden) im Fahrzeug ausgestattet ist, wird für die Studie der Luftqualität entlang von Autobahnen eingesetzt. EPA hat sich nach den folgenden Kriterien für das Hybrid-Auto entschieden: Null Schadstoffausstoss, die hohen Leistungsfähigkeit des Automobils, die schnelle Aufladzeit der Batterie und die generellen Funktionalität.

Letzten Sommer unterzeichnete Hybrid Technologie mit der kanadischen Regierung einen Fahrzeugvertrag, in welchem Hybrid den Lithium angetriebenen PT Cruiser von Daimler Chrysler und den Lithium angetriebenen Smart von Mercedes Benz, testen wird. Das kanadische "eco TECHNOLOGIE Programm" für Fahrzeuge, wird gründliche Tests und eine Veröffentlichung über die Sicherheit und Umweltverträglichkeit einer Reihe von neuen Technologien für den Einsatz in Leichtbau-Fahrzeugen, beinhalten. Von grosser Wichtigkeit ist, dass dieses Programm wichtige, neue Beziehungen zur Automobilindustrie und anderen Industriezweigen über das ganze Land verteilt ermöglichen wird. Dabei werden Hindernisse gegenüber den neuen Richtlinien von Umweltschutztechnologien in Kanada, aus dem Weg geräumt.

Hybrid Technologie ist jetzt für eine kommerzielle Produktion bereit. Im Juli 2007 lieferte Hybrid einen vollumfänglich auf Lithium-betriebenen Smart an Schauspieler und Oscar Gewinner George Clooney, an dessen Wohnort in Italien aus. Die Auslieferung von Fahrzeugen ist Teil von Hybrid's neuem Europa Projekt, welches für 2008 geplant ist. Im Juli 2007 begann Hybrid mit der Produktion eines komplett Li-



MINI COOPER

SPEED: 80+ MPH
ACCELERATION: 0-60 MPH IN 9 SECONDS
RANGE: 100+ MILES
CHARGE TIME: 7-12 HOURS
NOW \$57,500
ORDER NOW!

thium-Angetriebenen Mini Cooper's, welcher jetzt für die Vermarktung bereit steht. Erst kürzlich senkte Hybrid den Preis seines Mini Cooper's von \$65,000 auf \$57,500. Der Mini Cooper ging nach zwei

Jahren Forschungs- und Entwicklungsarbeit durch Hybrid in die Produktion über. Das Auto beschleunigt von 0-80 mph, oder 128+ km/h in 9.0 Sekunden und hat mit einer einzigen Aufladung eine Reichweite von 100+ Meilen oder 160+ Km. Mini Cooper in Oxford, England, stellt den Rahmen her und der komplette Umbau auf Lithium-Antrieb erfolgt gegenwärtig im Hybrid's Werk in Mooresville in Nord Carolina.

Hybrid Technologies unterzeichnete kürzlich eine Vereinbarung mit dem grössten Einzelhändler der Welt, etwas, das die künftige Automobil Industrie markant verändern könnte.

Wal-Mart Stores, Besitzer von Sam's Club®, einer der landesweit grössten Warenhauskette in den Vereinigten Staaten, begann am 8. November 2007 seinen mehr als siebenundvierzig Millionen Mitgliedern, ein Elektrofahrzeug vom Typ Smart anzubieten. Die Limitierte Ausgabe des Smart STS-128, zum Preis von \$35,000, repräsentierte die neueste Lithium Antriebstechnologie. Sams's Club ist überzeugt, dass Hybrid's Smart STS-128, die Pendlers zum Umdenken veranlassen wird. Der Smart STS-128 hat eine Reichweite von mehr als 100+ Meilen bevor er "aufgetankt" werden muss; den "Treibstoff" erhält man einfach durch Einstecken an einem Haushalt üblichen elektrischen Anschluss.

Aus unserer Sicht, gemäss der heutigen neuesten und verbesserten Technologie machen Elektrofahrzeuge Sinn und sind wirtschaftlich machbar. In neunzig Prozent aller Fälle, fahren Leute weniger als neun Meilen (14.4 Kilometer) zur Arbeit, zum Einkaufen oder um die Kinder zur Schule zu bringen. Ein Elektrofahrzeug mit einer Reichweite von 100+ Meilen ist für solche Zwecke genau das Richtige, da die Batterien tagsüber nicht aufgeladen werden müssen. In Europa kämen die Gesamtkosten eines Elektrofahrzeuges auf 1/3 derjenigen eines herkömmlichen Fahrzeuges. Gegenwärtig haben Elektrofahrzeuge wegen ihres hohen Preis nur einen limitierten Markt; diese Technologie hat aber das Potenzial, durch Steigerung des Produktvolumens, die Haupttrichtung für eine Umweltentlastung vorzugeben. In absehbarer Zeit werden die Fahrzeugpreise drastisch sinken. Der Schlüssel zum Erfolg liegt darin, die Elektrotechnologie in Autos einzubauen, die sich jedermann leisten kann.

Es wird geschätzt, dass der weltweite Elektrofahrzeuge Markt bis 2010 die Stückzahl von 963,000 Fahrzeugen überschritten haben wird, verglichen zu geschätzten 381,000 Stück im Jahr 2006. Hauptfaktoren für diesen Anstieg sind ein gestiegenes Umweltbewusstsein infolge verschlechterter Luftqualität und Nachdruck für alternative Treibstoffe, sowie die grosse Abhängigkeit von Öl-Importen zu reduzieren. Von Nord Amerika, Japan und Europa wird angenommen, dass sie den weltweiten Markt für Elektrofahrzeuge bis 2010, dominieren werden. Der allgemeine Markt für Elektrofahrzeuge (BPEV) steckt leider immer noch in den Kinderschuhen und die limitierte Reichweiten, lange Aufladezeiten der Batterie, die eingeschränkten Höchstgeschwindigkeiten, und der hohe Preis setzt Limiten für den totalen Durchbruch, trotz der rasanten technologischen Entwicklungen in den vergangenen Jahren.

