

DM. De Morgen

| De Morgen | WEBSITE | 26/03/2025 - 03:00

Tesla voorbijgestreefd: waarom BYD nu de grootste producent van elektrische wagens is

BYD heeft Tesla voorbijgestoken als de grootste producent van elektrische wagens. Ligt dat enkel aan de strapatsen van Elon Musk? 'Zelfs met handelstarieven kan BYD in Europa nog een zeer concurrentiële prijs bieden.'

Build your dreams: voluit is dat waar BYD voor staat. De enorme groei die BYD de voorbije jaren heeft opgetekend doet zeker heel wat beleggers dromen. Bloomberg achterhaalde dat een topvrouw van het bedrijf vroeger zei dat BYD voor *Bring your dollars* stond. Die uitleg voor de bedrijfsnaam klinkt bij investeerders de laatste tijd niet zo gek.

De beurskoers van BYD is het voorbije jaar in Hongkong al met zo'n 80 procent gestegen. Maandag maakte BYD dan ook nog eens bekend dat het in 2024 een omzet van 107 miljard dollar heeft gedraaid – omgerekend zo'n 98,9 miljard euro. Dat is tien miljard dollar meer dan Tesla, de belangrijkste concurrent.

Sinds vorig jaar heeft BYD Tesla voorbijgestoken als de grootste bouwer van elektrische voertuigen ter wereld. BYD verkocht vorig jaar 4,27 miljoen auto's (elektrisch en hybride samen). Tesla verkocht zo'n 1,79 miljoen elektrische voertuigen.

BYD is zelfs een van de grootste automerken *tout court* geworden. Dat is niet slecht voor een constructeur waar enkele jaren geleden nog bijna niemand bij ons van had gehoord. Het dankt die goede verkoopscijfers aan zijn reputatie van een constructeur die goedkope maar degelijke wagens produceert.

De sleutel voor dat succes ligt bij de oorsprong van het bedrijf. "BYD is begonnen als een producent van batterijen", zegt econoom Roel Gevaers (UAntwerpen). "Pas nadien is BYD ook auto's en bussen beginnen bouwen. Maar dat maakt dat BYD nu wel veel kennis heeft over het belangrijkste onderdeel van die voertuigen: de batterijen."

Wang Chuanfu

Het brein achter BYD is Wang Chuanfu, die het bedrijf in de jaren 90 oprichtte. Hij wilde een goedkoper alternatief aanbieden voor oplaadbare batterijen: een industrie die toen door Japanse bedrijven werd gedomineerd. BYD focuste zich eerst op batterijen voor mobiele telefoons en elektrisch gereedschap.

Nu is het dus vooral bekend voor de elektrische auto's. Maar toen er in het begin van de coronapandemie een tekort was aan mondkmaskers, legde BYD zich ook daarop toe. In een recordtijd stampte het de grootste mondkmaskerfabriek ter wereld uit de grond.

De eerste BYD-auto's dateren van medio jaren 2000. Het allereerste model, de zogenaamde '316', werd door dealers te lelijk bevonden om te verkopen. Chuanfu zou het prototype daarop eigenhandig hebben vernield. Maar het volgende model werd wel een succes. Die 'F3' leek verdacht veel op de Toyota Corolla, maar was wel goedkoper.

Het gamma van de constructeur gaat vandaag veel verder dan de klassieke gezinswagens. BYD bouwt dus ook bussen. Het bedrijf sleepte vorig jaar nog een contract binnen voor De Lijn dat mee het einde inluidde voor de Belgische busbouwer Van Hool. In China rijden er ondertussen ook elektrische BYD-sportwagens rond, waarmee het bedrijf op termijn Ferrari en Lamborghini naar de kroon wil steken.

Het grote aanbod maakt dat BYD voor elk budget en voor elk type koper het juiste voertuig heeft – of dat is toch de ambitie. "De kleinste auto, de 'seagull', kost in China omgerekend zo'n 10.000 dollar", zegt autojournalist Tony Verhelle. "In Europa zou een variant daarvan vanaf dit jaar voor het dubbele van de prijs worden aangeboden."

BYD wil met die ‘Dolphin Surf’, zoals hij in Europa zal heten, de beste *value for money* bieden. Zo’n zet staat volgens Verhelle in schril contrast met Tesla. De Amerikaanse constructeur heeft een veel beperkter gamma van wagens, die ook nog eens in een hogere prijsklasse zitten.

Natuurlijk is de achteruitgang in de verkoop van Tesla’s niet enkel daaraan te wijten. Veel kopers haken ook af door de politieke strapatsen van CEO Elon Musk, die beste maatjes is met president Donald Trump.

In Duitsland – de grootste markt voor elektrische wagens in Europa – tuimelde de verkoop van Tesla vorige maand met 75 procent omlaag. Mogelijk viel de vermeende Hitlergroet en de steun die Musk uitsprak voor AfD bij de Duitse verkiezingen bij veel potentiële kopers in Duitsland erg slecht.

“Hetzelfde zien we ook in de Verenigde Staten”, zegt Verhelle. “De meeste Tesla-eigenaars wonen er in Californië. Dat is juist een zeer progressieve staat. In de VS hebben eigenaars stickers op hun wagen geplakt waarop staat dat ze hun Tesla hebben gekocht voor Elon Musk gek werd.”

Handelstarieven

Trump zweert nu bij handelstarieven om de wagens van BYD en andere Chinese constructeurs buiten te houden. Zonder die barrières zouden bedrijven als BYD de vloer aanvegen met de concurrentie in Europa en de VS. Dat heeft Musk begin dit jaar zelf nog gezegd.

BYD zet nu in op een strategie om Amerikaanse en Europese tarieven te omzeilen. Zo wil het een fabriek bouwen in Mexico om van daaruit te exporteren naar de VS. Voor de Europese markt wil BYD drie nieuwe fabrieken in gebruik nemen. In Hongarije en Turkije wordt er ondertussen al volop gebouwd. Voor de derde fabriek heeft BYD een oogje op Duitsland laten vallen.

Handelstarieven zijn volgens experts zeker een reden waarom BYD fabrieken in Europa neerzet, al valt de impact op de verkoop van BYD eigenlijk nog mee. “Zelfs met de tarieven kan BYD hier auto’s op de markt brengen met een concurrentiële prijs”, zegt Gevaers. “Voor Europese constructeurs moet dat echt schrikwekkend zijn.”

Yannick Verberckmoes