
BYD bringt seine Träume nach Europa

Von Walther Wuttke, cen

Die chinesischen Automobilhersteller nutzen die Möglichkeiten, die ihnen der Übergang zur Elektromobilität bietet und schicken ihre Modelle nach Europa. Mit den neuen Fahrzeugen rechnen sie sich wesentlich bessere Chancen aus, gegen die etablierten Hersteller bestehen zu können.

BYD – die Buchstabenkombination steht für Build your Dreams (Baue Deine Träume) – gehört zu den Neulingen in Europa und beginnt jetzt mit dem Vertrieb in Deutschland. Das 1995 gegründete Unternehmen startete mit der Entwicklung und Produktion von Lithiumionen-Akkus, die bald weltweit in Mobiltelefonen eingesetzt wurden. Doch wer Träume hat und diese auch realisieren will, begnügt sich nicht mit Akkus für die Kommunikation, sondern nutzt das Wissen, um die Mobilität zu elektrisieren. Und daher rollte im Jahr 2008 der weltweit erste in Großserie hergestellte Plug-in-Hybrid auf die Straßen der Volksrepublik. Daneben stellte BYD aber auch noch konventionell angetriebene Fahrzeuge her. Inzwischen haben die „chinesischen Träumer“ mehr als 3,3 Millionen E-Mobile weltweit verkauft. Und gleichzeitig so gut wie alle Mobilitätsbereiche – vom Gabelstapler bis zum Linienbus – elektrifiziert. Im vergangenen Jahr endete bei BYD das Verbrenner-Zeitalter. Seitdem werden nur noch E-Modelle in den Fabriken hergestellt.

Nachdem sich die junge Marke in Asien etabliert hatte, kam der Beschluss, „wir gehen nach Europa“, erklärt der europäische BYD-PR-Chef Mike Bellinfante. „Als einziger Hersteller weltweit entwickelt BYD die komplette elektronische und elektrische Architektur, einschließlich Batterie, Halbleitern und Motorsteuerungssysteme“, beschreibt Bellinfante die Stärke der Marke. Die Energie wird in der von BYD entwickelten Blade-Batterie gespeichert, die den umweltverträglichen Rohstoff Lithium-Eisenphosphat nutzt, und die, so Bellinfante „eine höhere Leistung, sowie eine größere Reichweite und ein höheres Sicherheitsniveau erreicht. Außerdem ist der Energiespeicher leichter als herkömmliche Akkus“.

Nun startet BYD also in Europa und blickt schon in die Zukunft. „Wir hätten gerne eine Fabrikation in Europa, und da wäre Deutschland sicher ein guter Standort“, erklärt Bellinfante. Aus den Überlegungen könnten schon bald konkrete Pläne werden, denn angeblich gibt es bereits erste Gespräche mit Ford, um die Fabrik im saarländischen Saarlouis zu übernehmen, wo bis zum Jahr 2025 noch der Focus gebaut wird.

Im Gegensatz zu anderen chinesischen Anbietern setzt BYD auf den klassischen Vertrieb in Autohäusern. Importeur ist die schwedische Hedin-Gruppe. Aktuell verkaufen sechs Händlergruppen die BYD-Modelle. „Zusätzlich“, so Lars Pauly, Geschäftsführer der Hedin Electric Mobility GmbH, „planen wir den Aufbau eigener Niederlassungen.“ Mittelfristig soll das Netz auf 100 Stützpunkte in Deutschland wachsen.

Das Volumenmodell in der zurzeit überschaubaren Modellpalette ist das kompakte SUV Atto 3. Daneben stehen noch die Limousine Han (ab 70.805 Euro) und das große SUV Tang (ab 71.400 Euro) im Angebot. „In Zukunft werden wir noch Modelle in weiteren Segmenten nach Europa bringen“, blickt Bellinfante in die Zukunft. Für den Atto 3, der in Belgien zum Familienauto des Jahres gewählt wurde, entwickelten die chinesischen Ingenieure eine eigene Plattform, und das Design entwarf der ehemalige Audi-Kreative Wolfgang Egger. Die Formsprache des 4,45 Meter langen BYD verzichtet auf überflüssige Schmuckelemente, ist sachlich und reiht sich ohne formal aufzufallen in das Straßenbild ein.

Im großzügig ausgelegten Innenraum durften sich die Designer etwas vom Üblichen lösen, ohne allerdings zu verspielt zu werden. Der je nach Version zwischen 12,8 und

15,6 Zoll große berührungsempfindliche Bildschirm lässt sich aus seiner horizontalen Position in die Vertikale drehen – das ist bisher einmalig, und die Lüftungsdüsen wirken leicht futuristisch. Drei Kordeln in den Türseiten mutieren bei Berührung zu Gitarrensaiten, wobei der Ton über die Lautsprecher noch verstärkt wird. Die Materialien sind hochwertig und bestens verarbeitet und lassen eine Wohlfühl-Atmosphäre entstehen.

Doch damit sind die Spielereien auch schon aufgezählt. Einmal in Fahrt, zeigt sich der Atto 3 von seiner angenehmen Art, schluckt die Defizite der Infrastruktur und bleibt bis 130 km/h erfreulich leise. Das Fahrwerk ist eindeutig auf Richtung Komfort abgestimmt, was Zeitgenossen, die eine gewisse Härte erwarten, vielleicht zu weich erscheinen mag.

Der Motor leistet 150 kW (204 PS) und beschleunigt den Atto in 7,3 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 160 km/h erreicht. Als Reichweite verspricht BYD 420 Kilometer (565 km in der Stadt), was bei einer Ausfahrt rund um Amsterdam in einem stark tempobegrenzten Umfeld auch durchaus realistisch erscheint. Am Ende meldete der Bordrechner einen Verbrauch von 20,2 kWh. Die 60,48 kWh starke Batterie lässt sich je nach Ladetechnik in 29 Minuten von 30 auf 80 Prozent am Schnelllader aufladen. Von 0 bis 100 Prozent sollen laut BYD 80 Minuten vergehen. Der Atto 3 ist bereits in der Basisversion vollständig ausgestattet und kostet mindestens 42.245 Euro. (Walther Wuttke/cen)

Daten BYD Atto 3

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,87 x 2,05

Radstand (m): 2,72

Antrieb: E-Motor, FWD

Leistung: 150 kW/204 PS

Max. Drehmoment: 310 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: k.A.

Leergewicht / Zuladung: min. 1750 kg / max. 410 kg

Preis: 42.245 Euro

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 Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Tang.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



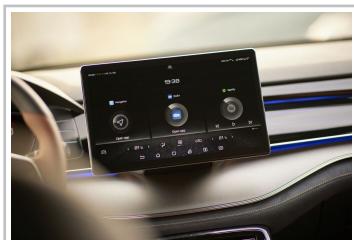
BYD Tang.

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 Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



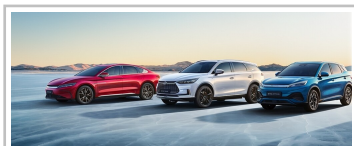
BYD Han.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



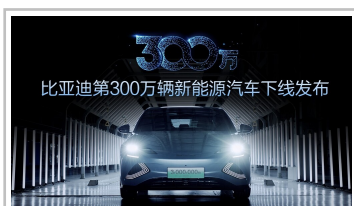
BYD Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Andreas Herker



BYD-Modellpalette (von links): Han, Tang und Atto 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



Das dreimillionste Elektroauto von BYD.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD auf der IAA Transportation 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD e-Bus der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BYD



Elektro-Gabelstapler von BYD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BYD