Hybrid's Elektrofahrzeuge jedoch, sind nahe daran perfekt zu werden. Die Autos sind in der Lage, von 0-60 Meilen pro Stunde innerhalb von 6.0 bis 9.0 Sekunden zu beschleunigen, erreichen eine Geschwindigkeit von mehr als 80 mph, und eine Reichweite von 100+ Meilen und einer

100% Aufladung innerhalb 2.75 Stunden. Die Umrüstung auf den elektronischen Antrieb erlauben den Elektrofahrzeugen nicht nur kurze Stadtfahrten, sondern machen sie auch geeignet für den Alltagsgebrauch und längere Ausfahrten.

ELEKTROFAHRZEUGE WERDEN KONKURRENZFÄHIG IM VERGLEICH ZU KOSTEN PRO GALLONE UND HABEN BEREITS JETZT VORTEILE BEI DEN KOSTEN FÜR UNTERHALT

Das Antriebssystem in einem Elektrofahrzeug ist viel einfacher als dasjenige eine herkömmlich angetriebene Fahrzeug und braucht viel weniger Unterhalt. Ein Elektrofahrzeug hat ein einziges bewegliches Teil, die Antriebswelle, welche sehr zuverlässig ist und wenig bis gar keine Wartung braucht und folglich die Reparaturkosten reduziert. Herkömmlich betriebene Fahrzeuge haben eine Unzahl von beweglichen Teilen, die vielseitigen Unterhalt erfordern. Die Steuervorrichtung und das Ladegerät sind elektronische Komponenten die keine beweglichen Teile beinhalten und brauchen wenig bis gar keine Wartung. Die Fahrkosten eines Elektrofahrzeuges liegen auch tiefer. Die Kosten für Treibstoff pro Meile bei einer Reichweite von 31 mpg und einem Treibstoffpreis von \$3/Gallone, sind ungefähr 10 Cents pro Meile. In Europa beträgt der durchschnittliche Preis für eine Gallone Treibstoff \$9.15, oder ungefähr \$0.31 pro Meile und es wird erwartet das der Treibstoffpreis weiter ansteigen wird. Heute erreicht ein Elektrofahrzeug mit voll aufgeladener Batterie und 35kWh Leistung eine Fahrreichweite von 100-120 Meilen. Bei einer Annahme, dass Strom zehn Cents pro Kilowatt kostet und das Batteriepaket nach 100 gefahrenen Meilen völlig entladen ist, errechnen wird die Stromkosten auf drei bis vier Cents pro Meile, was einer Ersparnis von 78% gegenüber herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen entspricht. Zudem braucht ein Elektrofahrzeug weder einen Ölwechsel noch neue Zündkerzen. Seit die meiste Bremskraft von einem regenerierenden Bremssystem kommt, halten die Bremsbeläge und Bremsscheiben einige Male länger als solche von herkömmlich angetriebenen Fahrzeugen. Da Elektrofahrzeuge im unteren Drehzahlbereich ein viel grösseres Drehmoment als herkömmliche Fahrzeuge aufweisen, kann die Kraftübertragung bei diesen Elektrofahrzeugen drastisch vereinfacht werden. Der vereinfachte Antrieb eines Elektrofahrzeuges macht es nicht nur zuverlässiger, sondern führt auch zu viel tieferen Unterhaltskosten.

Wie vorher schon erwähnt, ist der teuerste Teil eines Elektrofahrzeuges in Bezug auf Unterhalt, naturgemäss das Batteriepaket. Alle bis anhin hergestellten Batterien haben eine eingeschränkte Lebensdauer. Bis dies ändert, wird jedes Elektrofahrzeug im Laufe der Zeit möglicherweise ein neues Batteriepaket benötigen, was den Besitzer tausende von Dollars über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges kosten wird. Wie auch immer, Unternehmen wie Hybrid Technologies sind zur Zeit daran, Batterien auf Lithium-Basis zu entwickeln, die gegenüber den momentanen Li-Ion Batterien eine vielfache längere Lebensdauer aufweisen.

Es leuchtet ein, dass Preise für Austausch-Batteriepakete auf ein vernünftiges Niveau gebracht werden könnten, wenn diese für einen grossen Automobil-Hersteller in Massen produziert würden. Falls die Lebenserwartung dieser Batteriepakete durch technologische Entwicklungen auf 150,000 Meilen erhöht werden könnte, lägen die Kosten für einen Batteriebetrieb bei weniger als zehn Cents pro Meile. Innerhalb der Branche von Elektrofahrzeugen wird auch viel darüber diskutiert, ob sich das mieten oder leasen von Batteriepakete realisieren lassen würde; dies würde den Fahrzeugbesitzern erlauben, die Kosten für den Austausch der Batteriepakete auf die gesamte Lebenszeit des Elektrofahrzeuges zu verteilen. Das ist genau die Geschäftsidee von Shai Agassi vom Projekt 'Better Place'. Er war früherer SAP Geschäftsführer und das Projekt 'Better Place' ist eine Unternehmung, die kürzlich \$200 Millionen am Kapitalmarkt aufgenommen hat und darauf abzielt, eine anhaltende Infrastruktur landesweiter Transportsysteme zu schaffen, um den Übergang hin zur Elektrizität - und damit weg von fossilen Brennstoffen - zu realisieren. Das Project 'Better Place' will in Europa eine regionale und globale Infrastruktur aufbauen, um Elektrofahrzeuge eine landesübergreifene Infrastruktur zu bieten. Better Place plant auch ein Netz von Elektro-Ladestationen auf Parkplätzen einzurichten sowie Batterie-Austausch-Stationen aufzubauen.

