

Chinesen überholen Tesla – und wollen weltweit expandieren

Elektromobilität Der Batteriehersteller BYD baut erst seit 2003 Autos. Jetzt will er in Europa, Japan und in den USA die Verkäufe ankurbeln.

Hans-Jürgen Maurus

Für den chinesischen Autohersteller BYD (Build Your Dreams) war es eine historische Woche. Erstmals überholte er den US-Rivalen Tesla bei den Verkaufszahlen. Im ersten Halbjahr setzte der Konzern aus Shenzhen 641'000 Elektroautos ab, eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 300 Prozent. Tesla verkaufte weltweit 564'000 Autos.

Mit dem neuen Modell Seal hat BYD seit kurzem einen Konkurrenten zum Tesla Model 3, dem bislang meistverkauften Elektroauto der Welt. In nur sieben Stunden wurden bei der Lancierung im Mai 22'000 Seals verkauft.

Mit den jüngsten Verkaufszahlen hat der von US-Investor Warren Buffett unterstützte chinesische Konzern nicht nur Tesla, sondern auch VW, Ford und General Motors überflügelt. Zudem hat er als bedeutender Batterieproduzent den südkoreanischen Rivalen LG als weltweit zweitgrössten Hersteller von Batterien für Elektroautos verdrängt.

Der drittwertvollste Autokonzern der Welt

Ähnlich sieht es beim Börsenwert aus. BYD bringt es auf eine Marktkapitalisierung von rund 136 Milliarden US-Dollar. Damit hat sich der Unternehmenswert seit Juni 2020 mehr als versechsfacht. BYD ist nun nach Tesla und Toyota der drittwertvollste Autokonzern der Welt und hat Volkswagen vom dritten Rang verdrängt.

Tesla hatte in Shanghai mit den Folgen harter staatlicher Covid-Massnahmen wie Fabrikschliessungen und Ausgangssperren zu kämpfen. Es dürfte deshalb 80'000 bis 100'000 Fahrzeuge weniger produziert haben als ohne diese Einschränkungen. BYD war in Shenzhen in einer besseren Lage. Zudem machten Tesla Lieferkettenprobleme zu schaffen.

Der Vormarsch des chinesischen Autokonzerns verdeutlicht die zunehmende Bedeutung von Elektromobilität in China und die wachsende Rolle chinesischer Firmen, die diesen Markt aufmischen. Zahlreiche Unternehmen sind zwar in Europa vertreten, doch der Durchbruch blieb aus.

Das soll sich jetzt ändern. BYD, die ausserhalb von China ziemlich unbekannt ist und in den ersten fünf Monaten dieses Jahres nur 3300 Fahrzeuge exportiert hat, nimmt nun Europa ins Visier. Soeben hat sie mit der niederländischen Louwman Group, einem bedeutenden Autoimporteur, einen Vertrag unterschrieben. Der erste Showroom entsteht in Amsterdam.

Doppelt so hohe Verkäufe sind das Ziel

Der Konzern wurde in den Neunzigerjahren von Universitätsprofessor Wang Chuangfu gegründet, begann als Batteriespezialist und baut erst seit 2003 Autos, mittlerweile

auch Busse, Transporter, Kleinlastwagen oder Gabelstapler. Mit 230'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dem US-Grossaktionär Berkshire Hathaway von Warren Buffett im Rücken und dem ehemaligen Audi-Chefdesigner Wolfgang Egger als Leiter eines 200 Mann starken Teams aus zehn Ländern will BYD mit attraktiven Produkten nach Europa, USA und in andere asiatische Länder wie Japan expandieren und seine Verkaufszahlen verdoppeln. Dieses Ziel gab der Konzern bekannt.

Ein erster Anfang ist in Europa bereits gemacht: In Norwegen, das die höchste Elektromobilitätsrate Europas hat, wurden im vergangenen Jahr 1000 Stück des SUV Tang verkauft. In Ungarn baut BYD Elektrobusse, die einen europäischen Marktanteil von 20 Prozent erobert haben. Vom Kompakt-Stromauto Dolphin zum Kampfpfeil ab 12'600 Euro bis zur Elektro-Luxuslimousine Han ist die Produktpalette breit aufgestellt.

