



Tesla Roadster

Das neue Rennen

Autotest | Ein paar Höhepunkte aus der neueren Autogeschichte: Mini hat das kleine Auto populär gemacht. Smart hat dasselbe etwas später mit dem Mikro-Auto getan. Der Volkswagen Golf GTI war das erste schnelle Familienauto. Renault wird mit dem Espace als der Erfinder des MPV gesehen. Jetzt will die neue Marke "Tesla" mit dem "Roadster" zu dieser erneuernden Gruppe hinzutreten: Der erste in Masse produzierte elektrische Sportwagen.

Gerade weil Tesla eine neue Marke ist, möchte man auf die eigene Spezialität bauen: die Herstellung von elektrischen Getrieben. Für ein gutes Auto um den Elektromotor herum hat Tesla bei Lotus an die Tür geklopft.

Deswegen ähnelt der Tesla Roadster auf den ersten Blick einem elektrischen Lotus Elise. Beide Autos teilen nur 7 % der Bestandteile, die Verwandtschaft beschränkt sich auf den Basisentwurf. Das bedeutet, dass der Tesla mit leichtgewichtigen Materialien gebaut wurde und das Gewicht so weit wie möglich gleichmäßig über die Vorder- und Hinterräder verteilt ist.



Ergonomie

Um das Auto kräftiger zu machen, gibt es unter den

Türen Verstärkungsbalken. Der Einstieg ist deswegen schon ein Kunststück, vor allem mit geschlossenem Dach. Obwohl der Tesla größer ist als ein Lotus Elise, ist der Gepäckraum immer noch gleich Null.

Das Interieur ist knapp, und Fahrer größer als 1,85 Meter berühren mit dem Kopf das Dach. Natürlich gibt es mit geöffnetem Dach unendlich viel Kopfraum, aber dann schauen große Fahrer auf den oberen Rand der Frontscheibe, während der Tachometer durch das Lenkrad verdeckt wird. Dabei ist der Tesla von Natur aus schon unübersichtlich durch die kleinen Außenspiegel und die sehr große Rückseite.



Die Ausrüstung ist komplett, und Tesla spart nicht an besonderen Materialien. Die hier gezeigte Ausführung kostet über 100.000 Euro, aber gibt trotzdem das Gefühl eines unordentlich gebauten Kit-Cars. Kunststoff-Paneele passen nicht gut zueinander oder haben verschiedene abweichende Farben. Knöpfe und Hebel sind aus billigem Plastik gemacht. Die Vollendung ist mäßig, die Oberflächen sind kratzempfindlich.

Außerdem ist deutlich spürbar, dass Tesla mit einem existierenden Entwurf angefangen und diesen an die eigenen Wünsche angepasst hat. Knöpfe und Displays sind an den wunderlichsten Stellen platziert. Das Display des Bordcomputers zum Beispiel ist links unter dem Lenkrad platziert und deswegen nur sicher ablesbar, wenn das Auto stillsteht.

Ein Sprecher von Tesla betont, dass es sich hier um eine Demoversion des amerikanischen

Pre-Produktions-Modells ("VP30") handelt; Europäische Autos würden besser vollendet. Bis zum Modelljahr 2010 seien die ergonomischen Fehler beseitigt.

Leistungen

Aber ... dreht man den Schlüssel um und genießt die Stille, drückt man das Gaspedal ein, dann sind plötzlich alle Unbequemlichkeiten vergeben und vergessen. Die ersten Meter mit einem Tesla Roadster sind eine einzigartige Erfahrung. Weil das traditionelle Motorgeräusch fehlt, fühlt es sich an, als ob da eine unsichtbare Kraft den Tesla nach vorn treibt. Neben der unsichtbaren Kraft scheint die explosive Leistung des Benzins nicht mehr als eine Kinderpistole!

Der Roadster hat nur einen Gang und beschleunigt damit unaufhörlich und sehr schnell. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,9 Sekunden, und auch weit über diese Geschwindigkeit hinaus ist ein leichter Druck aufs "Gaspedal" genug, um beide Insassen hart in die Sitze zu drücken. Es ist egal, wie schnell man fährt, der Tesla reagiert genauso heftig aufs Gaspedal wie ein durchschnittliche Sportwagen, der das nur bei Vollgas im ersten Gang kann!



Obwohl die Beschleunigungswerte phänomenal sind, ist das Erlebnis ein ganz anderes als bei einem alltäglichen Benzinauto. Je höher die Drehzahl wird, desto mehr Leistung hat ein Verbrennungsmotor. Der brutale Aufbau von Kraft auf die Straße bis zum Höhepunkt sorgt zusammen mit dem Brüllen des Auspuffs für das Erlebnis. Der Tesla Roadster baut die Kraft nicht auf, die Leistung ist konstant. Deswegen

fehlt das Drama, doch das Fahrvergnügen ist viel besser.



