

Autohersteller BYD aus China

Der große Unbekannte

Unter europäischen Autofahrern noch ein weitgehend unbeschriebenes Blatt, hat der chinesische Hersteller BYD viel Potential für den hiesigen Markt. Und Appetit auch.

Von THOMAS GEIGER



© Hersteller

Die junge Linie des elektrischen Fahrens: Konzeptstudie BYD Seed. Für das Design zeichnet Wolfgang Egger verantwortlich.

Wang Chuanfu ist ein Mann, den sie selbst hier in der Zentrale nur selten zu Gesicht bekommen und der sich nicht einmal für ausländische Gäste kurz aus dem Büro traut. Dass den 57-Jährigen ein Mythos der Unsichtbarkeit umgibt, passt zu seiner Firma, die selbst eine große Unbekannte ist. Denn zumindest europäische Autofahrer haben von BYD noch nicht viel gehört. In der PS-Branche selbst dagegen sind die drei Buchstaben in aller Munde. Denn was Mr. Chuanfu mit „Build Your Dreams“ geschaffen hat, ist beeindruckend.

1995 hat er die Firma als Batteriewerkstatt mit 20 Mitarbeitern in der Yadi Road in Shenzhen gegründet und produzierte 2005 als BYD sein erstes Auto. Seit 2010 kommen aus Shenzhen auch reine Elektroautos. Vergangene Woche feierte BYD das fünfmillionste „New Energy Vehicle“, man rühmt sich als weltgrößter Hersteller von elektrifizierten Fahrzeugen. Selbst wenn bis dato noch über 90 Prozent der Autos in China verkauft werden, schmerzt das auch die deutschen Hersteller – allen voran VW. Die hat BYD in diesem Frühling nach Urzeiten von Platz 1 der Zulassungstabelle verdrängt.

„Sky Shuttle“ auf Stelzen

Wem solche Zahlen zu abstrakt sind, der muss nach Shenzhen fliegen, wo die Geschichte begonnen hat: 65.000 Menschen arbeiten allein hier am Stammsitz, und das Areal ist mit Fertigung und Verwaltung, Design und Entwicklung und den Wohnungen für das Gros der Mitarbeiter so weitläufig, dass Mr. Chuanfu eigens ein „Sky Shuttle“ auf Stelzen übers Werksgelände fahren lässt – natürlich führerlos und selbstredend elektrisch.

Damit sorgt er für Mobilität und macht zugleich Marketing. Denn BYD baut nicht nur elektrische Autos und Nutzfahrzeuge. Sondern die Chinesen gehören auch zu den größten Herstellern von Heimspeichern für PV-Anlagen, sind weiter Zulieferer für Handys oder Laptops und haben zwei elektrische Bahnsysteme wie den Sky Shuttle und die Skyrail entwickelt.

Vorsprung gegenüber der westlichen Konkurrenz

Wie ambitioniert Herr Chuanfu seine Pläne vorantreibt, zeigt eindrucksvoll eine Wand im Foyer des Hauptquartiers, die groß ist wie ein Fußballfeld und voll hängt mit einem Teil der 30.000 Patentanmeldungen, die mittlerweile rund 70.000 Forscher und Entwickler in einem knappen Dutzend BYD-Instituten seit 1995 eingereicht haben – und jeden Tag kommen beinahe zwei Dutzend neue dazu.

In jüngster Zeit gelten viele dieser Patente natürlich jenen Batterien, von denen BYD sich einen Vorsprung gegenüber der westlichen Konkurrenz erhofft. Mittelfristig soll das die Natrium-Ionen-Batterie werden, von der sich die Chinesen einen Kostenvorteil versprechen. Doch während diese Billigbatterie bislang noch ein Phantom bleibt, sind die Blade-Zellen längst Realität. Die heißen so, weil die Zellen nicht rund sind oder prismatisch, sondern dünn und lang wie die Klingen eines Schwerts und sich im Unterboden über nahezu die gesamte Fahrzeugbreite erstrecken.



