Tesla Roadster 2.0: Starthilfe für Europa

Besser abgestimmt und komfortabler schickt Tesla seinen Elektro-Roadster in Europa an den Start. *Classic Driver* war mit der limitierten „Signature Edition“ auf Probefahrt in Hamburg unterwegs.

Es hat sich einiges getan bei Tesla Motors, seit wir im Sommer 2008 zum ersten Mal mit dem Tesla Roadster in Hamburg unterwegs waren. Nach zwischenzeitlichen finanziellen Turbulenzen scheint die kalifornische Vorzeigemarke für elektrische Fortbewegung auf stabilen Wachstumskurs zu ziehen: Erst stieg Daimler mit einer Zehn-Prozent-Beteiligung bei Tesla ein, kurz darauf wurde der lang erwartete Prototyp der Elektro-Limousine Model S präsentiert, die mit Unterstützung der US-Regierung ab Herbst 2011 auf die Straße kommen soll. Zeitgleich eröffnet Tesla derzeit neue Showrooms in New York, Seattle, Chicago und Miami sowie die ersten europäischen Dependenzen in London, Monaco und München. Unterstützt werden die Kalifornier hierzulande vor allem durch Energiekonzerne wie RWE, die den Elektro-Roadster als Werbemittel für die eigenen Expansionsbestrebungen ins Geschäftsfeld „Elektromobilität“ nutzen. In den Berliner Stadtteilen Charlottenburg und Mitte laufen bereits die ersten Elektro-Ladestationen im Testbetrieb. Weitere Standorte sollen folgen.

Auch das Auto selbst hat sich verändert: Während wir vor einem Jahr noch mit einer Beta-Entwicklungsversion der ersten Roadster-Generation unterwegs waren, steht heute ein rundum überzeugendes, in der Logik des Silicon Valley als Version 2.0 benanntes Serienmodell auf den Rädern. „Der Wagen ist soweit fertig“, bestätigt Leonhard von Harrach von Tesla Motors Europe. „Neben dem deutlich besser verarbeiteten Innenraum bietet der aktuelle Roadster ein ausgereifteres, komfortableres Fahrerlebnis.“ Obwohl der Öko-Roadster noch immer nach dem Lotus-Vorbild auf puristische Sportlichkeit setzt, ist die Evolution deutlich zu spüren: Das Cockpit wirkt stimmiger und qualitativ ausgereifter, die Sitze haben deutlich an Komfort gewonnen, das Touch-Display mit den Akku-Anzeigen ist in die Mittelkonsole gewandert und der (sowieso obsolete) Schalthebel wurde durch schlichte Metallknöpfe für die Positionen P für Parken und D für Fahren ersetzt. Auch die Regler für die Klimaanlage wirken nun weniger selbstgebastelt als zuvor. Kurzum: Die Qualität nähert sich langsam aber sicher den Ansprüchen der solventen Kundschaft an.

Hinzu kommen die Ausstattungsdetails der auf 250 Exemplare limitierten „Signature Edition“, die Tesla Motors zum Europastart des Roadsters als Verkaufshilfe anbietet. Zur Sonderausgabe gehören besondere Farbkombinationen, eine Voll-Leder-Ausstattung, zwei unterschiedlich lackierte Carbon-Hardtops zur Auswahl, ein besonderes Felgen-Design und mehrere „Signature Edition“-Plaketten. Zudem kann der zukünftige Besitzer das Fahrwerk entsprechend seiner Vorstellungen abstimmen lassen. Inklusive Steuern müssen in Deutschland knapp 118.000 Euro für einen solchen Roadster eingeplant werden – ein stolzer Preis, den man jedoch auch als Investition in eine vielversprechende Unternehmung verstehen sollte. Rational rechnen wird sich der Aufschlag zu vergleichbar gefertigten Sportwagen wohl erst, wenn sich strengere Emissionsregelungen und Stadt-Maut-Tarife wie etwa in London oder entsprechende Steuererleichterungen flächendeckend durchsetzen.

Hat man erstmal den Zündschlüssel gedreht und das Gaspedal durchgetreten, verflüchtigen sich finanzielle Bedenken schnell im Fahrtwind. Obwohl fast lautlos, sprintet der Tesla Roadster 2.0 in sagenhaften 3,9 Sekunden auf 100 km/h. Zum Vergleich: Der neue, radikale Porsche 911 GT3 benötigt für den Standard-Sprint ganze 4,1 Sekunden. Gegen Aufpreis gibt es den Roadster auch mit Sport-Spezifikationen, die den Spurt auf nur 3,7 Sekunden reduzieren. Ermöglicht wird das einmalige Fahrerlebnis durch einen luftgekühlten 375-Volt-Elektromotor, der ab dem Moment des Starts einhundert Prozent der 375 Nm Drehmoment liefert, zwischen 5.000/min und 8.000/min eine Maximalleistung von 257 PS erreicht und anschließend bis 14.000/min weiterdreht. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Single-Speed-Getriebe mit festem Gang, das die Leistung ohne Unterbrechung auf die Straße bringt.

Während man im Tesla Roadster 1.5 – alle Elektro-Faszination einmal ausgeblendet - noch ziemlich hart über den Asphalt bretterte und jede Bodenwelle bis in die Nackenwirbel nachvollziehen konnte, hat die „Zwei-Nuller-Version“ spürbar an Komfort gewonnen. Auch die Lenkung läuft leichter und präziser. Dennoch ist und bleibt auch das Modell-Update natürlich ein Sportgerät für Avantgardisten, die es zu schätzen wissen, nur wenige Zentimeter über dem Boden und bis auf das Tosen des Fahrtwindes ohne Geräuschkulisse über europäische Straßen zu schießen. Die Reichweite des stromdurchflossenen Sportlers gibt Tesla bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h weiterhin mit 365 Kilometern an – bei den Akkumulatoren bleibt also alles wie bisher. Auch die Ladedauer von 3,5 Stunden, sofern man eine Starkstrom-Steckdose nutzt, bleibt unangetastet. Falls eine Version 3.0 auf dem Entwicklungsplan steht, sollten die Ingenieure wohl hier für weitere Verbesserung sorgen. Bis dahin wünschen wir Tesla Motors einen raschen Absatz der 250 limitierten Roadster-Modelle – und gleichzeitig einen raschen Ausbau der elektromobilen Infrastruktur.

Signature 250

Text & Fotos: Jan Baedeker

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/tesla-roadster-20-starthilfe-f%C3%BCr-europa
© Classic Driver. All rights reserved.