DER UMBAU EINES HERKÖMMLICHEN FAHRZEUGES IN EIN ELEKTROFAHRZEUG

Mehrere Modifikationen sind notwendig, um ein herkömmliches Fahrzeug in ein Elektrofahrzeug umzubauen. Der Benzinmotor, zusammen mit dem Auspufftopf und Auspuffrohr, der Katalysator und Benzintank, sowie die Kupplungsvorrichtung müssen ausgebaut werden. Das manuelle Getriebe bleibt eingebaut, wobei nur der zweite Gang genutzt wird. Ein Wechselstrom-Elektromotor (AC) muss mit einer Adapterplatte am Getriebe befestigt werden, dann muss ein elektrischer Regler eingebaut werden, um den AC-Motor zu steuern. Eine Batterie-Aufnahmeplattform muss am Boden des Fahrzeuges eingebaut werden. Fünfzig 12-Volt Batterien werden danach auf dieser Plattform fixiert; zwei Sets von je fünfundzwanzig Stück, welche pro Set je 300 Volt Gleichstrom (DC) produzieren. (Gleichstrom wird von Batterien und Generatoren geliefert). Ein Elektromotor wird angeschlossen, um Dinge anzutreiben, die früher vom Benzinmotor betrieben wurden: die Wasserpumpe, Servolenkung und Klimaanlage. Ein automatischer Getriebe-Schaltmuffenschieber wird installiert, um den Vorwärts- und Rückwärtsgang einzulegen. Dieser Schieber ist mit einem kleinen Schalter ausgestattet, welcher jeweils ein Signal ans Kontrollgerät sendet. Ein kleiner elektrischer Wasserheizer muss eingebaut werden, um das Wageninnere zu beheizen. Die Benzinuhr muss durch ein Voltmeter ersetzt werden. Die "Benzinuhr" eines Elektrofahrzeuges ist entweder ein simpler Voltmeter oder ein komplexer Computer, welcher den Ampèrefluss zu und vom Batteriepaket misst.

Alles andere am Auto bleibt bestehen. Um das Auto zu starten genügt es, den Schlüssel ins Zündschloss zu stecken und auf Position „ON“ zu drehen. Die Antriebswelle fängt an zu drehen. Jetzt braucht man nur noch aufs Gaspedal zu treten und abzufahren. Im Wesentlichen funktioniert ein Elektrofahrzeug ähnlich dem eines Benzinfahrzeuges.

Folgend einige interessante Statistiken:

- Die Reichweite von Fahrzeugen mit neuester Batterietechnologie beträgt rund 120 Meilen (193 km).
- Die Autos beschleunigen von 0-60 mph innerhalb von sechs bis neun Sekunden
- Man benötigt 35-40 Kilowatt-Stunden Strom, um das Fahrzeug nach 120 Meilen Fahrstrecke wieder aufzuladen.
- Die Batterien mit ihren Lithium Zellen wiegen rund 480 Pfund (218 kg).
- Der Lebenszyklus einer Batterie beträgt 1500+ Aufladungen, das bedeutet, dass man damit etwa 180,000 Meilen fahren kann, bevor das Batteriepaket ausgewechselt werden muss.

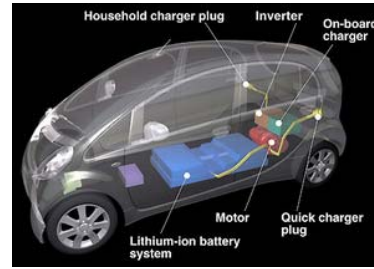
Die Schwachstelle eines jeden Elektrofahrzeuges ist die Batterie und ein Austausch der Batterien muss in der Kostenkalkulation mit eingerechnet werden. Ein Austausch des Batteriepaketes kostet rund \$18,000 und hält für circa 180,000 Meilen, die errechneten Kosten betragen somit rund zehn Cents pro Meile. Mit Anstieg des Produktvolumens sollten jedoch die Preise für Batterien in absehbarer Zeit bald sinken.

MOTOREN UND BATTERIEN VON ELEKTROFAHRZEUGEN

Elektrofahrzeuge können mit AC oder DC Motoren bestückt sein:

- Handelt es sich um einen DC Motor, kann dieser mit irgend-einer Spannung zwischen 96 und 192 Volt betrieben werden. Viele der in Elektrofahrzeugen gebräuchlichen DC Motoren stammen aus der Elektro-Gabelhubwagen-Industrie.
- Handelt es sich um einen AC Motor, dann ist es wahrscheinlich ein Drei-Phasen-Wechselstrom Motor, welcher unter einer Spannung von 240 Volt betrieben wird, ausgestattet mit einem 300-Volt Batteriepaket.

Eine DC Installation tendiert einfacher und günstiger zu sein als eine AC Installation. Ein typischer Motor wird im Bereich von 20,000-Watt bis 30,000-Watt liegen. Ein typischer Regler im Bereich von 40,000-Watt bis 60,000-Watt



liegen (z. Bsp.: ein 96-Volt Regler wird höchstens 400 bis 600 Ampère liefern). DC Motoren verfügen über eine feine Eigenschaft, indem ein Overdrive (mit einem Faktor bis 10-zu-1) für eine kurze Zeitdauer in Kraft tritt. Das heisst, ein 20,000-Watt Motor wandelt sich für kurze Zeit in

ein 100,000-Watt Aggregat um und liefert während dieser Zeit fünf Mal mehr Pferdestärken als im Normalzustand. Das ist sehr komfortabel bei kurzen Beschleunigungsphasen. Die einzige Einschränkung ist bei Überhitzung des Motors. Zuviel Overdrive Beschleunigung wird den Motor so weit überhitzen, bis er sich selber zerstört. Ein Einbau eines AC Aggregates kann aus fast allen industriellen Drei-Phasen Wechselstrom-Motoren erfolgen und das kann das Finden eines Motors einer bestimmten Grösse, Form oder Stärke einfacher machen. AC Motoren und Regler verfügen oft über regenerierende Merkmale: das Abbremsen des Motors bewirkt, dass der Generator die überschüssige Energie an die Batterien zurückleitet.

BATTERIE PAKETE VON HYBRID TECHNOLOGY

Die Gesellschaft entwickelt ihre tragbare Batteriepaket-Technologie in Mooresville, North Carolina. Weiter hat die Gesellschaft im August ein Schnellladesystem fertiggestellt, welches die Zeit für die Aufladung der Batterie um 65% reduziert. Hybrid Technologies arbeitet zusammen mit Kokam (Süd Korea) und anderen Batterieherstellern, wie auch mit mehreren unabhängigen technischen Institutionen, um das bestmögliche Batterie-Steuerungssystem zu entwickeln. Hybrid's System verbindet untereinander kleine Batterie-Zellen mit allen anderen, was den Ausgleich der Batteriezellen bei der Spannungsabgabe optimiert. Ausserdem erlaubt sein "CAM bus System" eine Überwachung vieler untereinander verbundener Batterien, was eine separate Verkabelung jeder Batterie zelle untereinander nicht nötig macht. Batteriepakete können in grosser Variation betreffend Grösse, Kapazität und Spannung hergestellt werden, ganz nach der erforderlichen Produkte-Applikation.

