



UNTER STROM SCHWEBEN

Elektroautos sind nur etwas für Öko-Enthusiasten und pure Zukunftsmusik? Eine Spritztour mit dem Tesla Roadster macht Misstrauische zu Fans

TEXT FABRICE BRAUN FOTOS OLAF UNVERZART

Wenn sich der Dalai Lama und Michael Schumacher gemeinsam ein Auto ausdenken würden, käme wahrscheinlich dieses Fahrzeug dabei heraus: ein Sportwagen, der in 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt und dabei so leise daherkommt wie eine Straßenbahn ohne Klingel. Ein Luxusgefährt für 120 000 Euro, bei dem

einmal Volltanken nur zehn Euro kostet. Ein Macho-Roadster, der so aussieht, als habe er die Rennstrecke bloß aus Versehen verlassen, und der mit seinem emissionsfreien Elektromotor gleichzeitig ökologisch so korrekt ist, dass er jederzeit Ehrenmitglied beim Bund Naturschutz werden könnte.

Der Tesla Roadster vereint also das scheinbar Unmögliche. Seinen Beina-

men „Sport“ trägt er völlig zu Recht, in den flachen Zweisitzer hievt man sich wie in einen Formel-1-Wagen. Auch das Cockpit verbreitet mit dünnen Rennsitzen, Rallyelenkrad und der optionalen Armaturenverkleidung aus Carbon echtes Grand-Prix-Flair. Der feine Unterschied liegt im Detail: Wo andere Boliden einen Drehzahlmesser haben, zeigt beim Tesla eine

Skala an, wie viel Kilowatt pro Stunde er gerade verbraucht (oder wie viel Strom er momentan zurückgewinnt – geht man vom Gas, wird die freigesetzte Energie der Motorbremse wieder in die Batterie eingespeist). Ein Touchscreen meldet den Ladezustand der 6831 Lithium-Ionen-Akkus, die dafür sorgen, dass man in dem Wagen bis zu 350 Kilometer weit fahren kann. Sie ähneln den Batterien, die in jedem Laptop stecken, nur dass sie zusammen 450 Kilo auf die Waage bringen.

Der wirkliche Aha-Effekt aber stellt sich beim Starten ein. Wenn man den Zündschlüssel (oder wie heißt das hier eigentlich?) dreht, passiert – nichts. Kein Motorengeräusch ist zu hören, keine Vibration erschüttert die Karosserie. Gerade als man anfängt, sich zu sorgen, ob die Maschine überhaupt funktioniert, ertönt ein heller Klang

wie bei einem Computer, der hochfährt: das Zeichen, dass der Elektromotor an der Hinterachse bereit ist.

Wenn man jetzt vorsichtig die Bremse löst, rollt der Sportwagen so lautlos und sanft wie ein Fahrrad an. Tritt man jedoch das Gaspedal durch, kommt es zu einem Erweckungserlebnis. Elektromotoren arbeiten nämlich von der ersten Umdrehung an mit ganzer Kraft, ein Leistungsloch wie bei so vielen Verbrennungsmotoren gibt es bei ihnen nicht. In der Praxis heißt das: Das Gefährt schnell mit so unerwarteter Power nach vorn, dass man das Gefühl hat, gleich in eine erdnahe Umlaufbahn geschossen zu werden. Man würde sich nicht wundern, ein paar Sekunden später die Internationale Raumstation ISS zu Gesicht zu bekommen. Es ist aber dann doch nur die nächste Ampel.

