
Fahrbericht BYD Seal U: Die Innovation steckt nicht im Antrieb

Von Guido Reinking

Da steht es also, das Auto aus China, vor dem VW, BMW und Mercedes zittern sollen. Der BYD Seal U, ein Mittelklasse-SUV, 4,79 Meter lang, batterieelektrisch, ansehnlich gestaltet von Wolfgang Egger, dem ehemaligen Audi-Designer – was man dem Auto deutlich ansieht: Die Seitenlinie erinnert an den aktuellen Audi Q5, Heck und Front an den Porsche Macan. Autos, die in der gleichen Größenklasse antreten, aber zehntausende Euro teurer sind.

BYD, seit vergangenem Jahr vor Tesla der weltgrößte Hersteller von Elektroautos, zeigt mit seinem neuesten Modell nicht nur, was man in Shenzhen technologisch drauf hat. BYD beweist auch, zu welchem Preis ein ordentlich verarbeitetes SUV dieser Größe möglich ist, wenn es in China gebaut wird. 41.990 Euro kostet die „Comfort“ genannte Varianten, 44.990 Euro das Modell „Design“. Ein echter Kampfprijs für ein Auto dieser Klasse.

Dafür bekommt der Kunde ein familientaugliches SUV mit einem eher braven als sportlichen Antrieb: Die 160 kW (218 PS) Leistung des vorn sitzenden Elektromotors sind eine gerade noch angemessene Motorisierung. Das Fahrwerk ist deutlich auf Komfort getrimmt. Erstaunlich leise geht die Fahrt dahin. Bis 100 km/h vergehen 9,6 Sekunden, bei 175 km/h ist Schluss. Wahrscheinlich wird BYD noch eine sportlichere Variante mit zwei Motoren nachschreiben.

Auch beim Laden lässt sich der Seal U Zeit: Die 87 kWh große Batterie des Modells „Design“ wird mit maximal 140 kW geladen. Von 30 bis 80 Prozent Ladestand vergehen so 28 Minuten, Dennoch sind die Chinesen stolz auf ihre Batterie, denn der „Blade“ genannte Akku im Wagenboden baut sehr flach, was eine niedrige Sitzposition ermöglicht. Die Lithium-Eisen-Phosphat-Zellen, die BYD verwendet, benötigen keine kritischen Elemente wie Kobalt, das unter oft fragwürdigen Bedingungen gefördert wird.

Zudem ist die Batterie besonders sicher gegen Beschädigungen geschützt, altert kaum und lässt sich zu 100 Prozent nutzen. Herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus werden nur bis höchstens 90 Prozent ge- und entladen, um vorzeitige Alterung zu vermeiden. „Das ist bei unserer Blade-Batterie nicht nötig“, versichert Chefentwickler Weijie Zhang. Hier merkt man die Erfahrungen von BYD: Das Unternehmen wurde 1994 als Batteriehersteller gegründet.

Mittlerweile beschäftigt das Unternehmen weltweit 600.000 Menschen. In Europa sollen in den nächsten Jahren ein paar Tausend hinzu kommen. BYD plant ein Werk in Ungarn. Spatenstich ist im Frühling. Zehn Prozent der Mitarbeiter weltweit sind Ingenieure. Und das merkt man nicht nur am ausgereift konstruierten Auto. Spaltmaße und Verarbeitung sind über alle Zweifel erhaben. Im Innenraum sind Materialien wie Sitzbezüge und Armaturenbrett „vegan“. Früher sprach man hier von Kunstleder. Der große Bildschirm in der Mitte dreht sich auf Knopfdruck von der Horizontalen in die Vertikale und zurück.

Doch die eigentliche Revolution ist nicht unsichtbar: Die IT-Architektur des Autos, das digitale Rückgrat, basiert auf einem zentralen Rechner. Der ist in drei Bereiche (Domains) unterteilt, wie Entwicklungschef Weijie Zhang auf Nachfrage erklärt. Ähnlich wie Tesla hat BYD damit einen Entwicklungsstand erreicht, an dem die deutschen Autohersteller erst noch arbeiten. Die meisten deutschen Modelle haben noch dutzende kleine Rechner (ICUs), einen für jeder Funktion. Technik von gestern.

Denn Zentralrechner wie der des BYD sind nicht nur besser für automatisiertes Fahren geeignet. Sie lassen auch umfangreiche Updates zu. Die werden auch nötig sein, denn derzeit sind die Fahrerassistenzsysteme (ADAS) des BYD eher Durchschnitt. Die Anzeige der erlaubten Höchstgeschwindigkeit im Navi und im Display vor dem Fahrer

widersprechen sich mitunter: Da der Seal U schon mit der in Europa vorgeschriebenen Geschwindigkeitswarnung ausgestattet ist, mahnt er ab und zu vor Übertretungen, wo man gar nicht zu schnell fährt.

Mit einem der nächsten Updates könnte dieser Mangel abgestellt werden. Dann sollte der Wagen auch eine Routenplanung mit einkalkulierten Ladepausen bekommen. Die gibt es bisher noch nicht.

In wenigen Tagen steht der Seal U bei den derzeit rund 25 BYD-Händlern in Deutschland. Ende des Jahres sollen es schon 100 Händler sein. Müssen die deutschen Autohersteller also zittern vor der neuen Konkurrenz aus China? Angst ist selten ein guter Ratgeber, Respekt haben sollten sie aber schon. (aum)

Daten BYD Seal U Design

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,89 x 1,67
Radstand (m): 2,77
Antrieb: 1 E-Motor, 160 kW, FWD
Max. Drehmoment: 330 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,4 kWh
Reichweite (WLTP): 500 km
Ladeleistung: 11 kW AC/140 kW DC
Leergewicht / Zuladung: min. 2147 kg / max. 410 kg
Kofferraumvolumen: 552–1440 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Basispreis: 44.990 Euro

Bilder zum Artikel



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



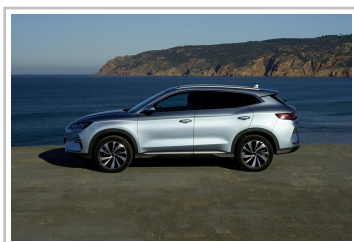
BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



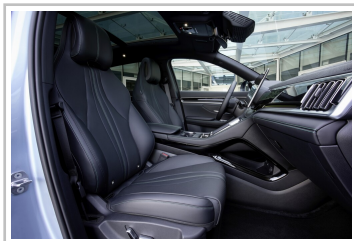
BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD



BYD Seal U.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BYD
