Tesla Model S: Das Kind der Revolution

Lead
Das kalifornische Elektro-Startup Tesla hat geschafft, was die großen Marken nicht hinbekommen – ein sparsames und alltagstaugliches Elektromobil auf die Straße zu bringen, dass mehr Spass macht als die meisten Benziner. Ein Begeisterungsbericht.

Baumeister einer kleinen Öko-Elite – oder doch die Propheten einer neuen, allumfassenden Elektromobilität?

Als Tesla 2008 als erste Marke einen Elektro-Roadster auf die Straße stellte, der nicht nur emissionsfrei, sondern auch freudvoll sein sollte, war die Autombilindustrie erst einmal ratlos. Waren die Kalifornier bloß die Baumeister einer kleinen Öko-Elite – oder doch die Propheten einer neuen, allumfassenden Elektromobilität? Fünf Jahre später hat Tesla sein erstes vollständig selbst entwickeltes Automobil auf dem Markt – und zwar vor Weltmarken wie VW, BMW oder Mercedes, die das Thema zwar mit großen PR-Gewittern, aber noch immer in sehr homöopathischen Dosen verabreichen. Tesla scheint es geholfen zu haben, das Konzept ohne Vorbelastung auf dem sprichwörtlichen weißen Blatt Papier konzipieren zu dürften – denn das Ergebnis ist beeindruckend, und zwar auf sehr vielen Ebenene. Doch dazu noch mehr.

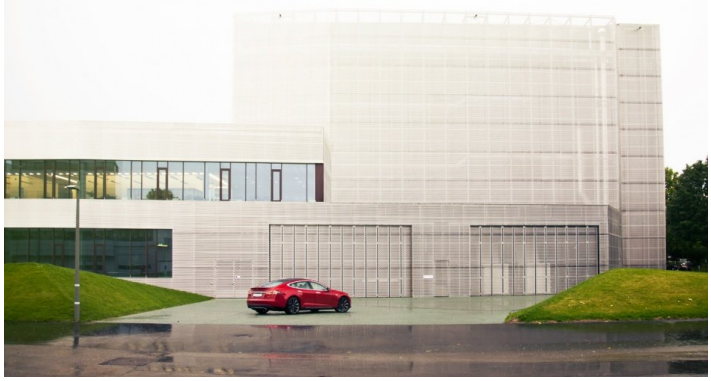
Ist das Model S von Tesla das iPhone der Automobilbranche?

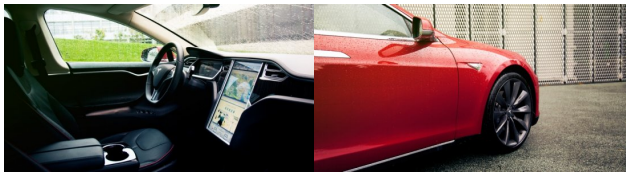
Könnte das Tesla Model S also tatsächlich das iPhone der Automobilbranche sein, dessen Vorbild die Branche bald geschlossen hinterherläuft? Eine globale Marktrevolution wie Apple wird Tesla wohl leider verwehrt bleiben, zu groß ist die Marktmacht der Konzerne. Und doch: Das Model S sieht die benzinverbrennende Konkurrenz alt aussehen, röhrende Motoren und PS-Orgien hin oder her. Drei Tage dürfen wir mit der kalifornischen Elektro-Limousine verbringen – und sind schon nach den ersten Metern begeistert. Wer wie viele zahlungskräftige Kunden der Generation Y in Apples Macbook- und iPhone-Kosmos lebt, wird sich im Cockpit des Tesla sofort zuhause fühlen: Auf Knöpfe und Schalter hat man weitgehend verzichtet, dafür gibt es ein tatsächlich gewaltiges Touch-Display im vertikalen iPad-Format. Das sah auf den Pressebildern gruselig aus, ist aber im echten Leben eine Offenbarung: In Sekunden verbindet man das System via Smartphone-Hotspot mit dem Internet, lässt die persönliche Playlist laufen, surft bildschirmfüllend durch's Internet oder navigiert via Google Maps so einfach und schnell zu jedem Ziel, wie es derzeit kein anderes Navigationssystem nur im Ansatz schafft.

Falls Ryan Gosling mal wieder einen Fluchtwagen sucht...