Hybrid Technologies verwendet individuelle Lithium-Polymer-Zellen, welche 4.2 Volt DC und 100 Ah aufweisen und werden derart miteinander verbunden (parallel und seriell), dass diese bis zu 336 Volt DC und 30 KW erzeugen (wobei ein Batteriepaket aus bis zu 160 individuellen Zellen bestehen kann), abhängig der erforderlichen Leistung. Das Batteriepaket kann aus vielen dieser „Pakete“ von Zellen bestehen, jede ist mit einer ABS-Schale umgeben, um gegen Abrasion und Feuchtigkeit geschützt zu sein. Jede Zelle hat eine separate, thermische Abschalt-sicherung um eine Überhitzung zu vermeiden, wie auch eine Kontroll-sicherungen, die die Spannung bei Auf- und Entladung überwachen; dies verhindert, dass das Batteriepaket eine minimale Spannung unterschreitet oder eine maximale Spannung übersteigt.

Hybrid Technologies Inc. hat für drei ihrer vier Erfindungen, dem Batterie-Steuerungssystem, Kathodenmaterial und dem ultra Kondensator, bei der US Patent und Markennamen-Kanzlei ("USPTO") provisorische Patentanträge eingereicht, welche noch ausstehend ist.

WARUM LITHIUM BATTERIE TECHNOLOGIE

Lithium Batterien sind für die heutigen attraktionsreichen und stromhungrigen elektronischen Geräte, die Batterien der ersten Wahl. Von allen chemischen Batterien ist Lithium das leichteste der Nicht-gasförmigen Metalle, und bietet einzigartige Vorteile, da sein wesentliches negative Punkte, jenes all der anderen Metalle übersteigt. Batterien die auf Lithium Chemie basieren, weisen bei weitem die höchste spezifische Energie (Energie pro Gewichtseinheit) und Energiedichte (Energie pro Volumeneinheit) auf.

LITHIUM-ION

Ist das heutige schnellste wachsende Batteriesystem, welches eine hohen Energiedichte und ein geringes Gewicht aufweist. Aus Sicherheitsgründen wird die Spannung und Stromstärke durch Schutz-Schaltkreise abgesichert. Die heutigen modernen Notebooks und Handys werden von solchen Batteriesystemen betrieben.

LITHIUM-ION-POLYMER

Dieses ist ähnlich wie Lithium-Ion. Dieses Batteriesystem ermöglicht in der Formgebung eine schlanke Geometrie mit einfacher Verpackung, bei höheren Kosten pro Watt/Stunde. Hauptanwendungen hierfür sind Handys.

ELEKTROMOTOREN

Hybrid Technologies setzt eine Vielfalt von Elektromotoren bei ihren Prototypen ein. Hybrid ist von keinem einzigen Elektro-Motoren-Hersteller abhängig. Es gibt eine Vielzahl von einheimischen und ausländischen Elektro-Motoren-Herstellern und Hybrid erwartet, dass Motoren mit den verlangten Spezifikationen und zu vernünftigen Preisen, bei diversen Lieferanten erhältlich sind.

Hybrid Technologies ist überzeugt, dass eine bedeutende Charakteristik ihrer Technologie auf der Lithium Batterieenergie beruht, welche sie beabsichtigen anzuwenden. Die Lithium Batterieenergie ist effizienter und kraftvoller als andere Batterien und Fahrzeuge die diese Technologie nutzen, haben die Fähigkeit, weitaus grössere Strecken zu fahren, können eine Wiederaufladung in kürzerer Zeit durchführen und profitieren auch vom geringeren Gewicht, verglichen zu Fahrzeugen die andere Batteriesysteme anwenden. Eine der grössten historischen Hürden dem sich Elektrofahrzeughersteller gegenübersehen ist, dass die meisten Energiequellen nicht in der Lage sein werden, dem Fahrzeug eine Reichweite von mehr als hundert Meilen zu ermöglichen, ohne vorher wieder aufgeladen zu werden. Hybrid Technologies ist davon überzeugt, dass sie Elektrofahrzeuge herstellen können, mit einer Fahr-Reichweite von zweihundert Meilen und mehr.

HYBRID WILL SEIN EIGENS ENTWICKELTES UND EINZIGARTIGES BATTERIE STEUERUNGS SYSTEM NUTZEN, UM ELEKTROFAHRZEUGE UND ANDERE ANWENDUNGEN DAMIT AUSZURÜSTEN

Die Unternehmung wird in der Lage sein, ihr Batterie-Steuerungssystem (BMS) bei Autos, anderen Fahrzeugen und Anwendungen einzusetzen (u.a. bei Staubsaugern, Rasen- und anderen Gartenmaschinen, etc.); dies wird die zusammengesetzten Batteriepakete lückenfüllend in jede Anwendung von Antriebseffizienz und Leistung eingliedern. Das Endresultat ist eine fortschrittliche Lithium-Batterie-Lösung, die einfach und praktisch für die heutigen und zukünftigen Anwendungen geeignet ist. Mittelpunkt bei Hybrid's Entwicklung ist die Tatsache, dass die Unternehmung beides, die Anwendung und die

Konstruktion der Batteriepakete für aktuelle Endverbraucher-Anwendungen ausführt, damit die die Einpassung innerhalb der bestehenden Fahrzeuge und sonstigen Geräten optimiert werden kann. In allen von Hybrid geplanten Produkten, sind Batteriepakete und Elektromotoren/Steuerungen so verbunden, um den Antrieb und die Effizienz zu steigern.

