

CLASSIC DRIVER

Erste Fahrt mit dem neuen Tesla Roadster

Schön, schnell, stromdurchflossen: In Kalifornien wird der Tesla Roadster bereits als erster zukunftsfähiger Hoffnungsträger und Heilsbringer einer lahrenden Auto-Industrie gefeiert. Wer in Hollywood etwas auf sich hält, kann zumindest einen Platz auf der langen Warteliste für den Elektrosporthwagen vorweisen. Doch was bleibt übrig, wenn man den Hype ausblendet? Kann die noch junge Technik wirklich überzeugen? Wo bleibt bei so viel Vernunft der Fahrspaß? Zum Europastart haben wir einen Vormittag mit dem Tesla Roadster in Hamburg verbracht - und wollten gar nicht wieder aussteigen..!

St. Pauli, Freitagmorgen. Etwas unscheinbarer als vermutet stehen die drei Prototypen, die Tesla für den Media Launch in Europa freigestellt hat, auf dem Taxistreifen eines Designhotels. Trotzdem sorgen die kompakten Sportwagen mit den klassischen Lotus-Proportionen für Geflüster unter den Hotelgästen: „Das ist doch...“ Seit US-Prominente wie Arnold Schwarzenegger mit dem politisch und ökologisch korrekten Roadster durch die People-Postillen rollen, hat sich der Name Tesla auch über die dogmatischen Zirkel der Elektroauto-Jünger hinaus herumgesprochen. Das von der Presse oft bemühte Bild von David und Goliath, in dem die kleine Start-Up-Firma den großen Playern beim Umstieg auf Alternativ-Antriebe davonfährt, hat der Bekanntheit der Marke ebenfalls Aufmerksamkeit verschafft.





Und tatsächlich: Während die großen Konzerne zaghaft Studie um Studie enthüllen, ist der Tesla Roadster vor wenigen Monaten in den USA in Serie gegangen. In Europa soll die Auslieferung im kommenden Frühjahr beginnen. Der dunkelgrüne Roadster, dessen Schlüssel wir nach einer kurzen Einführung erhalten, ist allerdings noch ein Forschungsfahrzeug im Entwicklungsstadium. Darryl Siry, Vize-Präsident von Tesla Motors, warnt uns vor: Das Fahrerlebnis sei nach zahllosen Langstreckentests geradezu „shocking“, und auch die Warnungen der Batterieanzeige sollten wir getrost ignorieren. Etwas beunruhigt steigen wir hinab in das tiefhängende, spartanisch ausgestattete Cockpit, schieben den Schlüssel ins Schloss, drehen die Zündung – und nichts passiert. Nein, falsch, nur der gewohnte Signalreiz, das bollernde Erwachen des Benzinverbrennungstraktes, bleibt aus. Stattdessen kündigt ein leises Piepen von der hochfahrenden Batterie. Ansonsten: Stille!





Auch die Schaltung ist gewöhnungsbedürftig: Ein abgestuftes Getriebe gibt es nicht, man muss sich nur für eine Fahrtrichtung entscheiden, also „Vorwärts“ oder „Rückwärts“. Vorsichtig schiebe ich den Schalthebel auf „D“, nehme dann den Fuß von der Bremse und trete zaghaft aufs „Beschleunigungspedal“. Geräuschlos setzt der Wagen nach vorne, aus der Parklücke und auf die Straße. Etwas mehr Druck aufs Pedal und der Roadster wird – wie von Geisterhand und begleitet von einem leisen Summen, kaum lauter als eine elektrische Zahnbürste – nach vorne gezogen. Die Straßen sind leer, auch die Sonne kommt langsam hervor, die frische Morgenluft pfeift durchs Cockpit und man begreift: Nach endlosen Monaten der Hypothesen, Theorien und Visionen zum alternativen Automobil der Zukunft sitzt man nun erstmals hinterm Steuer. Ein befreiendes Gefühl.