Wenn das Gaspedal losgelassen wird, nimmt der Roadster sofort und heftig die Beschleunigung zurück. Dann treiben die Räder den Elektromotor an, der damit als Dynamo dient und Energie erzeugt. Das ist der Grund, weshalb der Roadster sich dem Aktionsradius eines normalen Autos nähert (400 km). Die plötzliche Beschleunigungsrücknahme bedarf einiger Gewöhnung, stört aber nicht.

Straßenlage

Das große Problem bei elektrisch angetriebenen Autos ist die Speicherung der benötigten Energie. Je mehr Batterien, desto weiter kann das Auto fahren. Doch mehr Batterien machen das Auto schwerer, und das geht zu Lasten der Fahreigenschaften. Während die meisten anderen Hersteller sich für traditionelle Batterien entscheiden, wählt Tesla die selbe Technik ("lithium ion"), die auch in Laptops benutzt wird. Das erklärt, weshalb das Auto so kostspielig ist; es bedeutet aber auch, dass der Roadster "nur" 450 kg extra Gewicht mitschleppt. Das ist wenig für ein Elektro-Auto.



Das zusätzliche Gewicht beeinflusst die Straßenlage kaum. Nur bei einer Notbremsung ist spürbar, dass die Räder sehr viel Gewicht bezwingen müssen.

Die Lenkung ist äußerst direkt, und weil das Gewicht in der Mitte des Autos konzentriert ist, ist der Roadster äußerst wendig. Überhängen oder Schleudern sind dem Roadster fremd, während der Komfort auf schlechter Straßendecke recht gut ist. Der Roadster eignet sich gut dafür, mal einen Tag wie ein Tourist zu fahren, er fühlt sich auch zu Hause wie auf der Rennstrecke. Dann lenkt der Roadster sehr scharf und bietet dieses Öko-Auto mindestens genau so viel Erlebnis wie ein traditioneller Sportwagen.



Umwelt

Der große Vorteil von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen ist natürlich, dass der Tesla Roadster frei von Emissionen ist. Der Tesla kann zu Hause an der Steckdose aufgeladen werden (3,5 bis 6 Stunden, abhängig von der Ampere-Leistung aus der Steckdose). Das kostet etwa 15 Euro (70 kWh), dagegen kostet es mindestens 50 Euro, um mit einem von der Leistung her vergleichbaren Sportwagen 400 km weit zu fahren!

Mit dem Elektro-Auto scheint das Umweltproblem nur verschoben zu werden. Aber das durchschnittliche europäische Kraftwerk arbeitet viel effizienter als ein Verbrennungsmotor im Auto. Umgerechnet hat der Tesla Roadster eine Emission von nur 69 Gramm CO₂ pro Kilometer. Wer zu Hause grünen Strom hat, kommt sogar auf magische 0 Gramm CO₂ pro Kilometer, während das Fahrvergnügen immer optimal ist.



Fazit

Jeder Hersteller führt das neueste Modell als bahnbrechend und die Lösung für alle Probleme ein. Meistens sind es nicht mehr als leere Phrasen einer hyperaktiven Marketing-Abteilung. Aber einmal in vielen Jahren kommt ein Auto auf den Markt, das tatsächlich revolutionär ist, und das gilt sicher auch für den Tesla Roadster.

Dieser Sportwagen hat keinen Verbrennungsmotor, sondern einen Elektromotor. Im Gegensatz zu anderen Elektro-Autos kann der Tesla Roadster tatsächlich gekauft werden. Außerdem kann der Roadster 400 km fahren, ohne aufzuladen, und ist damit wirklich brauchbar. Die Leistungen sind außerdem ausgezeichnet: Die meisten Vollblut-Sportautos verlieren im Sprint gegen Tesla.

Ob der Tesla Roadster besser oder schlechter als traditionelle Sportwagen ist, ist Geschmackssache. Die Fahrerfahrung ist völlig anders. Der Tesla Roadster bietet weniger Drama und mehr Fahrvergnügen. Es ist kein Auto, um andere zu beeindrucken, jedoch um selbst zu genießen. Obwohl der Kaufpreis sehr hoch ist, ist diese Spaßmaschine sehr vorteilhaft im Verbrauch und außerdem frei von Emission. Wenn die Redaktion von Autozine das zu bestimmen hätte, macht er das neue Rennen! ■