HYBRID HAT VERSCHIEDENE PRODUKTE IN DER ENTWICKLUNG

Die Unternehmung hat Produkte unter den folgenden Kategorien in der Entwicklung:

Hybrid hat erfolgreich Golfwagen in eine Art Nachbarschafts-Elektrofahrzeug (NEV) umgebaut. Ein NEV ist ein vierrädriges Fahrzeug, grösser als ein Go-Kart, aber kleiner als die meisten Leichtbau Passagier Fahrzeuge. NEVs sind normalerweise ausgelegt, um zwei oder vier Personen zu transportieren. NEVs sind durch das US Amt für 'Standards für Sicherheit im nationalen Strassenverkehr' als Gegenstand des Bundes-Motorfahrzeuge-Sicherheits-Standards (FMVSS) No. 500, definiert worden. Gemäss FMVSS S 500, liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für NEVs zwischen zwanzig und fünfundzwanzig Meilen pro Stunde und wurden als „langsam fahrende Fahrzeuge“ eingetragen. FMVSS 500 verlangt, dass NEVs mit Vorderlicht, Stopplicht, Blinkern, Rücklicht, Reflektoren, Handbremse, Rückblickspiegeln, Frontscheibe, Sicherheitsgurten und Kontrollschildern ausgerüstet sind. Rund fünfunddreissig Staaten haben eine Gesetzgebung oder eine Regulierung verabschiedet, dass NEV's auf Strassen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von fünfunddreissig Meilen pro Stunde oder weniger, zugelassen und gefahren werden dürfen. Wo NEVs anfänglich nur in geschlossen Quartieren zum Einsatz kamen, werden sie jetzt in angestiegener Zahl von Leuten für Schultransporte, Einkäufe und generelle Fahrten in der Nachbarschaft, genutzt. Zudem werden sie auch in Militär Basen, Nationalparks, Flughäfen und lokalen Verwaltungen eingesetzt.

ATVS, RASEN- UND GARTEN-MASCHINEN

Hybrid hat ATVs umgebaut, einschliesslich vier kleine zwei-passagierigen ATVs mit Vierrad-Antrieb und zwei-passagierige ATVs. Die Unternehmung hat auch ATVs, die als ATVs für die nächste Generation angesehen werden entwickelt, solche mit Einzelrad-Aufhängung, die von einem sehr grossen ATV Hersteller zukünftig gefertigt werden. Dies wird der erste lautlose ATV sein. Weiter hat die Firma auch Rasen- und Gartenmaschinen umgebaut.

ROLLSTÜHLE

Die Gesellschaft hat Rollstühle umgerüstet und ist jetzt bereit, diese Produkte zu vermarkten.

ZWEI-RAD FAHRRÄDER

Hybrid baute unter Verwendung der Rahmen von Geely Corporation zweirädrige Fahrräder um und überlegt sich, diese Fahrräder durch Geely Corporation in China herstellen zu lassen.

VOM LABOR BIS ZUM MARKT

Hybrid Technologies Inc.'s Geschäfts Strategie ist einfach: „Die Welt verändern durch wieder verwendbare Energie“. Die Gesellschaft legt ihren Schwerpunkt auf die Forschung und Entwicklung elektrisch betriebener Fahrzeuge und andere Produkte, welche an strategische Partner und Verbraucher vermarktet werden, durch Originalausrüstungshersteller („OEMs“), Lizenz- und Joint Venture Partners, sowie Automobil-, Motoren- und anderen Herstellern und Lieferanten von Antriebssystemen und Komponenten. In Asien wurden bereits Partnerschaften mit strategischen Partnern aufgebaut und entwickelt, um die bestmöglichen und preiswertesten Lithium-Batterie-Zellen zu erwerben. Diese Hersteller sind in der Lage, verschiedenartigste Batteriepakete zu fertigen. Dies bedeutet, dass Hybrid's patentierte Batteriepakete in einer grosser Vielfalt bezüglich Grösse, Kapazität und Spannung, je nach erforderlicher Produkte-Applikation, hergestellt werden können.

PRODUKTE DIE MARKTREIF SIND

Batteriepakete und Antriebssysteme: Diese Produkte sind grundlegend bereit, um von Abnehmern geprüft und für ihre Anwendungen eingesetzt zu werden. Das Management von Hybrid Technologies erhofft sich in der Lage zu sein, eine grosse Anzahl von Batteriepaketen für die verschiedensten Anwendungen, in der ersten Hälfte 2008 liefern zu können.

Zwei- und dreirädrige Fahrzeuge: Bis zum heutigen Tag hat die Firma eine Produkteserien von Beta Motorrädern, Skootern, Dreirädern und Fahrrädern entwickelt. Diese Produkte variieren vom Harley-Motorrad zur Vespa bis zum zweirädrigen Fahrrad, wo der Motor im Vorderrad und die Lithium Batterien im Rahmen eingebaut sind. Die Unternehmung hat auch Behindertenfahrzeuge umgebaut. Hybrid Technologies wird in der Lage sein, ihren strategischen Partnern voll funktionsfähige Hybrid Produkte in der ersten Hälfte 2008 zu liefern.

Elektrofahrzeuge für die Nachbarschaft: Verschiedene kraftvolle NEVs zielen auf Fahrzeug-Hersteller ab und ähnliche Anwendungen werden Anfang 2008 folgen. Andere industrielle Anwendungen, Fahrzeugflotten und Verbraucher orientierte Fahrzeuge folgen im Zuge danach.

Vierrädrige Fahrzeuge: Die Gesellschaft wird 2008 Modelle von Elektrofahrzeugen liefern, die auf Fahrzeug-Anwendungen und Märkte abzielen, worauf dann ganze Fahrzeugflotten folgen.

Rasen- und Garten Maschinen: Die Unternehmung begann 2006 an dieser Technologie zu arbeiten. Hybrid beabsichtigt, verschiedenen OEMs und Maschinenherstellern, komplette Lithium Batterie Lösungen anzubieten, um die Nachfrage nach Treibstoff zu verringern. Die Firma wird Verbraucher orientierte, mit Lithium Batterien ausgestattete Maschinen und Fahrzeuge gegen Ende 2008 anbieten.

Mit Solar gespeiste Häuser/Gebäude: Die Unternehmung plant, Energie Systeme für Häuser und Geschäftsgebäude anzubieten. Solar Panels werden benötigt, um die Sonnenenergie einzufangen und eine verteilte Reihe von Lithium Batteriepaketen wird gebraucht, um den Gleichstrom ins Haus zu leiten, so dass Strom vierundzwanzig Stunden am Tag verfügbar ist.

WIEDERKEHRENDE EINNAHMEN DURCH AUSGEWÄHLTE GESCHÄFTE, STRATEGIEN UND OEM PARTNER

Hybrid's kurz- und langfristiger Kernstrategie ist, mit ausgewählten Geschäften und strategischen OEM Partnern zusammen zu arbeiten, so dass wiederkehrende Einnahmen generiert werden. Hybrid's grosse Produktvielfalt gibt den OEMs die Flexibilität, mit Hybrid am individuellen Batteriepaketen, auf der Motor- oder Steuerungsebene, wie auch an der Basis der komplett integrierten elektrischen Antriebsstrang Lösung, zu arbeiten. Die Flexibilität der Unternehmung gewährt Kunden die Freiheit, über den effizientesten Weg und den effektivsten Kosten bei der Implementierung der neuesten Technologie in ihre Produkte, zu entscheiden.

