

Elektrische Träume

BYD (Build Your Dreams) ist in vielfacher Hinsicht anders als alle anderen chinesischen Fahrzeughersteller. Das Unternehmen wurde 1995 in Shenzhen von Wang Chuanfu zur Herstellung von Batterien gegründet und ist an der Börse von Hong Kong gelistet. 2003 stieg BYD durch den Kauf des maroden Herstellers Xi'an Qinchuan in die Automobilproduktion ein. Dabei ging es weniger um das einzige Modell von Xi'an Qinchuan, denn der Flyer auf Basis des Suzuki Alto der zweiten Generation aus den Achtziger Jahren war zu diesem Zeitpunkt bereits völlig veraltet. Vielmehr war BYD an der Lizenz zur Herstellung von Fahrzeugen interessiert. 2005 ging mit dem F3 das erste eigene Fahrzeug an den Markt und der Flyer lief 2007 endgültig aus. 2008 wurden der F6 und der F0 nachgeschoben. Hergestellt werden die Fahrzeuge in Xi'an und in Shenzhen. Außerdem gibt es noch das Entwicklungszentrum mit 3 000 Ingenieuren in Shanghai und die Herstellung von Stanzteilen in Peking. Für Shenzhen ist ein riesiges Entwicklungszentrum mit 10 000 Ingenieuren in Planung.

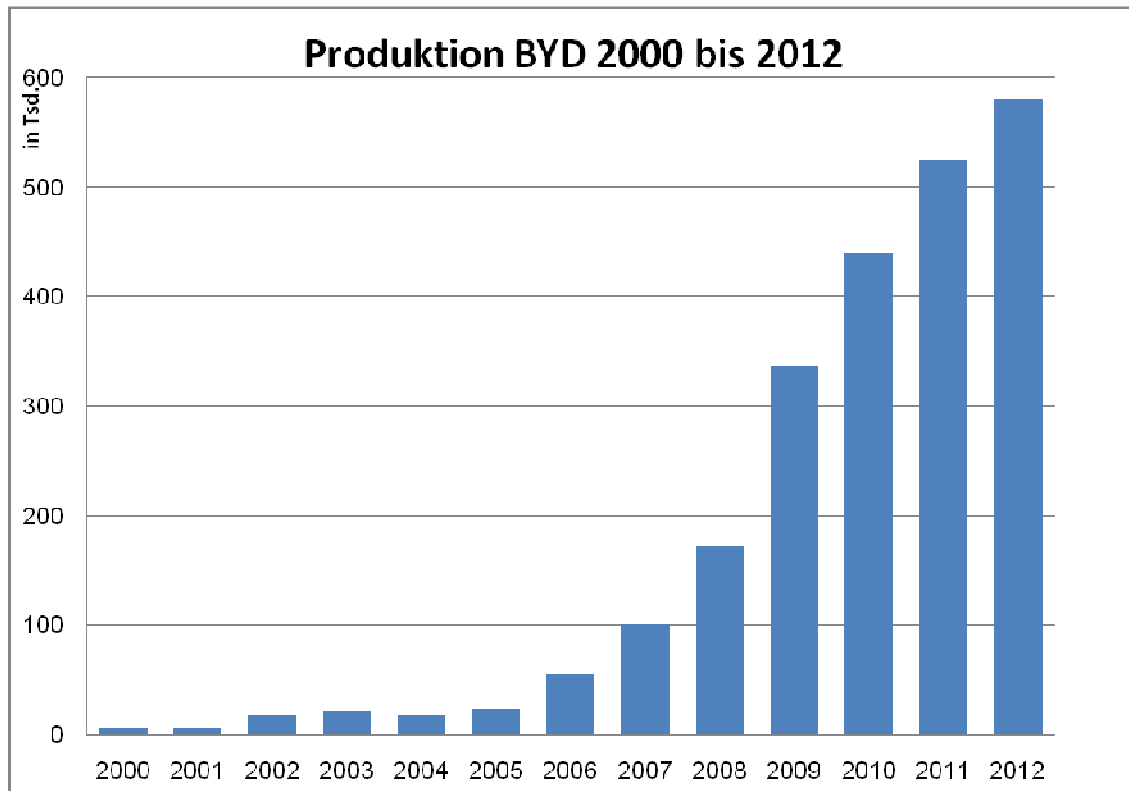
Derzeit besteht die Modellreihe aus folgenden Fahrzeugen:

Modell	Gebaut seit	Segment	Preisspanne (EUR)	Absatz 2008
F0	2008	Subkompakt	4 000 – 5 500	24 000
F3, F3-R	2005	Kompakt	6 000 – 10 000	131 000
F6	2008	Mittelklasse	9 000 – 16 000	10 000

Quelle: Jochen Siebert Consulting

Für 2009 und 2010 sind weitere Modelle geplant: Der G3 als Nachfolger des F3, der allerdings weiterlaufen soll, der L3 als gehobener Variante des G3, der MPV M6, das SUV S6, sowie das Festdachcabrio S8.