© Hersteller

Das Leben der Roboter: Hier entstehen die Fahrzeuge nahezu automatisch.

Das erhöht nicht nur die Sicherheit und macht die Batterie sogar immun gegen einen Nagelschlag, bei dem jede konventionelle Lithium-Ionen-Batterie in Flammen aufgeht. Sondern das senkt zudem die Kosten und erlaubt auch eine sehr kompakte und vor allem flache Batterie, welche die Steifigkeit erhöht, während das Gewicht sinkt. Zwei Flugstunden von Shenzhen entfernt hat BYD dafür in Chongqing für eine Milliarde Euro eine Fabrik aus

dem Boden gestampft und mittlerweile zwei Fertigungslinien aufgebaut. Obwohl das schon für 90.000 Zellen am Tag reicht, bauen sie in Zhengzhou gerade die nächste Gigafactory.

BYD rechnet für China mit einer anhaltend starken Nachfrage nach Elektroautos, die nach Schätzungen bis zum Ende des Jahrzehnts 90 statt der aktuell 30 Prozent Marktanteil haben werden. Zweitens treibt BYD die Expansion im Ausland voran. Nachdem das Unternehmen bereits Fahrzeug- und Batteriewerke in Amerika und anderen asiatischen Staaten angekündigt hat, ist deshalb jetzt offenbar Europa an der Reihe: Gerüchte halten sich hartnäckig, aber bald soll es Klarheit geben, vielleicht sogar einen Standort in Deutschland.

Schimpfen über Schneckentempo

Erst einmal müssen sie hier aber ihre Flotte bekannt machen und die Autos auf die Straße bringen. Schon im ersten Jahr haben sie mit Han, Atto 3, Dolphin und Tang gleich vier Modelle im Handel, die vom ehemaligen Audi-Designchef Wolfgang Egger gestaltet wurden. Die nächsten zwei sind bereits auf dem Weg nach Europa. Erst kommt der Seal, der als schmucke Elektrolimousine mit guten 500 Kilometer Reichweite antritt, und kurz darauf der technisch eng verwandte Seal U, der auf Konkurrenten wie den VW ID.4 zielt.

Das Auto, das ihnen am meisten helfen könnte, ist der Seagull. Während VW oder Renault gerade um ein Elektroauto ringen, das alltagstauglich und trotzdem bezahlbar ist, soll der das Zeug zum neuen Volkswagen haben. In der Basisversion in China umgerechnet keine 10.000 Euro teuer, im besten Fall aber mit genug Akkuleistung für 300 Kilometer, verkauft sich der Fünftürer dort gut: Im April waren es über 14.000 und im Mai schon mehr als 23.000 Exemplare.

Zeug zum Bestseller

Angesichts der weit über 30.000 Euro für ein vernünftiges E-Auto eines nicht-chinesischen Herstellers hätte der Seagull auch bei uns das Zeug zum Bestseller und interessiert die ausländischen Gäste in der Zentrale deshalb am meisten. Aber in den nächsten zwölf Monaten wird das sicher nichts, wiegeln die Chinesen ab, wenn sie den Namen Seagull denn überhaupt mal in den Mund nehmen. Dass sie so zurückhaltend sind, hat mehrere Gründe: Erstens wollen sie beim Aufbau ihrer Marke in Europa nicht als Billiganbieter abgestempelt werden und zweitens, weil sie am Seagull mit Blick auf Ausstattung, Homologation und vor allem Sicherheit so viel machen müssten, dass der Kampfpriest ohnehin nicht zu halten wäre.

Zudem muss BYD erst einmal ein Händlernetz knüpfen. Dass die Firma erst ein rundes Dutzend Partner hat, statt wie geplant über 100, liegt allein an den Behörden, heißt es, und man schimpft über das Schneckentempo und die ausufernde Bürokratie in Deutschland. Andere Länder setzen sich gegen die chinesische Expansion noch wirkungsvoller zur Wehr: So trietzt Indien BYD mit Steuerprüfern und untersagt den Bau eines neuen Werks.

Quelle: F.A.Z.