Für die vereinzelt Touristen, die an diesem Morgen über die Reeperbahn schlendern, kommt der lautlos dahingleitende Sportwagen ebenfalls überraschend: Wie die Lemminge stolpern sie vor meine Haube. Die Verknüpfung von Lärm und Geschwindigkeit scheint noch zu tief in den Köpfen verwurzelt. Auch die anderen Autos scheinen mich, so flach und still, kaum wahrzunehmen und ich muss aufpassen, nicht ständig geschnitten zu werden. Um das Potenzial des Roadsters ohne Risiko testen zu können, wechsele ich die Elbseite in Richtung Hafen, wo einige lange und freie Geraden als Beschleunigungstreifen taugen. Mit 3,9 Sekunden beziffert Tesla die Zeit für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Zwar ist der Roadster mit 1,2 Tonnen nicht gerade ein Leichtgewicht, da der 300 PS-Elektromotor sein maximales Drehmoment von 340 Nm aber von der ersten Umdrehung an bereit stellt, entsteht eine bisher unbekannte Schubkraft.

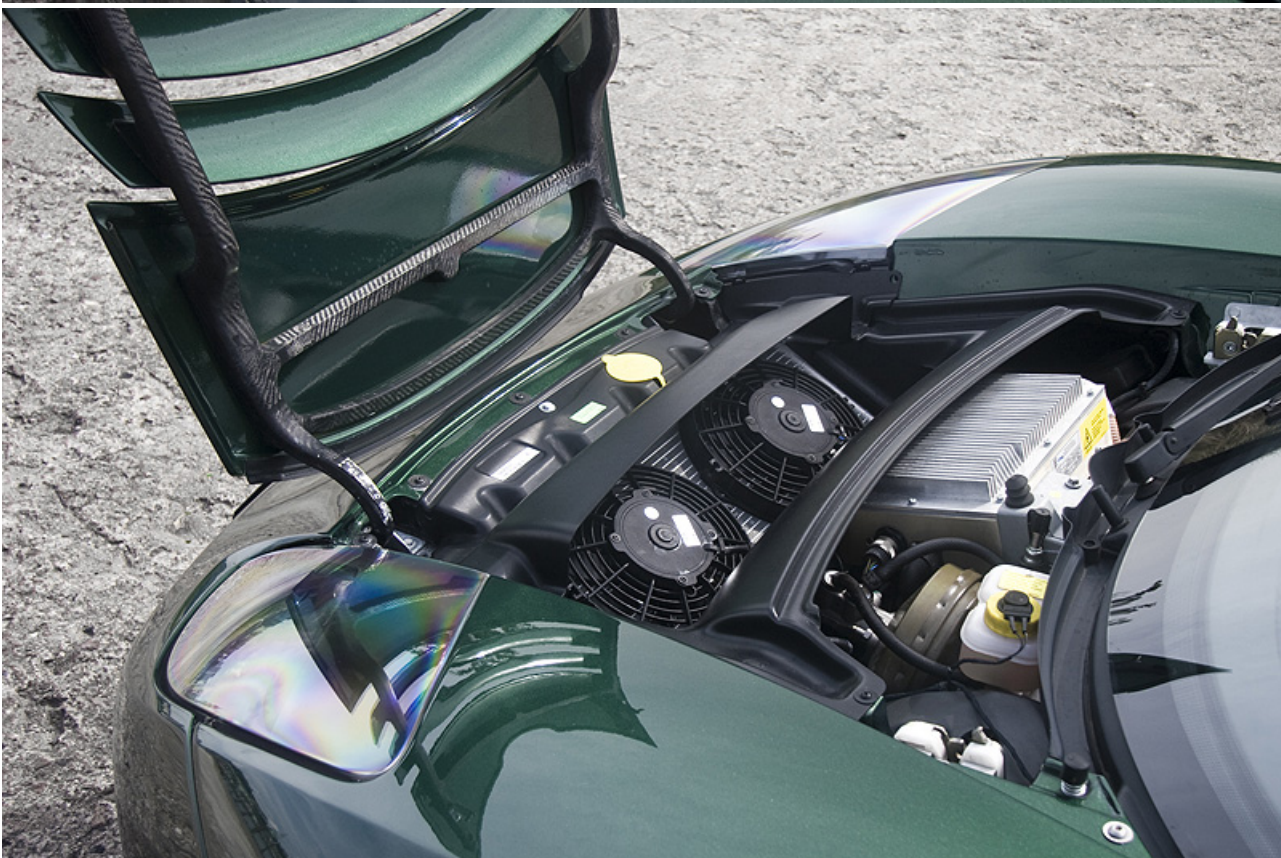


Das Gefühl, das sich beim ersten harten Tritt aufs Pedal ohne Verzögerung einstellt, erinnert dann auch wenig an Porsche, Lamborghini und Co. Das wohlige Ziehen, das in sekundenbruchteilen von den Zehen- bis in die Haarspitzen zuckt, kennt man eher von der Achterbahn-Fahrt – oder dem Griff in die Steckdose. Während man in anderen Sportwagen die Kraftanstrengung des Motors nicht nur hört, sondern auch spürt, scheint der Tesla Roadster ohne jeglichen Aufwand nach vorne zu spulen. Bis Tempo 160 geht es so weiter – ohne Unterbrechung durch Gangwechsel und akustisch begleitet durch das leise Surren des E-Motors und das Pfeifen des Windes. Da mag das Cockpit noch so eng und das Feedback der Bremsanlage für europäische Verhältnisse noch so zahnlos herüberkommen – mehr Spaß am Fahren habe ich lange nicht gehabt!



Dabei liegt die Ingenieursleistung von Tesla vor allem im Antriebsstrang und der Software, die das Fahrverhalten abstimmt und momentan ständig überarbeitet wird. Der Rahmen und die Karbon-Karosserie stammen von Lotus und werden auch im Britischen Stammwerk in Hethel zusammengesetzt. Trotzdem, so Darryl Siry, handelt es sich um ein völlig eigenständiges Automobil, bei dem alle Komponenten auf die besonderen Ansprüche abgestimmt sind. Die Energie für den Motor wird aus 6831 hintereinander geschalteten Lithium-Ionen-Akkus generiert, die durch eine zirkulierende Kühlflüssigkeit auf Temperatur gehalten und von