
Los coches eléctricos chinos llegan a Europa

Por: AFP
09/06/2020



En plena crisis del coronavirus, dos marcas chinas de automóviles acaban de anunciar la llegada a Europa de sus modelos eléctricos, el inicio de una revolución que podría trastornar el sector.

La start-up china Aiyways será en julio la primera en vender coches en Europa.

Se trata de unas 500 unidades de su modelo todoterreno U5 que la compañía Hertz pondrá en alquiler este verano para los turistas en la isla francesa de Córcega.

Con el U5, un modelo presentado el año pasado en el salón de Ginebra, Aiyways tiene el objetivo de competir con los vehículos de grandes marcas --como ya hace la compañía estadounidense Tesla-- pero a precios reducidos.

"Fabricamos un vehículo como el Audi e-tron pero por la mitad del precio", dijo a la AFP Alexander Klose, vicepresidente internacional de Aiyways.

La empresa, fundada en 2017, trabaja con Roland Gumpert, el creador alemán del Audi Quattro, el coche estrella de los rallies de los años 1980.

Su planta de Shangrao, en el noreste de China, permite a la compañía tener una base de producción a bajo coste, con una capacidad inicial de 150.000 unidades que podría duplicarse.

Aiyways, que aspira a vender varios miles de coches cada año en Europa, abrió los pedidos hace un mes en Alemania y Noruega. A finales de año lo hará también en Dinamarca, Francia, Países Bajos y Suiza.

El U5, un vehículo familiar, de cinco plazas y con una autonomía de más de 400 kilómetros, se vende entre 35.000 y 40.000 euros.

"Sin duda hay desconfianza hacia los productores chinos", reconoce Klose, "pero miren los teléfonos móviles que hoy utilizamos en Europa, la gran mayoría están fabricados en China".

La start-up espera vender sus productos en internet, con apoyo de distribuidores locales para que se puedan probar los vehículos.

A principios de mayo otro grupo chino, BYD (Build Your Dreams) anunció que comercializaría este año un SUV eléctrico en Noruega, con la ambición de extenderse a otros países europeos.

- "Tsunami chino" -

Poco conocido en el viejo continente, BYD es uno de los líderes mundiales de los coches eléctricos gracias a su inmenso mercado doméstico. Empezó siendo un especialista en baterías, un campo en el que adquirió un conocimiento crucial.

En el mercado de los autobuses eléctricos, el grupo ganó un importante contrato y construye dos plantas, una en Hungría y la otra en Francia.

Los fabricantes chinos estaban hasta ahora prácticamente ausentes de Europa, aunque algunos conglomerados chinos controlan marcas europeas como Geely, en colaboración con Volvo.

Los fabricantes tradicionales temen ahora la llegada de sus rivales chinos.

El presidente de Renault, Jean-Dominique Senard, advirtió del peligro de un "tsunami chino".

En el mercado de los neumáticos, la proporción de las marcas chinas en Europa pasó del 5% al 30% en solo seis años, entre 2012 y 2018. "En el automóvil, esperamos ahora algo que podría ser equivalente", dice Senard.

La llegada a Europa de los primeros coches chinos coincide con la entrada en vigor de estrictas normas medioambientales, en particular el máximo de 95 gramos de CO2 por km que obliga a los fabricantes a electrificar rápidamente sus vehículos.

El objetivo es reducir la contaminación y el calentamiento global.

China tiene desde hace tiempo un importante sector de fabricación de baterías, un componente que representa un tercio del valor de los coches eléctricos.

El final de los motores térmicos será un golpe para los fabricantes tradicionales, en un momento en que están debilitados por el hundimiento del mercado relacionado con la pandemia de COVID-19.

Según Guillaume Crunelle, responsable del sector del automóvil en la consultora Deloitte, "una industria china que hoy sabe fabricar coches, tiene legitimidad y una cadena de valor integrado en la batería hay que tomarla en cuenta muy seriamente".
