

CLASSIC DRIVER

Tesla Model S: „Das beste Auto der Welt“

Lead

In Kalifornien sind die ersten acht Tesla Model S an ihre sehnsüchtigen Kunden ausgeliefert worden. Eine Ausfahrt in einer Elektrolimousine, die die Automobilwelt auf den Kopf stellen will.

„Wir werden keine Werbung schalten, denn unser Auto verkauft sich von allein. Es ist das beste Auto der Welt“, verspricht George Blankenship, Vizepräsident des weltweiten Verkaufs und der Kundenzufriedenheit bei Tesla Motors in den USA. Gemeint ist der [Tesla](#) Model S. Eine 2,1 Tonnen schwere Limousine, die ausschließlich mit Strom für ein Dauergrinsen im Gesicht der bis zu sieben Insassen sorgt. Der im eigentlichen Sinne als 5+2-Sitzer zu charakterisierende Model S wird in diesen Tagen an seine ersten acht Kunden ausgeliefert. Die Wartezeit betrug drei Jahre, dementsprechend taumeln ihre neuen Besitzer bei der Erstauslieferung am Firmensitz im kalifornischen Fremont zwischen purer Erleichterung, hausbackenem Stolz und wildem Elektrowahn.

Der bis zu 209 km/h schnelle und 310 kW / 416 PS starke Model S übt seitens der Fahrdynamik und seiner technischen Feinheiten durchaus Druck auf seine Benzin betriebene Konkurrenz aus. Und das ist laut Tesla-Chef Elon Musk auch völlig beabsichtigt: „Die Welt lebte bis heute mit der Illusion, dass Elektroautos nicht besser sein können als Benziner. Wir zeigen hingegen, dass Elektroautos die besten Autos der Welt sein können.“ Und er geht sogar noch weiter: „Vom Performance-Standpunkt gesehen, haben wir das Ziel, Fahrzeuge wie den 5er BMW und den Porsche Panamera zu schlagen.“





Die lautlose Beschleunigung aus dem Stand bis Tempo 100 innerhalb von 4,5 Sekunden zaubert dank des 600 Newtonmeter starken Drehmoments beim spontanen Gasgeben ein zwanghaftes Grinsen in jedes Gesicht. Die Traktionskontrolle sorgt zudem für eine ständige Überwachung und Regelung der immensen Antriebskraft. Im Interieur sorgt der 17 Zoll große, hochkant in die Mittelkonsole eingelassene Bildschirm, nicht nur für offene Münder, sondern auch für einen ständigen Drang, irgendetwas einstellen zu wollen. Im Gegensatz zum Tesla Model X, der auf gleicher Plattform als Crossover mit Hinterrad- oder Allradantrieb zu bekommen sein wird, werden die Model-S-Versionen zunächst ausschließlich über die Hinterachse angetrieben. Produktmanager Ted Merino: „Rein technisch gesehen ist es so: Wenn ich in einen BMW einsteige, gehe ich zehn Jahre in der Zeit zurück. Im Model S habe ich eine Erweiterung meines aktuellen Smartphones.“ Der berührungsempfindliche Alleskönner ist sogar schon ab der Grundausstattung im kleinsten Modell des Tesla verfügbar, sprich ab 49.900 US-Dollar.





Doch ein genauer Blick in die Material-Kulisse offenbart auch Schwächen des vermeintlich besten Autos der Welt. So lässt sich die Lenkung zwar in drei Stufen verändern, doch weist sie auch noch im sportlichsten Modus die US-typischen Ungenauigkeiten auf. Von einer präzisen Lenkung kann hier kaum die Rede sein. Dem tiefen Schwerpunkt, der das Resultat der im Unterboden verbauten Batterie ist, ist es zu verdanken, dass er dennoch schnell durch enge Kurven pilotiert werden kann. Die Bremse macht annähernd das, was sie soll, müsste aber definitiv noch härter zupacken. Hier wäre ob des hohen Gewichts eine Sportbremse durchaus angebracht.





In puncto Federung hat sich Tesla eine weitere Einnahmequelle gesichert, denn in der Basisausstattung gibt es nur gegen 1.500 US-Dollar Aufpreis eine verstellbare Luftfederung zu kaufen. Das Geld darf aber getrost im Sparschwein bleiben, da die Unterschiede nur marginal ausfallen. Die Verarbeitung der im Innenraum verwendeten Materialien fährt hingegen hinter den selbstgesteckten Premiumansprüchen her. Hier muss auf baldiges Nachbessern gehofft werden, sonst wird es nichts mit dem Angriff auf das Verbrenner-Gespann aus BMW, Audi, Mercedes und Porsche. Hier wird auch schnell der Nachteil eines lautlosen Gefährts deutlich, denn in engen Kurven und unebenen Fahrbahnen knarzt und ächzt es hin und wieder im Aluminium-Gebälk der Karosserie. Zudem vermitteln die beiden Kinder-Sitzplätze im Heck, mit Blick auf den nachfolgenden Verkehr, auch nach dem Studium der bestandenen Crashtest-Daten nicht den Wunsch, dort sitzen zu wollen. Für den Notfall und für Kleinstkinder sollten sie aber genügen.





Trotz der Schwächen des Model S muss Tesla bescheinigt werden, dass der bis zu 480 Kilometer weit reichende Lithium-Ionen-Akku und alle an ihm angeschlossenen technischen Applikationen einen zuverlässigen Blick in eine elektrische Automobilitätszukunft bieten, in der der Fahrspaß nicht zu kurz kommen muss. Mit Ladedauern von einer bis fast zehn Stunden für die komplette Reichweitenerneuerung ist es zudem jedem selbst überlassen, wie viel Zeit er mit dem Aufladen verbringen möchte. Es ist alles nur eine Frage der Einstellung – und des Preises, welche Ladeoption der Kunde will.







Eine interessante Information verriet Technik-Chef Job Straubel am Rande: „Ein schwaches Batteriepack lässt sich ohne Weiteres mit einem stärkeren Pack tauschen, ohne dass danach eine neue Fahrwerksabstimmung vorgenommen werden muss. Die Gewichtsunterschiede sind so klein, dass eine Neueinstellung nicht notwendig ist.“ Selbst die Höchstgeschwindigkeit kann mal eben so wesentlich erhöht werden, was für Märkte wie die in Zentraleuropa durchaus ein Thema sein dürfte. Warum Tesla es dann nicht einfach macht, erklärt das Unternehmen in Person von Job Straubel so: „Die Nachfrage ist nicht da. Ganz einfach.“ Anfang des Jahres 2013 sollen die ersten Elektro-Modelle auch in Europa erhältlich sein. Zu Preisen ist in diesem Falle noch nichts bekannt.

Text: Marcel Sommer

Fotos: Press-inform, Tesla Motors

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/tesla-model-s-%E2%80%9Edas-beste-auto-der-welt%E2%80%9C>
© Classic Driver. All rights reserved.