
Vorstellung BYD: Atto 3, Han und Tang kommen nach Europa

Von Michael Kirchberger, cen

Der Unternehmensname klingt mythisch, die der Modelle muten ebenfalls eigentümlich an. BYD, das ist die Abkürzung für Build Your Dreams (Gestalte Deine Träume), kommt Ende des Jahres mit dem Elektriker-Trio Atto 3, Han und Tang nach Europa. Han und Tang waren bedeutende Herrscherdynastien Chinas, der Atto wurde nach dem Begriff für das internationale Einheitensystem benannt.

Nach dem Test in Norwegen glaubt der Autobauer, die Zeit für den rein elektrischen Antrieb sei nun auch in der Alten Welt gekommen. Die Niederlande und Schweden machen den Anfang, Deutschland folgt zum Jahreswechsel. Premiere feiern die drei Baureihen auf dem Pariser Autosalon im Oktober.

Für die Form der Fahrzeuge hat sich BYD europäische Hilfe besorgt. Wolfgang Egger, formals bei Alfa Romeo und Audi tätig, ist Designchef der Marke. Er hat mit fließenden Linien und passenden Proportionen ein schlüssiges Gesamtkonzept entwickelt, wenn auch im Innenraum an manchen Stellen der chinesische Hang zur Opulenz durchschlägt. Hochwertig wirkt das allemal und auch die Wahl der Materialien lässt keine Wünsche offen. Der Han tritt als fast fünf Meter lange Limousine der gehobenen Mittelklasse an, der Tang ist ein 4,87 Meter langes Fullsize-SUV mit sieben Plätzen. Der Atto 3 basiert als erstes Fahrzeug der Marke auf der neuen e-Plattform 3.0, er ist der einzige, der mit reinem Frontantrieb daherkommt. Seine großen Brüder setzen mit einem Dualmotor-System auf Allradantrieb.

Der Kleinste im Bunde schafft 160 km/h Spitze, von 0 auf 100 sprintet er in 7,3 Sekunden. Hierfür reichen die 150 kW (204 PS) der E-Maschine, die es im WLTP Zyklus dank eines 60,5-kWh-Akkus auf 420 Kilometer Reichweite bringen soll. An einem 110-kW-Gleichstrom-Anschluss geladen vergehen etwa 30 Minuten bis 80 Prozent Füllstand, an einer Wallbox sind es rund 5,5 Stunden, bis der Akku komplett geladen ist. Der Han ist mit 376 kW (512 PS) deutlich kräftiger und schafft den Standardsprint in 3,9 Sekunden, der ähnlich motorisierte Tang braucht dafür 4,5 Sekunden. Ihre Höchstgeschwindigkeiten sind auf 180 km/h limitiert. Als Reichweiten gibt BYD 400 und 521 Kilometer bei Akku-Kapazitäten von rund 86,5 kWh an.

Die Eigenfertigung der Batterien ist für den Hersteller ein Selbstläufer. Schließlich wurde das Unternehmen 1995 als Betrieb für Akku-Produktion gegründet, bis 2003 ein finanziell angeschlagener staatlicher Autobauer übernommen wurde. Heute setzt BYD auf eine spezielle Technik, die sich deutlich von der üblichen Zellenbauweise der Lithium-Batterien unterscheidet. Aus verschiedenen Metall- und Kunststofffolien werden etwa drei Zentimeter dicke, Blades genannte Module zusammengefügt. Deren Länge kann variieren, eine enge Koppelung macht die Blades verwindungssteif, so dass sie nicht nur zum tragenden Teil im Wagenboden der Karosserie werden, sondern auch leistungsfähiger als eine Zellen-Batterie sind. Außerdem wird Eisenphosphat statt Kobalt genutzt, was die Entzündbarkeit bei einer unsachgemäßen Ladung oder mechanischen Beschädigung drastisch verringert. Die Blades überstehen so den so genannten Nageltest, bei dem ein spitzer Dorn hindurchgestochen wird, was bei Zellen-Batterien schnell zu einem nur schwer zu löschenden Brand führt.

Außerdem ist dieser Batterietyp weniger temperaturanfällig. Eine Wärmepumpe sorgt bis minus 30 Grad für Betriebssicherheit, bei einem Test in Norwegen bei minus 14 Grad wurde lediglich ein Leistungsverlust von elf Prozent ermittelt, während andere Akkus von

Elektroautos mehr als 35 Prozent verloren.

Ob es BYD ergeht wie anderen chinesischen Herstellern wie Great Wall, Brilliance oder Quoros zuvor, die nach einem kurzen Europa-Gastspiel wieder das Weite suchten, bleibt abzuwarten. Ausschlaggebend dürfte vor allem der Preis sein. Darüber gibt es noch keine Angaben, das Preisniveau sei noch einzuschätzen, heißt es. Teurer als ein VW ID4 oder gar ein Hyundai Kona Elektrik dürfte der Atto 3 keinesfalls werden, aber wenn er für deutlich weniger als 35.000 Euro auf den Markt käme, dürfte das wohl auch den europäischen Kunden zum Grübeln bringen. (Michael Kirchberger/cen)

Bilder zum Artikel



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



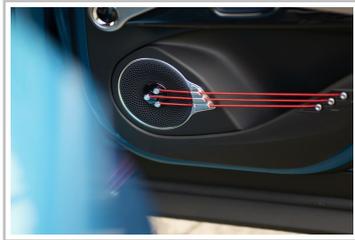
BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



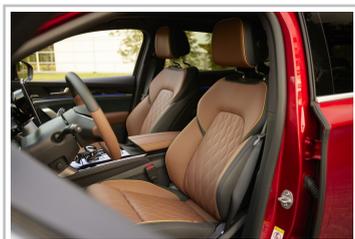
BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



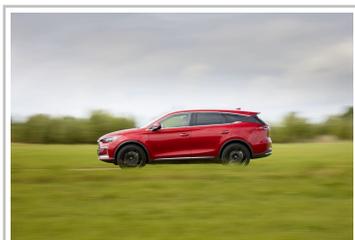
BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD
