

Fahrbericht Tesla Model S: Der Wahnsinn hat einen Namen

Von Axel F. Busse

Tesla: Der Name des kroatischen Physikers und Erfinders elektrisiert Autofahrer rund um den Erdball, seit der US-Milliardär Elon Musk seinen Traum vom emissionsfreien Pkw Wirklichkeit werden ließ. Seinen Model 3 wurde jüngst die Auszeichnung als ein „Firmenauto des Jahres“ zuteil. Wie das Spitzenmodell P 90 D sich im Alltag schlägt, klärt unser Praxistest.

Zu schwer, zu teuer, geringe Reichweite – das sind die Vorurteile, die nicht nur in Deutschland den Absatz von Elektromobilen hemmen. Wer genauer hinsieht, stellt fest, dass die Akzeptanz bei Teslas Modell S rapide ansteigt. Binnen eines Jahres haben sich die Neuzulassungen fast verdoppelt und werden vom KBA in Flensburg für das vergangene Jahr mit 1582 beziffert. Beim Porsche Panamera, der in Bauart, Preis und Leistung in etwa vergleichbar ist, waren es im gleichen Zeitraum 1751. Freilich gibt es den Panamera in acht Antriebsvarianten, den Tesla nur in drei.

Schwer und teuer? Das muss man gelten lassen. Der Testwagen wog 2290 Kilogramm und kostete fast 146 000 Euro. Zur Fahrzeugmasse, die jedem Full-Size-SUV zur Ehre gereichen würde, trägt die 90-kWh-Batterie rund 800 Kilogramm bei. Geringe Reichweite? Der Hersteller gibt 550 Kilometer an, unter idealen Voraussetzungen. Außentemperaturen zwischen null und zehn Grad Celsius, wie bei diesem Test, zählen nicht zu den Ideal-Bedingungen, doch die Reichweiten-Anzeige errechnete immerhin 420 Kilometer nach einer vollen Nacht am Netz.

50 Prozent der Kaufentscheidung für einen Pkw werden vom Design bestimmt – behaupten Designer. Dass der Tesla in der Optik-Wertung punktet, steht außer Frage. Fast fünf Meter Eleganz und Harmonie, ein weicher Schwung zieht sich von der tief geduckten Frontpartie bis hinüber zur Abrisskante an der Heckklappe. Die kann sich der Kunde auf Wunsch noch mit einem Spoiler aus Karbon veredeln lassen. Ob aber bei dem 1100 Euro teuren Zierrat aus High-Tech-Werkstoff Kosten und Nutzen in einem gesunden Verhältnis stehen, ist zumindest fraglich.

Absolut sinnvoll und obendrein ein Augenschmaus sind die versenkbaren Türgriffe unter den rahmenlosen Seitenscheiben. In Ruhestellung sind sie bündig im Türblatt verschwunden, tragen also zum sehr guten Luftwiderstandsbeiwert von 0,24 bei. Ausgefahren sind es stabile verchromte Bügel, mit denen man auch dann noch ordentlich Öffnungskraft auf die Tür ausüben kann, wenn sie sich nach einer Karambolage mal etwas verkeilt haben sollte. Die Sommerbereifung wird auf mächtige 21-Zoll-Felgen gezogen, aber auch mit Winterbereifung (19 Zoll) gibt der von Franz von Holzhausen gezeichnete Viertürer ein stimmiges Gesamtkunstwerk ab.

Immerhin 17 Zoll hat der größte Bildschirm, der gegenwärtig in einem Pkw zu haben ist. Er bestimmt nicht nur optisch das Cockpit, sondern ist die Kommandozentrale schlechthin: Außer den Tasten für Handschuhfach, Warnblinkanlage, Spiegel- und Fensterbedienung gibt es keine weiteren Bedienknöpfe. Navigation und Unterhaltung, Internetzugriff und Telefon, Klima, Fahrmodi und Energiemanagement werden bis hin zu Sitzheizung und Bordbuch über die senkrecht stehende Touchscreen geregelt.

Wer von diesem Elektroauto einen selbstbewusst platzierten, kunstvoll gestylten und auffälligen Startknopf erwartet, wird enttäuscht. Der Wagen ist betriebsbereit, sobald Fahrer oder Fahrerin Platz genommen haben. Vor den ersten lautlosen Metern noch eine kleine Überraschung für ehemalige Mercedes-Fahrer: Die Lenkstockhebel, mit dem Fahrtrichtung und Parkfunktion bestimmt werden, sind identisch mit denen einiger Benz-Modelle, sie stammen vom gleichen Zulieferer.

Von der eleganten Erhabenheit, die von der Karosserie ausgeht, ist im Innenraum nicht viel zu sehen. Das Ambiente macht einen eher reduzierten Eindruck, das liegt nicht nur an der Sparsamkeit der Schalter. Zwar gibt es eine Mittelkonsole zum Nachrüsten, doch ohne sie wirkt der Raum zwischen Monitor und Vordersitzen nackt, unfertig und lieblos. Angeblich schätzen Frauen die schlichte Kunststoffwanne zum Abstellen einer Handtasche, doch wäre für eine Luxus-Limousine (zu einem Luxuspreis) eine geschmackvollere Innenarchitektur angebracht. Überdies zeigt sich auf unebener Fahrbahn die Schattenseite der fast lautlosen Bewegung: Die Bauteile geben Verwindungsgeräusche von sich, allenthalben hört man es irgendwo knistern, zirpen und knacken.

Am Komfort- und Ausstattungsniveau gibt es nichts zu tadeln. Das Dekor macht einen hochwertigen Eindruck und obwohl die Sicht nach hinten nicht besonders gut ist, erlauben Parksensoren und Rückfahrkamera sicheres Navigieren. Über den Abstand zu umliegenden Hindernissen wird zentimetergenau im Display informiert. Lederpolster, Licht- und Regensensor, Xenon-Scheinwerfer, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, WLAN-

Bereitschaft und Audio-Anlage bieten standesgemäße Annehmlichkeiten. In den „Autopilot-Komfortmerkmalen“ (+2700 Euro) sind nicht nur Einparkautomatik und Totwinkel-Assistent verwirklicht, sondern auch die Fähigkeit, das Auto bei reizarmer Langstreckenfahrt weitgehend sich selbst zu überlassen. Die Sensorik steuert auf Anforderung Tempo und Abstand zum Vordermann, erkennt Fahrspur-Markierungen und hält den Wagen auch bei Kurvenfahrt auf Kurs. Zwar kann das Auto so tatsächlich selbstständig fahren, doch wer in dieser Situation Neigung zeigt, das Lenkrad loszulassen, wird vom Computer sanft an seine Pflichten erinnert.

Um den Namen des Fahrzeugs „Tesla Model S P90D“ vorzulesen, vergehen etwa drei Sekunden. Hat man gleichzeitig kräftig aufs „Gas“-Pedal getreten, sind beim Buchstaben „D“ schon 100 km/h erreicht. Niedergeschrieben klingt das entspannt, erlebt ist es schier atemberaubend. Mit 1,12-facher Erdbeschleunigung – das hat ein Fachmagazin mal gemessen – werden die Insassen in die Sitze gepresst. Porsche-Besitzer sind den Tränen nah, ungewarnte Beifahrer schlagen mit dem Hinterkopf an die Nackenstütze. Ihre Reaktionen kann man auf Youtube sehen. Nicht vergessen: Die Fuhre wiegt samt Insassen fast 2,5 Tonnen! Die Bezeichnung, die sich der Hersteller für den maximalen Beschleunigungsmodus ausgedacht hat, ist deshalb nicht übertrieben: „Insane“ (Wahnsinn).

