

„China braucht unsere Elektroautos“

BYD » Der chinesische Akku- und Autohersteller will mit Elektroautos den Markt aufrollen. Doch die Skepsis ist groß, die Firma steckt in der Krise



Paul Lin: Der BYD-Marketingchef mit dem jugendhaften Gesicht gibt sein Alter nur mit „über 30“ an

VON DANIELA MEYER, SHENZHEN

Paul Lin ist als Marketingchef des chinesischen Akku- und Autoherstellers Build Your Dreams (BYD) seit 2007 für den europäischen Markt zuständig. Mit Euro am Sonntag sprach er in der südchinesischen Stadt Shenzhen – dem Hauptsitz von BYD – über die Kooperation mit Daimler, den Gewinneinbruch des Unternehmens und die Umweltpolitik der Regierung.

EURO AM SONNTAG Herr Lin, Ihre Aufgabe ist es, den europäischen Markt aufzurollen. Ab wann werden die BYD-Elektroautos denn auf westlichen Straßen rollen?

PAUL LIN Ab 2012. In den USA wird die Markteinführung wohl etwas schneller kommen. Dort planen wir den E6 schon im zweiten Quartal einzuführen, in Europa erst im vierten.

In China hat die Markteinführung, die Sie bereits für 2009 geplant hatten, nun geklappt. Wie viele E6 haben Sie denn schon verkauft?

Da haben wir noch keine Zahlen.

Der Verkauf läuft also schlecht?

Wir wollen mit der Bekanntgabe von Zahlen warten, bis wir ein aussagekräftiges Statement abgeben können. Es ist mit jeder neuen Technologie das Gleiche: Anfangs kann sich keiner vorstellen, dass die Neuheit sich durchsetzen wird, und kurze Zeit später ist sie Alltag.

Der chinesische Premierminister Wen Jiabao hat kürzlich gesagt, er sei nicht mehr sicher, ob sich die E-Autos durchsetzen würden. Das muss doch ein Schock für Sie sein.

Das ist nur ein Satz, den die Medien ausgeschlachtet haben. Die Richtung der Regierung ist klar. Peking hat die Bedeutung von E-Autos für den Umweltschutz erkannt und fördert den Kauf über Subventionen.

Wie kommt der Premier dann zu einer solchen Aussage?

Die Sorge der Regierung lässt sich auf den Unfall mit dem neuen Hochgeschwindigkeitszug zurückführen. Im Juli rasten zwei Züge wegen technischer Probleme ineinander. Es wurde kritisiert, das Projekt sei zu schnell umgesetzt worden. Peking will nun sichergehen, dass eine Technik funktioniert, bevor sie eingesetzt wird.

Wie funktioniert sie denn beim E6?

Jeder E6-Käufer bekommt kostenlos eine Ladestation, die aussieht wie eine kleine Zapfsäule. Fast alle Chinesen, die ein Auto besitzen, haben auch eine Garage, wo sie die Station aufstellen können. Es dauert eine Stunde, die Batterien über die Station zu laden, sechs an einer Steckdose.

Sie arbeiten seit 2010 mit dem deutschen Autobauer Daimler an einem E-Auto. Wie geht das Projekt voran?

Wir werden das gemeinsame E-Auto 2013 auf den chinesischen Markt bringen. Das Design ist bereits fertig, die Elektronik, die BYD beisteuert, ebenfalls. Wir gehen jetzt in die Testphase.

Der Gewinn von BYD ist im ersten Halbjahr um fast 90 Prozent eingebrochen. Haben Sie keine Angst, dass Daimler aus dem Joint Venture wieder aussteigen will?

Dafür gibt es keine Anzeichen. Wir stehen im ständigen Austausch, arbeiten sehr eng zusammen und hegen großes Vertrauen zueinander.

Der Finanzmarkt scheint Ihnen aber nicht mehr zu trauen. Wie erklären Sie Ihren Investoren den Absturz?

2009 und 2010 sind wir jeweils um rund 70 Prozent gewachsen. Im ersten Halbjahr 2011 hatten wir ein Wachstum von 16 Prozent. Das ist eine normale Anpassung in Richtung Stabilität. Wir rechnen von nun an mit einem jährlichen Mindestwachstum von 16 bis 20 Prozent.

Die Boomzeiten von BYD sind also vorbei. Dennoch wirken Sie optimistisch. Ist das Marketingstrategie?