Während die Produktion von Xi'an Qinchuan/BYD bis 2005 bei höchstens etwa 20 000 Einheiten pro Jahr dümpelte, ging es ab 2006 steil aufwärts. Bereits 2008 wurden 171 000 Fahrzeuge verkauft, für 2009 erwartet Jochen Siebert Consulting deutlich mehr als 300 000 Einheiten. Mit bereits 95 000 verkauften Einheiten von Januar bis Mai 2009 setzt sich der F3 sogar an die Spitze aller PKW in China. Bis 2012 erwartet Jochen Siebert Consulting eine Steigerung der Produktion auf knapp 600 000 Einheiten.



Quelle: Jochen Siebert Consulting

Die Investitionen in neue Fahrzeuge und Anlagen werden bisher nur zu einem kleineren Teil aus dem Fahrzeuggeschäft selbst finanziert, sondern vor allem aus dem Batteriegeschäft. BYD ist mit einem Marktanteil von 65 % bei Nickel-Cadmium und 30 % bei Lithiumionen Batterien einer der weltweit größten Hersteller.

Die Herstellung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen war von Beginn an wesentlicher Bestandteil des Planes. Der bereits seit Ende 2008 hergestellte F3DM (Dual Mode) wird ab September 2009 auch an Privatkunden geliefert, nachdem er zunächst nur durch die Regierung in Shenzhen erprobt wurde. Der F3DM ist das weltweit erste Lithiumionen Plug-In Hybridfahrzeug mit Range Extender und kann nach Angaben von BYD bis zu 100 Kilometer rein elektrisch fahren, wenn auch nur bei einer konstanten Geschwindigkeit von 50 km/h. Es wird sich zeigen, ob das Fahrzeug bei einem Preis von etwa 17 000 Euro Abnehmer finden wird. Auch die Ladezeit von 9 Stunden an einer Haushaltssteckdose dürfte sich derzeit noch als Hemmschuh erweisen. Dieses Problem teilen jedoch aller Hersteller, die Plug-in Hybride planen.

Die Batterietechnologie von BYD fand auch das Interesse von Warren Buffet, dessen Berkshire Hathaway sich im September 2008 für 230 Millionen US\$ einen Anteil von 10 % an BYD gesichert hat.

Außerdem untersucht Volkswagen derzeit intensiv, ob BYD als Partner für Hybrid- und Elektroantriebe in Frage kommt. BYD erwartet von einer Zusammenarbeit mit Volkswagen den Zugang zur besseren elektronischen Umschaltung vom Elektro- auf den Verbrennungsmotor, die beim F3DM noch vielfach kritisiert wird.

Auch der F6 wird als Dual Mode Variante auf den Markt kommen. Für 2011 ist dann der Schritt zum reinen Elektrofahrzeug geplant. Der e6 soll mit einer von BYD entwickelten Lithium-Eisenphosphat-Batterie 400 Kilometer weit fahren können. Allerdings wird die Batterie ein stattliches Gewicht von 600 Kilogramm haben. Außerdem kann eine derartige Batterie nicht an Haushaltssteckdosen aufgeladen werden. Der Erfolg hängt daher von einer noch zu installierenden Infrastruktur von Ladestationen ab. Der Zeitplan ist daher mehr als fraglich.

Die Wertschöpfung bei BYD ist enorm hoch und wird mit etwa 70 % geschätzt. Unter anderem stellt BYD sogar Airbags selbst her. Auch Armaturenbretter, Türpaneele, Lenksysteme, Kabelbäume, Stoßdämpfer, HVAC, Sitze, Bremsen, Fensterheber, Scheibenwischer und Audioanlage werden im eigenen Unternehmen gefertigt. Die Anlagen sind nur in geringem Maße automatisiert, um den Arbeitskostenvorteil voll auszuschöpfen.

Wenn externe Zulieferer zum Zuge kommen, so handelt es sich meist um unbekannte chinesische Unternehmen. Eine der Ausnahmen ist Punch Powertrain aus Belgien, die CVT an BYD liefern. Auch die größeren Motoren werden noch von Mitsubishi bezogen, während der 3 Zylinder Motor für den F0 von BYD selbst gefertigt wird.

Nicht ganz so viel Mühe macht sich BYD beim Design. Der F3 sieht dem Toyota Corolla der vorigen Generation sehr ähnlich, der G3 wird dem jetzigen Corolla ähnlich sehen. Der F0 hat viel Ähnlichkeit mit dem Toyota Aigo, während der M6 dem Toyota Previa aus dem Gesicht geschnitten ist. Der S6 wird sofort an den Lexus RX350 erinnern, während der S8 von vorne dem Mercedes CLK entlehnt ist. Auch BYD streitet gewisse Ähnlichkeiten nicht ab, verbucht dies jedoch lediglich unter Benchmarking.

Wang Chuanfu hat die Losung ausgegeben, daß BYD bis 2025 der größte Fahrzeughersteller der Welt wird. Hoffentlich hat er bis dahin auch in eine Designabteilung investiert.

Jochen Siebert