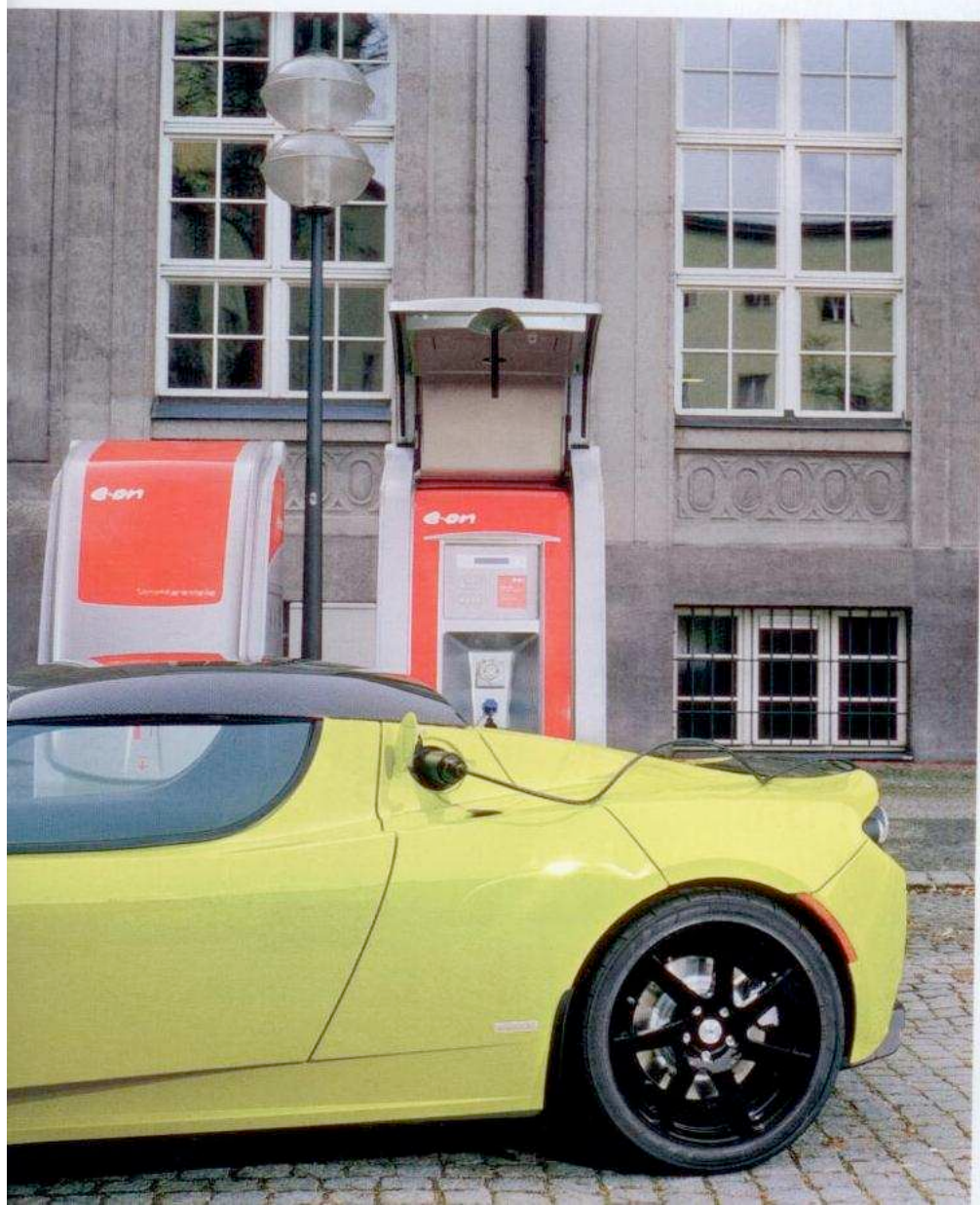
Der Tesla, der seit dem Jahr 2008 in den USA produziert wird und den man seit einigen Monaten auch in Deutschland kaufen kann, markiert die vorläufige Spitze bei der Entwicklung alternativer Antriebsarten. Wer hätte noch vor ein paar Jahren geglaubt, ein Elektroauto könnte so stark sein, dass man schon die moralische Festigkeit eines Heiligen benötigt, um mit ihm nicht gegen Verkehrsregeln zu verstoßen? Als in den Neunzigern