Verhandlungen mit den folgenden strategischen Partnern sind im Gange:

- ❖ Die Unternehmung ist in Verhandlungen mit der Motorrad- und Internationalen Handels Division von Geely Corporation.
- ❖ Die Unternehmung startete ein Lithium-Ion Konversions-Projekt mit der US Navy. Der erste 3KW Prototyp für dieses Projekt wird gegenwärtig getestet.
- ❖ Die Unternehmung lieferte ein Fahrzeug vom Typ Smart und einen PT Cruiser an eine Abteilung einer Stadtverwaltung in Kanada.

- ❖ Die Unternehmung verhandelt zur Zeit mit Offiziellen der Vereinten Nationen, um Elektrofahrzeuge in fünf Städten auf der Welt mit der grössten Luftverschmutzung, zu platzieren. Falls diese Diskussionen erfolgreich verlaufen, könnte die Präsenz der Fahrzeuge in diesen Städten zu Beziehungen zur Stadtverwaltungen auf nationaler Ebene führen.
- ❖ Die Unternehmung verhandelt gegenwärtig mit einer grossen Ladenkette in den Vereinigten Staaten, um Produkte von Hybrid in ihrem Sortiment aufzunehmen.

HYBRID TECHNOLOGIES IST NOCH IMMER IM ENTWICKLUNGS STADIUM

Jede Unternehmung die sich noch im Entwicklungs-Stadium befindet, trägt ein hohes Mass an Risiken welches zu Misserfolg führen könnte. Hybrid's Zukunft ist auch davon abhängig, ob zusätzliches Kapital am Geldmarkt aufgenommen werden kann. Die Unternehmung hat minimale Einnahmen und wir erwarten, dass sie in absehbarer Zeit weitere operative Verluste erleiden wird. Seit Gründung der Gesellschaft hat die Unternehmung durch den Verkauf eigener Aktien und Schuldverschreibungen den Betrieb finanziert und plant, diese Praxis in der absehbaren Zukunft weiterhin zu tun. Im Oktober 2007 erhielt die Gesellschaft ein Darlehen von \$4 Millionen über drei Jahre, bei einer jährlichen Verzinsung von 10%. Dieses Darlehen ist durch Aktien der Gesellschaft abgesichert. Seither hat die Unternehmung \$2.5 Millionen vom Darlehen bezogen und Hybrid Technologies wird für die nächsten zehn Monate zusätzlich rund \$4 Millionen an Betriebskapital benötigen, um die Markteinführung seiner Produkte zu gewährleisten.

Allgemeine Betriebskosten, Markteinführung und Marketing und allgemeine Kosten für Entwicklungen <i>Partnerschaftsprogramme</i>	US\$3,000,000
Elektrische Speicherung verbunden mit F&E <i>Technologische Entwicklung gemäss Spezifikation</i>	US\$1,500,000
Prototyparbeiten an Systemen <i>Beendigungen von Prototypen</i>	US\$1,000,000
<hr/> Total	<hr/> US\$5,500,000

Das Management machte Voraussagen, dass die Gesellschaft gegen Ende 2008 Einnahmen aus Produktverkäufen erzielen wird.

INDUSTRIE AUSSICHTEN ELEKTROFAHRZEUGE

Für das Jahr 2005 hatte die USA den weltweit grössten Marktanteil von 70% an Hybrid Fahrzeuge. Der Hybrid-Elektrofahrzeug-Markt boomt, mit weltweiten Verkaufszahlen von annähernd \$31.1 Milliarden in 2005, und die Zuwachsrate bis 2015 wird auf 730% geschätzt. Markante Marktzuwachsraten in 2006 und 2007 ist darauf zurückzuführen, dass der Ölpreis stark angestiegen ist und neue Hybrid Modelle auf den Markt gekommen sind. Man schätzt, dass der gesamte Hybrid Fahrzeuge Markt von 2006 bis 2007 um 35% angestiegen ist. Von Nord Amerika, Japan und Europa wird angenommen, dass sie den weltweiten Markt für Elektrofahrzeuge bis 2010, dominieren werden. Der allgemeine Markt für Elektrofahrzeuge (BPEV) steckt leider immer noch in den Kinderschuhen und die limitierte Reichweiten, lange Aufladezeiten der Batterie, die eingeschränkten Höchstgeschwindigkeiten, und der hohe Preis setzt Limiten für den totalen Durchbruch, trotz der rasanten technologischen Entwicklungen in den vergangenen Jahren. Wie auch immer, Elektrofahrzeuge von Hybrid Technology nähern sich der Perfektion. Elektrofahrzeugen werden im weltweiten Leichtfahrzeuge Markt rasch Marktanteile gewinnen, dank den stark ansteigenden Energiekosten und erhöhten ökologischer Gesetze.

FÜHRUNGS STAB

Holly A. Roseberry – Sekretärin, Finanzchefin und Vorstandsvorsitzende (CEO)

Ms. Roseberry wurde am 20. Februar 2002 zur Sekretärin, Finanzchefin und CFO ernannt. Am 15. November 2002 legte sie dieses Amt nieder und wurde darauf zur Präsidentin, CFO und Direktorin ernannt. Von 2001 bis 2003 war sie als Geschäftsführerin des Azra Shopping Centers tätig. An der Sacred Heart Universität in Bridgeport, Connecticut, erwarb sie 1973 den Grad als Master of Arts degree. Frau Roseberry war von 1993 bis 1996 als Personalchefin angestellt und von 1997 bis 1999 als Geschäftsführerin der Zweigstelle des Wards Department Kaufhauses in Las Vegas. Frau Roseberry wirkt seit dem 30. August 2005 als Präsidentin, CEO und Direktorin, der sich im Mehrheitsbesitz von Hybrid befindlichen Tochtergesellschaft, Zingo Inc.