Ich glaube, E-Autos sind die einzige Lösung für China. Auf 1000 Chinesen kommen 50 Autos. 1000 Europäer

fahren 600 Autos, in den USA kommen 800 Pkw auf 1000 Menschen. China wird sich in eine ähnliche Richtung bewegen. Es wird hier in Zukunft zehnmal mehr Autos geben. Neben Verkehrs- und Umweltproblemen, die entstehen, muss man fragen: Wo soll das Benzin herkommen?

Bis 2020 will die Regierung fünf Millionen E-Mobile auf Chinas Straßen haben. Bisher sind es aber erst 4000. Ist das Ziel noch erreichbar?

In China ist die Umsetzung von Zielen aufgrund des politischen Systems leichter. Wenn E-Autos überall in China zu kaufen sind, wird Peking die Verbreitung durchsetzen. Wenn die Regierung sagt, dass E-Autos die Zukunft sind, dann ist das auch so.

Trotzdem besteht unter den Chinesen kaum Akzeptanz für E-Autos.

Es heißt, das liege am Preis. Ich verstehe aber nicht, warum der E6 als zu teuer gilt. Er kostet umgerechnet etwa 43.000 Euro. Und nach Subventionen nur noch rund 28.600 Euro.

Geben Chinesen ihr Geld nicht einfach lieber für einen Audi oder Benz aus – ein Auto mit Statuscharakter?

Ein Auto ist in China ein Signalprodukt, das Ansehen verleiht. Es ist aber

falsch, dass nur ein ausländisches Modell diesen Zweck erfüllt. Viele Chinesen sind stolz, eine heimische Marke zu fahren. Und mit steigendem Umweltbewusstsein kann auch ein E-Auto zu einem Statussymbol werden.

In Deutschland ist Umwelt seit Jahren ein Thema. Hätte BYD dort größere Chancen, den E6 zu verkaufen?

Die Deutschen sind mit Umweltthemen vertrauter, aber die Chinesen sind offener für Neues. Sie sind jünger, nicht auf eine Marke festgelegt. Zudem fahren Chinesen eher kurze Strecken. Deutsche fahren mit dem Auto auch in den Urlaub. Ein Problem könnte da sein, dass der E6 nach 300 Kilometern aufgeladen werden muss.

Deutschland hat also keine Priorität?

Der chinesische Markt wird unser wichtigster bleiben. Wenn man zu Hause nicht erfolgreich ist, wird man es auch woanders nicht sein. Aber wir müssen internationaler werden.

Werden Sie in Zukunft auch in Europa produzieren?

Wir haben Fabriken in anderen asiatischen Ländern und in Afrika. Wir planen, künftig auch in Europa zu produzieren. Aber das wird noch zehn Jahre dauern.

INVESTOR-INFO

BYD – DIE AKTIE Kill Your Dreams

In die Aktie des chinesischen Batterieherstellers und Autobauers setzen vor einigen Jahren viele Investoren enorme Hoffnungen. Folge: Der Kurs stieg zwischen 2008 und Anfang 2010 von unter einem Euro auf über acht. Danach folgte ein massiver Einbruch, inzwischen notiert die Aktie wieder bei knapp zwei Euro. Allein seit Jahresbeginn hat sie über 50 Prozent verloren. Die Kursentwicklung verwundert nicht, die Geschäfte laufen schlecht. In den ersten zehn Monaten verkaufte BYD 326.000 Fahrzeuge, gegenüber dem Vorjahr ein Minus von 23,5 Prozent. Grund ist die starke Konkurrenz, auch durch deutsche Hersteller. BYD spielt nur auf dem Heimatmarkt eine Rolle, die internationale Expansion scheiterte bislang. Für das Jahr 2011 wird ein Umsatzwachstum von 9,7 Prozent auf gut 5,6 Milliarden Euro erwartet, der Gewinn soll allerdings um über 60 Prozent auf 133 Millionen Euro sinken. Auch mit Elektroautos kann BYD in China bislang nicht punkten. Ob es in Europa besser läuft ist mehr als fraglich. Finger weg. jos

BYD	KURS	1,80 €	↓
	ISIN	CNE100000296	
	STOPP	-	ZIEL -
	KGV 11	31,7	KGV 12 -
	DIV.-REND.	-	KBV 1,9

Anzeige

Vor dem Handeln immer auf die Preise achten.



> comdirect ist Deutschlands Leistungsbroker. Und jetzt auch Deutschlands Beste Bank.

www.comdirect.de/leistungsbroker

comdirect