Einmal vollladen, bitte! Unser Test-Tesla an der Energiezapfsäule vor dem Deutschen Museum in München. Oben der Blick in den Kofferraum, wo kein Reserverad, sondern die mobilen Ladekabel liegen. Li. Seite: Ein Sportwagen, der es mit der Natur gut meint, war ein rollender Widerspruch – bis die Kalifornier kamen.

die ersten Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb auf deutschen Straßen auftauchten, waren sie meist das Hobby belächelter Ökofreaks und sahen aus wie riesige Überraschungseier auf Rädern. Später demonstrierten Hybridfahrzeuge wie der Toyota Prius, dass die Mischung aus Benzin- und Elektroantrieb nicht nur die Umwelt schont, sondern auch wirtschaftlich und alltagstauglich sein kann. Doch in ihrer ganzen Vernunft und Unscheinbarkeit verströmen der Prius und die meisten anderen Hybridwagen den Charme eines Bausparvertrags. Erst der Tesla Roadster mit seiner schnittigen Karosserie von Lotus zeigt, wie sexy auch Elektroautos sein können.

Es ist kein Zufall, dass ein Start-up aus Kalifornien den Öko-Sportwagen baut – und nicht ein deutscher Autohersteller. Marken wie Porsche und Mercedes präsentieren zwar auf Mes-



sen aufregende Hybridmodelle wie den Porsche 918 Spyder, ein futuristisches Sportgefährt mit gleich drei E-Motoren, oder den Mercedes F800 Style, eine sinnliche Studie mit Schiebetüren. Das aber sind Showcars, bei denen bezweifelt werden darf, ob sie je in Serie gehen. Sie sollen überspielen, dass die deutsche Autoindustrie bei Elektro- und Hybridfahrzeugen der Konkurrenz aus Japan hinterherhinkt, auch wenn etwa VW mit dem neuen Touareg gerade seinen ersten Hybridwagen auf den Markt bringt.

„Deutsche Hersteller scheuen das Risiko“, erklärt Lutz Fügner. Der Professor unterrichtet an der Fachhochschule Pforzheim, wo seit Jahren die renommiertesten deutschen Auto-designer ausgebildet werden. „Aber ich kann das auch verstehen: Die Erwartungshaltung an sie ist riesig. Wenn jetzt einer von ihnen mit einem Elektroauto vorprescht, muss wirklich alles stimmen.“ Für unsere perfektionistische Autoindustrie gelten eben andere Maßstäbe als für eine Fir-

ma wie Mitsubishi, die seit einigen Monaten den Kleinwagen i-Miev verkauft, der nur 130 km/h erreichen kann und trotzdem 34.000 Euro kostet.

Dabei ist es unumstritten, dass dem alternativen Antrieb die Zukunft gehört. Lutz Fügners Studenten, die sich heute überlegen, wie Autos in zehn Jahren aussehen werden, entwerfen nahezu ausschließlich Elektromodelle: „Mit dem Verbrennungsmotor sind wir fast durch. Den präsentieren unsere Studien höchstens noch als Zusatzantrieb, um die Reichweite der Fahrzeuge zu erhöhen.“ Bis zum Jahr 2020 sollen nach den Plänen der Bundesregierung eine Million Elektrowagen auf deutschen Straßen fahren.

Die heimischen Autokonzerne bemühen sich jetzt eilig, den Vorsprung der Japaner aufzuholen. So lässt BMW seit ein paar Monaten in einem Großversuch durch Los Angeles, London, Berlin und andere Städte 600 Mini E rollen, die statt einer Rücksitzbank 5088 Akkus haben und mit ihrem kräftigen Strommotor in 8,5 Sekun-

Formel-1-Feeling: Mit tiefen Sitzen, dem Sportlenkrad und seiner Carbonverkleidung wirkt der Tesla Roadster wie ein kleiner Rennwagen. Prägnanter Unterschied: Er macht keinen Höllenlärm. Schnell ist er dennoch – erst dieses Frühjahr gewann er die Rallye Monte Carlo für alternative Energien.