der Kontrollelektronik überwacht werden. Wie lange man noch fahren kann, zeigt ein kleines Display links neben dem Lenkrad. Bei ziviler Fahrweise ermöglicht die Akkuleistung im Heck laut Tesla eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern. Aufgeladen werden kann an jeder Steckdose, je nach Stromstärke kann sich die Ladezeit jedoch schnell von vier auf 16 Stunden verlängern. Ein entsprechend leistungsstarker Anschluss in der Garage sollte also beim Kauf mit eingeplant werden. Bei etwa neun Euro

fürs „Volltanken“ sollte der Starkstrom-Anschluss jedoch schnell wieder eingespart sein.



Doch so euphorisierend das Fahrerlebnis und die Gewissheit, neben der Umwelt auch noch das Portemonnaie zu schonen, auch sein mögen – einem Kickstart wie in Kalifornien blickt der Tesla Roadster in Deutschland noch nicht entgegen. Mit 250 limitierten Exemplaren des innovativen Elektro-Roadsters geht Tesla im Mai 2009 in Europa an den Start, gerade einmal 80 Stück sind schon verkauft. Dabei ist die 117.800 Euro teure „Signature Edition“ technisch ausgereifter als die erste amerikanische Serie und mit einem stärkeren Motor und modifizierten Getriebe ausgestattet. Mit seiner Reichweite und Höchstgeschwindigkeit ist der Tesla Roadster allerdings eher für Metropolregionen wie Los Angeles oder – in Europa – Paris und London ausgelegt; lautstarkes Autobahnrasen ist mit dem stillen Stromsportler eben nur begrenzt möglich. Und so lange in unseren Städten keine harten Emissions-Gesetze wie in Kalifornien oder London zum Zug

kommen, kommt der Tesla auch nach langem Rechnen nicht wirklich billiger als eine Lotus Elise mit schönem Benzinaggregat.



Und trotzdem: Das elektrisierende Gefühl, als einer der Ersten mit dem Roadster der Zukunft durch Hamburgs Straßen zu gleiten, ist mit rationalem Denken kaum zu erfassen. Sicherlich steht die Antriebstechnik noch in der Entwicklung, bestimmt müssen auch die Akku-Lauf- und Ladezeiten verbessert werden, bevor ein Massenerfolg möglich wird. Wer jedoch über ein wenig Geld und automobilen Pioniergeist verfügt, sollte die Gelegenheit nicht verpassen und am Steuer eines eigenen Tesla Position beziehen – gegen Technikpessimismus und Benzinfolklore. Mit dem Strom kann man schließlich noch früh genug schwimmen!

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/erste-fahrt-mit-dem-neuen-tesla-roadster>
© Classic Driver. All rights reserved.