Weil jeweils ein Elektromotor auf Vorder- und Hinterachse wirkt, hat das Spitzenmodell gegenüber heckgetriebenen Fahrzeuge erhebliche Traktionsvorteile. Ohne spürbaren Leistungsabfall geht es geradewegs bis auf 130 oder 150 km/h, nur von einem prägnanten Pfeifen begleitet und dem, was Reifen und Fahrbahn an Schall erzeugen. Erst jetzt machen sich Windgeräusche bemerkbar, die mit weiter steigendem Tempo aber kaum noch zunehmen. Ab 200 km/h ist die Verbrauchskurve eine nahezu senkrecht verlaufende Linie, ab Tempo 240 färbt sich die digitale Stundenkilometer-Angabe rot ein. Ohne äußere Zeichen der Anstrengung jagt das Model S souverän gen Horizont.

Zur Wahrheit gehört natürlich auch, dass allzu häufiges Ausleben des Beschleunigungs-Wahnsinns die Reichweite enorm reduziert, ein Stromverbrauch von 600 Wattstunden (Wh) je Kilometer ist keine Seltenheit. Die Anpassung an allgemeine Verkehrs-Gepflogenheiten erlaubt jedoch einen Verbrauch von etwa 180 bis 220 Wh pro Kilometer. Der Monitor hilft dabei, den Spaß nicht zu übertreiben. Ein großes Kurvendiagramm zeigt in Echtzeit an, was aus den Zellen gesaugt wird. Bei diesem Test waren es im Schnitt 24 kWh je 100 Kilometer Strecke. Eine solche Reichweite am Supercharger nachzuladen, die Tesla-Fahrer kostenfrei nutzen können, kostet etwa 15 bis 20 Minuten Zeit.

Der Einfluss winterlicher Temperaturen auf die Reichweite scheint gering. In den

einschlägigen Foren berichten langjährige Tesla-Fahrer von keinen signifikanten Mehrverbräuchen durch Nutzung von Heizung oder Sitzklimatisierung. Wohlige Wärme wird deutlich schneller erreicht als bei herkömmlichen Pkw, die erst den Wasserkreislauf hochfahren müssen. Das Aufladen an der Haushalts-Steckdose ist allerdings eine mühsame Angelegenheit, wenngleich dies schonender für den Akku ist als der Supercharger. Um 100 Kilometer zusätzlichen Aktionsradius zu gewinnen, können – wie beim Testfahrzeug – am Hausnetz schon mal zwei Stunden vergehen. Außerdem reagiert die Bordelektronik sensibel auf etwaige vertauschte Pole des Schuko-Steckers. Doch offenkundig hat Tesla-Motors Fehlleistungen der Model-S-Fahrer einkalkuliert: Der telefonische Notfall-Service ist auch abends und am Wochenende erreichbar.

Die Erwartung an einen üppig dimensionierten Raumgleiter stellt das Model S in vollem Umfang zufrieden. Selbst auf den Rücksitzen herrscht vorbildliche Beinfreiheit. Allerdings sind die Sitze sehr tief angebracht, um unter dem flach abfallenden Dach genügend Kopffreiheit zu garantieren. Deshalb müssen die Fondpassagiere einen recht spitzen Kniewinkel hinnehmen. Für sportliche 3300 Euro kann man das Auto zum Siebensitzer machen. Das aufklappbare Gestühl ist mit wenigen Handgriffen einsatzbereit und Kindern gefällt es, im „Kofferraum“ entgegengesetzt zur Fahrtrichtung unterwegs zu sein. Dass die Polster für Erwachsene nicht taugen, sagt schon die Gewichtsbeschränkung auf 30 Kilogramm. Allen Insassen kommt die serienmäßige Luftfederung zugute, die Bodenfreiheit kann zwischen 120 und 163 Millimetern variiert werden.

Fazit: Alles, was von einer behaglichen Luxus-Limousine erwartet werden darf, erfüllt das Model S von Tesla. Das Problem dieses Autos liegt weder beim Antrieb, noch in Fahrkomfort oder Ausstattung. Es liegt auf der Landkarte. Zwar baut der Hersteller sein eigenes Ladenetz zügig aus, doch das Stromzapfen wird noch lange nicht so einfach sein, wie das von Benzin. Wer mit einem Model S liebäugelt, braucht nicht nur das nötige Kleingeld, sondern auch Zuversicht in den Ausbau der Infrastruktur. Bis dahin müssen Fahrten klug geplant werden, dann wird es an der Freude am Stromern nicht fehlen.
(ampnet/ab)

Daten Tesla Model S P 90 D

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,98 x 1,96 x 1,44

Radstand (in m): 2,96

Motor: 2 Wechselstrom-Induktionsmotoren

Leistung: 571 kW / 777 PS (510 PS Heckmotor, 262 PS Frontmotor)

Max. Drehmoment: 967 Nm bei 1 – 5100 U/min

Batterie: Lithiumionen-Batterie: 90 kWh, 400 Volt

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,0 Sek.

CO₂-Emissionen: 0 g/km

Verbrauch (Test): 24 kWh/100 km

Leergewicht (Messung) / Zuladung (Herstellerangabe): 2290 kg / 433 kg

Kofferraumvolumen: 435 - 1290 Liter (+ 240 L vorn)

Wendekreis: 11,3 m

Räder / Reifen: 19 Zoll / 245/45 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,24

Grundpreis: 115 000 Euro

Testwagenpreis: 145 940

Bilder zum Artikel



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



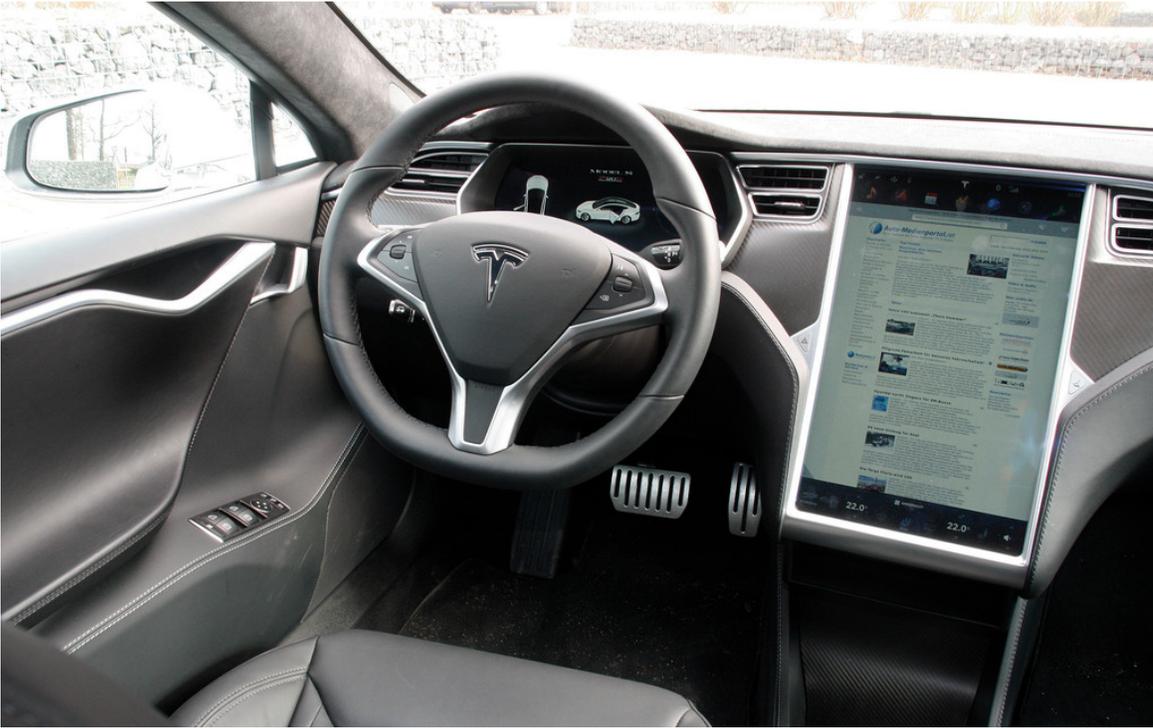
Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.



Tesla Model S.