Galten chinesische Autobauer als langweilig oder gar Billiganbieter, setzen sie jetzt auf hochwertige Technologie. BYD sei ein «ernst zu nehmender Player», betont Wirtschaftsprofessorin Anja Schulze, Leiterin des Swiss Center for Automotive Research an der Universität Zürich. BYD will die gesamten Lieferketten kontrollieren, etwa durch den Kauf des chinesischen Halbleiterherstellers Tysic und von sechs afrikanischen Lithium-Minen.

BYD habe sich allein durch seine Grösse einen Vorteil verschafft, sagt der Auto-Wissenschaftler Ferdinand Dudenhöffer von der Universität Duisburg-Essen (D). Gerade beim Elektroauto sei das wichtig. BYD spiele dabei «ganz vorne mit». Zudem sei der Konzern hochinnovativ mit seiner sogenannten Blade-Batterie. Diese erlaubt deutlich höhere Energiedichten auf gleichem Volumen, was Platz spart. Auch Tesla will die Blade-Batterie nutzen.

BYD habe eine hohe Kompetenz bei Batterien aufgebaut, sagt Michael Dunne, ein ehemaliger Manager von General Motors. Das US-Analysehaus Bernstein Research schätzt, dass der chinesische Konzern bereits 10 Prozent der weltweiten Batterieproduktion kontrolliert. Die Kapazitäten sollen binnen drei Jahren von 80 auf 185 Gigawattstunden hochgefahren werden.

Magere Stückzahlen in der Schweiz

Noch sind die Stückzahlen chinesischer Hersteller in der Schweiz gering. Im vergangenen Jahr wurden von der Marke Aways 38 Fahrzeuge und von JAC Motors 81 Stück importiert, meldet Christoph Wolnik von Auto Schweiz, der Vereinigung der offiziellen Automobil-Importeure. Der grösste chinesische Hersteller Saic brachte es auf lediglich 53 Stromlieferwagen der Marke Maxus.

Aways hatte bereits 2019 auf dem Genfer Autosalon seinen vollelektrischen U5 präsentiert, aktuell wird das Elektro-SUV Coupé U6 getestet. Die Fahrzeuge werden in der Schweiz, Deutschland, Frankreich, Italien, Belgien und den Niederlanden angeboten. JAC Motors hat mit den Autos E-S4 und E-S2 sowie

dem Lastwagen N55 mehrere Produkte im Angebot. Fachleute mutmassen, dass auch der chinesische Hersteller Nio in die Schweiz expandiert.

Schweizer Zulieferer machen sich Hoffnungen

Die Schweizer Autozulieferer sind seit vielen Jahren in China aktiv. Sie beliefern dort chinesische und ausländische Hersteller. Spezialisten wie Ems-Chemie, Autoneum, Komax, DGS Druckguss Systeme, Dätwyler und Georg Fischer sind gesuchte Geschäftspartner. Sie verfügen häufig über mehrere Standorte in China und haben ihre Präsenz schrittweise ausgebaut. Sie können sich durch BYDs weltweite Expansion gute Chancen auf steigende Umsätze ausrechnen.

Chinesische Elektrofahrzeuge-Exporte dürften die Nachfrage nach Schweizer Produkten ankurbeln. ABB etwa könnte mit seiner Spitzentechnologie bei Schnellladern für E-Autos profitieren. Bei Autoneum hofft man ebenfalls auf wachsende Umsätze. Sprecherin Claudia Güntert sagt: «Sollten chinesische Fahrzeughersteller in der Zukunft in anderen Regionen produzieren, würden sich daraus sicher auch für uns neue Chancen ergeben.»

An der Automesse in Shenzhen steht der neuste Coup von BYD: Der Seal soll Teslas Model 3 Konkurrenz machen. Foto: Getty Images

Wang Chuangfu, Gründer und Chef von BYD (l.), und Tesla-Gründer Elon Musk. Fotos: AP/DPA