



Der M-Byte, ein vollelektrisches SUV des chinesischen Autoherstellers Byton, soll demnächst die Märkte dieser Welt erobern – Experten räumen dem Fahrzeug gute Chancen ein.

FOTO: ANDREJ SOKOLOV/DPA

China schaltet auf Elektro

Chinas Automarkt steckt in einer tiefen Krise. Im Oktober ging der Absatz auf dem weltgrößten Markt erneut zurück. Die Führung der Volksrepublik drückt bei der Elektromobilität nun umso kräftiger auf die Tube.

VON FELIX LEE

Von Weitem wirkt der M-Byte wie ein SUV, das Kunden derzeit en masse kaufen: ein fast fünf Meter langes Gefährt in konventionellem Design. Bei näherem Hinsehen fällt jedoch auf, dass der Front die typischen Lufteinlässe eines Verbrenners fehlen. Die braucht er nicht. Der M-Byte ist ein reiner Stromer, dessen technisches Innenleben in die Zukunft weist. Ein Beispiel: die vorn im Innenraum angebrachte und nach hinten gerichtete Kamera. Noch dient sie dazu, den Fahrer zu identifizieren und dessen Nutzerprofil zu aktivieren, sie kann aber auch notwendiges Element des autonomen Fahrens sein.

Der Fahrer eines M-Byte blickt auf ein lang gezogenes Display im XXL-Format (48 Zoll), zwei weitere Bildschirme, einer auf dem Lenkrad und einer zwischen den Vordersitzen, komplettieren das futuristische Cockpit. Zwei Varianten des SUV soll es geben: eine mit Heckantrieb, 200 kW (272 PS) und einer Reichweite von 360 Kilometern sowie eine mit Allradantrieb, 350 kW (475 PS) und einer stärkeren Batterie, die für 460 Kilometer ausreichen soll.

Noch ist der M-Byte nicht auf dem Markt. Der chinesische Autohersteller Byton will sein erstes Modell erst von Mitte des kommenden Jahres an in China verkaufen. Dennoch wird das Unternehmen in der Volksrepublik bereits als Shootingstar gefeiert, der M-Byte von internationalen Autoexperten als eines der ersten aussichtsreichen E-Modelle aus China gehandelt. Der Verkaufsstart in Nordamerika und Europa ist für Mitte 2021 vorgesehen. Unverbindliche Reservierungen sind bereits möglich. Und davon hat Byton nach eigenen Angaben bislang mehr als 50 000 Stück gesammelt, ein großer Teil stammt aus Europa.

Einen solchen Erfolg hat Chinas Automobilindustrie dringend nötig. Denn auf dem größten Automarkt der Welt kriselt es: Im Oktober 2019 ist der Absatz zum 16. Mal in den vergangenen 17 Monaten gesunken, teilte der Branchenverband „China Passenger Car Association“ Anfang November mit. Die sich eintrübende Konjunktur und der Handelskrieg zwischen China und den USA hinterlassen ihre Spuren und verunsichern die einst ausgabe-freudigen Kunden. Insgesamt wurden im Oktober 1,87 Millionen Fahrzeuge verkauft, sechs Prozent weniger als im Vorjahresmonat. Der Herstellerverband „China Association of Automobile Manufacturers“ geht davon aus, dass der chinesische Markt 2019 zum zweiten Mal innerhalb von drei Jahrzehnten schrumpfen wird. Branchenkenner sprechen bereits von einer „historischen Flaute“.

Auch die deutschen Autobauer Daimler, BMW und Volkswagen spüren die sinkende Nachfrage. Sie sind auf dem für sie wichtigsten Auslandsmarkt der Welt jedoch bei Weitem nicht so stark betroffen wie die lokalen Hersteller. Umso mehr ist die chinesische Führung darum bemüht, die heimische Autobranche auf Elektromobilität umzupolen.

Sie heißen Thunder Power oder WM – es vergeht kaum ein Monat, in dem nicht ein weiterer Anbieter für E-Autos die Bühne betritt. Bereits vor einem Jahr startete das Shanghaier Start-up NextEV die Auslieferung des rein elektrisch betriebenen Geländewagens Nio ESS. Auch dieses Gefährt ist reif für den Weltmarkt:

350 Kilometer schafft das Fahrzeug nach Angaben des Herstellers mit vollgeladenem Akku, der dank einer Schnellladefunktion innerhalb von nur einer Stunde aufgeladen sein soll. Innerhalb von 4,4 Sekunden beschleunigt der ESS von null auf 100 Kilometer pro Stunde. Vor allem ist er mit umgerechnet rund 60 000 Euro aber nur halb so teuer wie Teslas Model X.

Und dann gibt es BYD: Das chinesische Unternehmen, das einst ein reiner Fabrikant von Batterien war, ringt nun mit Tesla um den ersten Platz des weltgrößten Herstellers von Elektroautos. Trotz allgemeiner Absatzkrise hat die chinesische Firma bis Mitte des Jahres

„Derzeit beherrschen die Chinesen den E-Markt ihres Landes.“

Jia Xinguang, Autoanalyst

ihren Gewinn im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf rund 1,6 Milliarden Yuan, etwa 200 Millionen Euro, mehr als verdreifacht.