den auf 100 km/h beschleunigen. Mercedes produziert seit November in limitierter Auflage den Smart electric drive, eine Elektroversion des Kleinstwagens mit 135 Kilometern Reichweite. Der Zweisitzer wird nur in wenigen Ländern an ausgewählte Kunden verleast oder vermietet. Erst 2012 soll das umweltfreundliche Auto in Serie gehen. Bei der Technik für den E-Smart greift Daimler auch auf das Know-how von Tesla Motors zurück – das Unternehmen ist mit sechs Prozent an dem Elektroautopionier beteiligt. Vor allem die Hightech-Akkus der Kalifornier interessieren die Schwaben. Denn das größte Problem beim elektrischen Antrieb ist noch immer die Batterie. Zwar sind die neu-



In diesem Moment
läuten alle 17 Glocken
des Stephansdoms.
Hören Sie es auch?
Ach, Sie sind ja gar
nicht da.

WIEN-HOTELS & INFO
info@wien.info
TEL. +43 (0) 1 24 555
WWW.WIEN.INFO

WIEN
JETZT ODER NIE



AUCH GROSSE MARKEN AHNEN ES: WER DIE UMWELT SCHONT, MUSS KEIN ÄSTHETIK-ANALPHABET SEIN



Zahlreiche Autohersteller haben mit dem elektrischen Schaulaufen begonnen. Aufregende Studien wie der **Audi R8 e-tron** (o.) garantieren zwar Messeglanz, sind aber von der Serienreife noch weit entfernt. Schweizer Tüftler konzipierten den **Protoscar Lampo 2** (Mitte), ein Cabrio mit Batterieantrieb. Sensation auf dem jüngsten Genfer Autosalon war die Ankündigung des **Porsche 918 Spyder**, einer Rennflunder, die so viel wie ein Kleinwagen verbraucht: drei Liter pro 100 Kilometer.





esten Lithium-Ionen-Speicher erheblich leistungsfähiger als alte Bleiakkus, trotzdem sind sie in der nötigen Zahl weiterhin schwer und begrenzen die Reichweite. Auch der Tesla schafft seine 350 Kilometer Zielreichweite nur, wenn er gemütlich dahinrollt, im Alltag kommt man eher auf 200 Kilometer. Komplettes Aufladen dauert acht Stunden mit 32 Ampere, an einer normalen Haushaltssteckdose sind es sogar bis zu achtzehn Stunden.

Porsche hat kein reines Elektroauto im Programm, möchte aber mit dem neuen Cayenne S Hybrid sein Umweltimage aufpolieren. Pro 100 Kilometer soll der mächtige SUV nur 8,9 Liter Sprit verbrauchen, zumindest

theoretisch. Porschefahrer werden sich erst daran gewöhnen müssen, ohne das vertraute Röhren auszukommen, wenn der Wagen zwischendurch nur mit E-Antrieb leise dahinrollt. Dabei zeigt die Fahrt im Tesla Roadster, dass man das Motorengeräusch schon nach kurzer Zeit nicht mehr vermisst. Die geradezu buddhistische Gelassenheit, die diese Stille im Wagen hervorruft, überträgt sich auch auf den Fahrer. Lächelnd sieht er an der Ampel die anderen Autos vor sich hinstinken und dabei unnötig laut fossile Brennstoffe verfeuern. Mieses Karma, das hoffentlich schon bald überwunden sein wird, denkt er – und schießt ihnen lautlos davon. □

Seit vergangenem Herbst kann man den Tesla Roadster Sport auch in Deutschland Probe fahren und kaufen, in München hat ein erster Showroom eröffnet. Bereits im nächsten Jahr will der amerikanische Autopionier einen günstigeren Familien-Tesla als Limousine anbieten. Vertriebskontakt im AD Plus.