Auch die Einstellungen des Tesla selbst – vom Ladezyklus bis zum Schiebedach – lassen sich über Apps intuitiv steuern. Warum, so fragt man sich, ist ein kleines Unternehmen wie Tesla in der Lage, die Heerscharen der Interface-Designer aller anderen Marken mit einem so einfachen Schachzug derart zu düpieren? Was den Rest der Innenausstattung angeht, ist allerdings amerikanischer Mittelklasse-Style angesagt – die Wertigkeit von BMW, Audi und Co bekommt man noch nicht hin. Doch es ist ja auch das Erstlingswerk, dafür ist der Standard schon hoch. Ein Detail, das mich bei jeder Fahrt auf's Neue begeistert, ist der Startvorgang: Reinsetzen, den Fahrmodus-Hebel auf „D", den Fuß auf's Pedal, und schon gleitet man geräuschlos los. Kein Startknopf, keine Show, einfach nur sofortige Funktion. Wenn Ryan Gosling für die Fortsetzung von „Drive" den idealen Fluchtwagen sucht, er möge einfach Tesla-Chef Elon Musk bei Facebook anstupsen.

Wie beim Astronautentraining in Baikonur





Und nun beginnt der Spass erst richtig: Hat man das Glück einer freien Bahn und tritt das „Strompedal“ ordentlich durch, surrt der Tesla nach vorn, als hätte er das Beschleunigen auf der Achterbahn im kalifornischen Vergnügungspark Magic Mountain gelernt. Allerdings müssen wir dazusagen: Wir haben das Model S mit Performance-Paket und der größeren 85-kWh-Batterie gebucht, das macht einen nicht unerheblichen Unterschied. Begleitet von leicht unwirklichem Summen schießt die Limousine in 4,4 Sekunden auf Tempo 100 und weiter bis 210 km/h, während sich der Magen des Fahrers um die eigene Achse dreht und die Passagiere zu quietschen anfangen, als hätte man sie in Baikonur in den Astronauten-Trainer gesperrt. Das Drehmoment von 500 Nm a ist ab Start verfügbar und absolut gewaltig, die umgerechnet rund 420 PS des E-Motors tun wahrlich ihren Dienst. Das Schönste daran ist jedoch das fast ungetrübte Gewissen: Fühlt man sich am Steuer der neuesten, markig röhrenden Sportlimousine doch immer ein wenig unbehaglich, ist man mit dem Tesla wundersamerweise vom Stigma des PS-Proleten befreit – und selbst die schöne Gartenbaustudentin auf ihrem Vintage-Rennrad zwinkert einem vor der Mensa verschwörerisch zu.

Zu schön, um wahr zu sein?

Klingt zu schön, um wahr zu sein? Ist es auch. Denn die Sache hat natürlich einen Haken. Und das ist die Infrastruktur. Für Menschen mit geordnetem Tagesablauf, die jeden Morgen die 25 Kilometer zur Arbeit düsen und allabendlich wieder zurück, ist das Tesla Model S eine gute Wahl. Sie können den Wagen über Nacht oder beim Job an der Steckdose aufladen – je nach Stromstärke dauert das etwa acht Stunden. Zudem ist die Bewegungsfreiheit mit rund 500 Kilometern recht groß, bei sportlicher Fahrweise liegt die Reichweite noch immer bei rund 300 Kilometern. Für die Fahrt in einem Rutsch nach Mailand oder Paris muss man jedoch genug Zeit mitbringen – oder doch den Diesel bemühen. Noch geht der Trend unter Tesla-Besitzern deshalb zum Zweitwagen.

Erst der Anfang

Sollten sich Highspeed Charging Devices oder Akku-Tausch-Stationen durchsetzen, sähe die Sache freilich ganz anders aus. Dann stellt sich nur noch die Frage, woher der Strom unter der Haube eigentlich kommt – und ob die Öko-Bilanz bei holistischer Betrachtung tatsächlich die weiße Weste des Fahrers rechtfertigt. Bei vielen Fragen der Elektromobilität stehen wir erst am Anfang. Und doch ist der Tesla Model S der Beweis, dass die elektrische Alternative keine Verzichtserklärung sein muss. Ganz im Gegenteil.

Fotos: Jan Baedeker

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/tesla-model-s-das-kind-der-revolution
© Classic Driver. All rights reserved.