Nach Einschätzung des Beratungsunternehmens Roland Berger hat sich die Volksrepublik im Rennen um die E-Mobilität eine Führungsposition erarbeitet. „Kein anderes Land ist so fortschrittlich und offen für neue Technologien“, sagt Wolfgang Bernhart, Partner bei Roland Berger. Angesichts des radikalen Wandels – auch in vielen anderen Ländern – weg vom Verbrennungsmotor hin zur Elektromobilität sei China dabei, zum globalen Innovationstreiber in der Automobilindustrie aufzusteigen.

Dieser Erfolg ist allerdings keineswegs einer technischen Überlegenheit geschuldet. Die chinesische Regierung hat mit massiver Förderung und rigiden Regeln massiv zu dieser Entwicklung beigetragen. Seit Anfang des Jahres muss jedes zehnte in der Volksrepublik produzierte Fahrzeug ein reiner Stromer oder zumindest mit einem Hybridmotor ausgestattet

sein. In den vergangenen Jahren hat der chinesische Staat den Verkauf von Elektroautos gefördert. Mit Erfolg: 700 000 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge wurden 2018 in China verkauft. Mitte 2019 sind die kräftigen Subventionen ausgelaufen. Dahinter steckt die Logik, dass E-Autos ab sofort die Normalität sein sollen und die Regierung schlecht den gesamten Markt subventionieren kann. Nach Schätzungen der Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers werden die Verkäufe umweltfreundlicherer Fahrzeuge in China bis 2020 auf 1,4 Millionen Stück in die Höhe schießen. Bis 2025 soll ein Fünftel aller verkauften Wagen elektrisch fahren.

Vor allem aber ist China Ladesäulen-Weltmeister. Bereits eine Million Strompunkte stehen in den chinesischen Städten, die nationale Elektrizitätsgesellschaft hat zudem für eine ununterbrochene Kette von Lademöglichkeiten entlang der Autobahnen gesorgt. Bis Ende des kommenden Jahres sollen es erstaunliche 4,8 Millionen Ladepunkte sein.

Im traditionellen Geschäft mit Verbrennungsmotoren haben es die chinesischen Hersteller hingegen all die Jahre nicht geschafft, mit der Konkurrenz aus dem Ausland mithalten. Allen voran die deutschen Autobauer waren nicht zu schlagen und eilten von einem Verkaufsrekord zum nächsten. Selbst der einmal legendäre Markenname Borgward zog nicht. Vor vier Jahren hatte eine Tochterfirma des Lkw-Bauers Foton die Markenrechte des einst deutschen Traditionsunternehmens erworben und SUV unter diesem Namen hergestellt. In China, wo die Fahrzeuge in einer Fabrik bei Peking produziert werden, fand die Marke kaum Beachtung. Seit Jahresbeginn sinken die Verkaufszahlen deutlich, pro Monat entscheiden sich kaum mehr 1000 Kunden für ein Produkt des Herstellers – deutlich weniger als in den Vorjahren.

Inzwischen setzen die Chinesen auf die Froschtaktik: Statt sich ein aussichtsloses Duell mit deutschen Ingenieuren um die filigransten Motoren und Getriebe zu liefern, sind sie dabei, eine Technologiestufe zu überspringen. Sie setzen umso massiver auf die Entwicklung

von E-Autos. Zum Teil pumpt der Staat selbst Geld in diese neuen Unternehmen. An Byton etwa ist FAW (First Automotive Works) beteiligt, Chinas wichtigster Autobauer, der unmittelbar der Zentralregierung unterstellt ist. Auch die heimischen Technologieriesen investieren kräftig: Byton etwa weiß den IT-Giganten Tencent hinter sich sowie den Apple-Auftragsfertiger Foxconn aus Taiwan.

Vor allem aber auf dem Markt für Batterien, der Schlüsseltechnologie für die E-Mobilität, sind die Chinesen zur treibenden Kraft geworden. Das zeigt sich derzeit in Thüringen: Nachdem der chinesische Batteriehersteller Catl den heimischen Markt aufgerollt hat, soll bei Erfurt bald der Bau einer der größten Fabriken für Batteriezellen in Europa beginnen. Konkurrenz ist auf diesem Kontinent bislang nicht vorhanden. So bleibt sogar Autobauer BMW derzeit nicht viel Auswahl, als ebenfalls auf den Hersteller aus China zurückzugreifen.

Die deutschen Hersteller sind auf diesen Zug spät aufgesprungen, gute Chancen werden ihnen dennoch eingeräumt. „Derzeit beherrschen die Chinesen den E-Markt ihres Landes“, sagt der chinesische Autoanalyst Jia Xinguang. Im Angebot hätten die meisten von ihnen bislang aber häufig nur „mittelmäßige Technik“. Byton und NextEV seien eine Ausnahme, ihre Bewährungsprobe stehe jedoch noch bevor.

Der Analyst ist sich sicher, dass nicht nur VW mit seinem ID.3, der bald in den chinesischen Fabriken hergestellt wird, sondern auch BMW sowie Daimler rasch mit Fahrzeugen nachziehen, die dann den Autos „heimischer Anbieter überlegen sein werden“. Vor allem aber sei die Markenwirkung nicht zu unterschätzen, die die Deutschen noch immer haben. Analyst Jia: „Ein Mercedes ist hier ein Statussymbol. Egal, ob er mit Benzin oder Strom fährt.“



Felix Lee ist China-Korrespondent des WESER-KURIER. Er ist in der VW-Stadt Wolfsburg geboren, Auto fährt er heute aber nicht mehr.