Mehboob Charania – Sekretär

Herr Charania trat im November 2002 in die Unternehmung ein. Vorgängig war Herr Charania Eigentümer und Betreiber des Infusion Bistros, in Calgary, Alberta tätig. Von 1998 bis 2001 war er Geschäftsführer bei IBM in Calgary. Herr Charania wirkt seit dem 30. August 2005 als Sekretär und Direktor, der sich im Mehrheitsbesitz von Hybrid befindlichen Tochtergesellschaft, Zingo Inc.

Brian Newman – Buchhalter

Herr Newman schloss 1978 seinen Hochschulabschluss an der Universität in Calgary mit dem Grad 'Master of commerce' ab und erhielt 1982 vom Institut für Diplom-Buchhalter in Alberta, den Grad eines Diplom-Buchhalters. In den letzten fünfundzwanzig Jahren war er als Direktor und Präsident für 'Brian Newman Professional Corporation', einer öffentlichen Steuerberatungsfirma in Calgary, tätig. Herr Newman war von September 2004 bis heute als Direktor der 'Olympia Financial Group' und gleichzeitig von September 2004 bis heute als Direktor von 'Albury Resources Ltd.' engagiert. Beide dieser Firmen in Kanada sind öffentliche Institutionen, aber keine der beiden ist dem Wirtschaftssicherheits-Gesetz aus dem Jahre 1934 unterstellt.

FÜHRUNGS STAB IM WERK IN NORD CAROLINA

Name		
Tom Zgoda	Werkleiter	Leitet die Werksoperationen
Ron Cerven	Projekt Entwicklungs Ingenieur	Plant und überwacht alle Projekte
Bryan Leddy	Techniker	Zeichnung & Konstruktionen
William Bratton	Projektforscher	Forschung & Konstruktionen
Paul Payton	Aufseher Fabrikationsgeschäft	Integration bestehender Automobile und Herstellung
John England	Elektro-technischer Aufseher	Überwacht Projekte Verkabelung/Konstruktion/Installation
Surajit Sengupta (Sen)	Direktor R & D Batterie Division	Leiter alle Batterie Operationen und Entwicklungen
Pham, Luc	Aufseher Elektro-Technik	Überwacht gesamte Elektro-Technik
Boucher, Keith	Electrical Engineer	New recharging development
Coulter, Matthew	Elektro Ingenieur	Schnittstellen bestehender Fahrzeug - Komponenten
Negede, Abiyu	Elektro Ingenieur	BMS Konstruktion & Entwicklung
Hau Edward Lin	Motor-Entwicklungs-Ingenieur	Motor Konstruktion & Entwicklung

BEWERTUNG

Das Öl wird das grösste Problem unserer Zeit werden. Es stösst nicht nur Schadstoffe aus, es unterstützt auch Terror und Gewalt, von Venezuela bis zum Iran und und zu einem Preis von \$110 pro Barrel, hat Öl eine historische Höchstmarke überschritten. Diese Faktoren machen Elektrizität und Batterien zu einer markant günstigeren Alternative als Erdöl-Treibstoff, welcher gegenwärtig in Europa mehrmals \$9/Gallone kostet. Es gibt eine ganz klare kommerzielle Zukunft für Elektrofahrzeuge. Kleine Länder und überfüllte Städte wie London, Paris, Singapur und New York, sind ideale Orte für den Einsatz von Elektrofahrzeugen. China braucht Elektrofahrzeuge wegen seiner ansteigenden Autonachfrage, des Ölverbrauchs und der enormen Luftverschmutzung. Noch immer braucht es Innovationen bei der Batterietechnologie, um die Kapazitäten zu steigern, Kosten zu verringern und die Lebensdauer zu verlängern. Die heutige Batterie-Technologie lässt rund 1,500 Wiederaufladungen zu, welche grob gesehen 150,000 Meilen entsprechen – der Lebensdauer eines durchschnittlichen Fahrzeuges. Jedes Jahr werden in Europa ungefähr 10% des gesamten Autobestandes erneuert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Elektrofahrzeug-Industrie eine Verdoppelung oder Verdreifachung der Verkaufszahlen über die nächsten paar Jahre verzeichnen wird, was aus der grösseren Effizienz und Wirtschaftlichkeit, sowie den tieferen Herstellungskosten von Elektroautos resultieren wird. Wir glauben, dass Hybrid Technologies den Durchbruch schaffen könnte, dank ihrer Führungsrolle mit ihrer Technologie und seiner differenzierten Strategie.

Der Aktienkurs von Hybrid Technologies sowie Aktien von anderen Unternehmen in diesem Industriezweig kamen in den letzten Monaten stark unter Verkaufsdruck, was dem allgemeinen sehr schwachen Marktumfeld zuzuschreiben ist. Die Kreditkrise in den USA hat da auch massgeblich mitgespielt. Gegenwärtig wird der Markt für Elektrofahrzeuge mit einem Multiplikator von 6.3 x Marktbewertung/Umsatz bewertet. Wie wir früher schon erwähnt haben, ist das Batterie-Steuerungs-System von Hybrid Technologies beinahe perfekt und ermöglicht der Unternehmung, zukünftig schnelles Wachstum und Fortschritte bei der Kommerzialisierung seiner Hybrid Fahrzeuge. Wir glauben, dass Hybrid Technologies mit der Erschliessung eines Verteiler-Netzwerkes, sowie der Vermarktung durch strategische Partner und Endverbraucher, in den nächsten drei Jahren ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 175% erreichen wird.

Title		
Fiskaljahr		CAGR
2006A	\$390,000	
2007A	\$1,379,000	253.59%
2008E	\$4,000,000	190.06%
2009E	\$9,000,000	125.00%
2010E	\$21,000,000	133.00%
Durchschnitt		175.50%

Unter Berücksichtigung dieser Wachstumsraten und einer gegenwärtigen Industriebewertung von 6.3 x Börsenbewertung/Verkaufszahlen errechnen wir eine faire Marktbewertung für Hybrid Technologies von \$132.3 Millionen am Ende von 2010. Wir gehen davon aus, dass die Gesellschaft bis 2010 noch etwa 60% mehr Aktien im Umlauf haben wird und errechnen daher ein 12-Monats-Kursziel von 5.30 pro Aktie. Wir stufen Hybrid Technologies mit einem Spekulativen Kauf/4 und einem 12-Monats-Kursziel von \$5.30/Aktie ein. Wir sind uns bewusst, dass das Risikoprofil nicht allen Kapitalanleger zusagt und empfehlen daher den Kauf der Aktien nur solchen Investoren, die ein überdurchschnittliches Risiko eingehen können.

AKTIEN STRUKTUR

Am 17. Januar 2008, erhielt Hybrid Technologies Inc. ein neues Tickersymbol welches auf HYBR lautet. Ende Dezember 2007 ratifizierte der Aufsichtsrat einen Reverse Split der Aktien. Diese Aktienreduzierung im Verhältnis 1 Aktie für 7 Aktien ist am 17. Januar 2008 wirksam geworden. Gegenwärtig hat die Gesellschaft 15,642,929 ausstehende Aktien.

ANALYSTEN BEKANNTGABE

Analyst: Ernst Schlotter

Ernst Schlotter ist seit 1995 als Analyst tätig. Als Aktienanalyst bei SISM Research & Investment Services, Zürich, Schweiz, deckt er den Bereich Energie, und Biotechnologie ab. Sein spezifischer Sektor beinhaltet die Energie-Industrie, mit Schwergewicht auf unabhängige Unternehmen im Bereich Öl- und Gasexploration und Produktion. Gemäss der führenden Firma StarMine, ansässig in San Francisco, ist Ernst Schlotter mit vier von fünf Sternen ausgezeichnet. Staranalyst für die Genauigkeiten von Gewinnvorhersagen und der Vorhersage des Aktienkurses.

Analysten Bescheinigung:

Ich, Ernst Schlotter, erkläre hiermit, dass die Ansichten welche in dieser Aktienanalyse zum Ausdruck kommen, meine persönlichen Ansichten in allen Aspekten widerspiegeln. Ich bescheinige im weiteren, dass mein Honorar weder direkt noch indirekt, meine Empfehlungen oder Ansichten in diesem Bericht auf irgend einer Weise beeinflusst hat.

GLOSSAR ALLGEMEINER BATTERIEN UND VERWANDTEN BEZEICHNUNGEN

Batterie(n) – Eine Batterie ist ein Behälter, oder eine Gruppe von Behältern, welcher Elektroden und Elektrolyten in sich trägt, um durch chemische Reaktion Strom zu erzeugen und zu speichern. Die individuellen Behälter innerhalb einer Batterie, werden „Zellen“ genannt. Batterien erzeugen Gleichstrom („DC“).

Kapazität – Die Menge an elektrischer Energie, welche eine Zelle oder eine Batterie speichern kann, definiert durch Ampère-Stunden (Ah).

Zellen – Die Basis-Einheiten einer Batterie, um Strom zu speichern. Eine Zelle besteht aus einer Anode, Kathode und dem Elektrolyten.

Luft-Reinhalte-Verordnung/Luft-Reinhalte-Verordnungs-Ergänzung (CAA/CAAA) – Die ursprüngliche US Luft-Reinhalte-Verordnung wurde 1963 unterzeichnet. Das Gesetz schreibt Abgas-Standards für stationäre Energiequellen vor, u.a. für Fabriken und Kraftwerke. Die Verordnung (CAA) wurde verschiedentlich ergänzt, vor allem im Jahre 1990 (P.L. 101-549). Die Ergänzungen aus dem Jahre 1970 führten Abgasbestimmungen für Motorfahrzeuge ein, u.a. für Autos und Lastwagen. Kritische Schadstoffe umfassten: Blei, Ozon, CO, CO₂, Nox und PM, wie auch Luft Toxine.

Hybrid Fahrzeuge- Automobil-Fahrzeuge, die über zwei oder mehr Antriebs-Systeme verfügen. Es gibt zwei verschiedene Arten von Hybrid Elektrofahrzeugen („HEVs“), bezüglich „Serie“ oder „Parallel“. In einem Serie Hybrid-Fahrzeug kommt die gesamte Antriebs-Energie aus einer Quelle. Zum Beispiel bei einem IC/Elektro Hybrid-Fahrzeug wird der Elektromotor über die Batteriepakete angetrieben und der interne Verbrennungsmotor treibt einen Generator an, der die Batterien versorgt. Bei einem Parallel Hybrid-Fahrzeug, erfolgt der Antrieb über zwei Wege. Beim IC/Elektro Hybrid-Fahrzeug wird das Fahrzeug sowohl vom Elektromotor, wie auch vom internen Verbrennungsmotor angetrieben.

Kilowatt (kW) – Die Standard-Einheit zum Messen der elektrischen Energie-Kapazität. Ein Kilowatt entspricht 1,000 Watt.

Lithium-Ion Batterie – Eine Batterie mit hoher Energie-Dichte, wobei Lithium als aktives, elektrochemisches Material genutzt wird und der Elektrolyt eine Flüssigkeit ist, die Lithium-Ionen leitet.

Lithium Polymer Batterie – Eine Batterie, wo Lithium als elektrochemisches Material genutzt wird und der Elektrolyt ein Polymer oder Polymer ähnliches Material ist, das die Lithium-Ionen leitet.

Nickel-Kadmium Batterie - Nickel-Kadmium („Ni-Cd“) Batterien verwenden eine Nickel- und eine Kadmium-Elektrode, mit Kalium-Hydroxid als Elektrolyt. Diese Batterien sind meistens in einem Polypropylene Behälter eingepackt. Wie auch andere Batterie-Typen, werden Ni-Cd Batterien oftmals in Serie bei Automobil Batterie-Behältern eingesetzt.

Nickel Metall Hybrid Batterie – Zusammengesetzt aus ungiftigem, komplett recycelbarem Material, halten Nickel Metall Hybrid Batterien betreffend Spannungsabgabe und Lebensdauer doppelt so lange, wie allgemeine Batterie-Technologien. Die Batterie setzt sich zusammen aus Nickel-Hydroxid und einem Multi-Komponenten, einer eigens entwickelten Hybrid-Legierung bestehend aus Vanadium, Titan, Zink, Nickel und anderen Metallen in kleinen Mengen.

Null-Abgas-Fahrzeuge („ZEV“) – Sind alle Autos, die durch die ‘California Air Resources Kommission’ zertifiziert wurden, als Autos mit Null Auspuff-Abgasen. Die einzigen Fahrzeuge die gegenwärtig als ZEVs qualifiziert sind, sind Elektrofahrzeuge und Treibstoffzellen-Fahrzeuge.