

Tesla packt die Sonne in den Tank

Von Markus Gersthofer

Elektroautos rollen leise und ohne Abgase. Doch werden ihre Akkus mit Strom gefüllt, der herkömmlich in Kohlekraftwerken erzeugt wurde, so hat die Umwelt wenig davon. Tesla, der amerikanische Elektroauto-Pionier, setzt daher auf Ökostrom aus Wind- oder Wasserkraft und kooperiert bei uns neu mit dem deutschen Spezialisten Solarworld: Sonnen-Strom ermöglicht Fahren komplett ohne CO₂-Ausstoß.

Tesla, Auto-Kenner wissen es, ist so etwas wie der Leuchtturm bei Elektroautos: 350 kW / 476 PS, (elektronisch begrenzte) 210 km/h, Spurt von null auf 100 km/h wie ein Porsche in 4,4 Sekunden, acht Jahre Garantie, Reichweite mit einer Batterieladung mehr als 500 Kilometer. Preise ab 65 000 Euro stehen allgemeiner Verbreitung allerdings ebenso entgegen wie die engen Rücksitze oder das winzige Vertriebs- und Servicenetz in Deutschland mit bisher nur sieben Händlern.

In diesem Jahr will Tesla, erst 2003 in Kalifornien gegründet, 40 000 Autos bauen, 2013 waren es 22 400. Für ein Elektroauto ist das viel, zumal für eines, das in Optik und Leistung eine Alternative zu einem Porsche Panamera ist. Der Grundpreis von 65 300 Euro lässt sich in den stärkeren Versionen mit einigen Kreuzchen in der ellenlangen Aufpreisliste lässig auf Porsche-Niveau bringen. Die junge Tesla Motors GmbH in München peilt in diesem Jahr bis zu 1000 Verkäufe an, 287 waren es in den ersten vier Monaten. Die Besitzer schwärmen von der lautlosen Leistung ebenso wie von den sehr geringen Betriebs- oder genauer Stromkosten.

Die Beschränkungen des Batterieantriebs gelten natürlich auch für Tesla. Das aktuelle Modell S, 4,98 Meter lang, üppige 2,18 Meter breit und 1,45 Meter flach, beherbergt in seinem Boden 8000 Laptop-Akkus im Gewicht von mehr als einer halben Tonne. Sie speichern 85 Kilowattstunden Stromvorrat, das Vierfache üblicher Elektromodelle. Sie erklären den hohen Preis, sorgen aber auch für die erwähnte Reichweite von über 500 Kilometern – und bei flotter Gangart immerhin noch von 300 Kilometern. Fernfahrten

sind dennoch nur möglich, wenn unterwegs nachgetankt werden kann – und zwar rasch. Um dies zu ermöglichen, will Tesla in den USA bis Jahresende 200 „Supercharger“ in Betrieb nehmen. Ihre 120 Kilowatt füllen die Akkus in 20 Minuten zur Hälfte. Auch in Europa ist ein Netz von kräftigen Elektro-Zapfstellen im Aufbau. Die ersten sechs an der Autobahn München - Berlin wurden jüngst in Betrieb genommen.

Die Meldung hierüber ist nur eine von vielen Schlagzeilen, für die Tesla sorgt. Eine betraf brennende Fahrzeuge: Feuergefahr bei Unfällen ist in der Tat Problem einiger Elektroautos mit einer bestimmten, besonders leistungsfähigen Batterie. Todesfälle waren laut Tesla auch bei schweren Karambolagen noch nie zu beklagen. Der Gefahr will man mit einer neuen Software begegnen, mit der bisherige Modelle – sogar der von 2008 bis 2012 gebaute Roadster – kostenlos nachgerüstet werden können.

Pläne sehen neben der aktuellen Sportlimousine S mit dem Tesla X ab Herbst 2015 ein SUV-Modell vor – mit Antrieb über je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse. Ab 2017 soll eine preiswertere Limousine hinzu kommen – Länge reichlich vier Meter, Preis ab etwa 30 000 Dollar (ca. 22 000 Euro). Vor allem soll demnächst der Bau einer großen Fabrik beginnen, mit der die Kosten für den Stromspeicher drastisch gesenkt werden sollen. Sie könnte auch andere Hersteller von Elektroautos beliefern, bereits heute sind Daimler und Toyota an Tesla beteiligt.

Tesla will nicht nur seine Autos leise und abgasfrei fahren lassen, sondern auch dafür sorgen, dass ihre Batterien mit sauberem Strom gefüllt werden – vorzugsweise mit Wind- oder Wasserkraft erzeugt oder per Solarelement von der Sonne. In Deutschland kooperiert die Tesla Motors GmbH in München dazu mit dem Bonner Spezialisten Solarworld. Letzterer stellt unter anderem Carports her, deren Dach Solarelemente trägt. Sie erzeugen bei durchschnittlicher Sonnenscheindauer etwa 2200 Kilowattstunden pro Jahr, genug, um einen Tesla etwa 12 000 Kilometer ohne Kosten für öffentlichen Strom zurücklegen zu lassen. Käufer erhalten einen solchen Carport mit Rabatt. Weiter spendiert die Münchener Zentrale während der Laufzeit eines Finanzierungs- oder Leasingvertrages 250 Euro „Energiewende-Prämie“ pro Jahr – bei üblichen Strompreisen genug für etwa zehn Akkufüllungen oder für rund 5000 Kilometer.

250 Euro Prämie, ein Rabatt für einen Solar-Carport sind sicher kein Grund, sich ein Elektroauto für bald 100 000 Euro unter diesen Carport zu stellen. Aber sie bringen Tesla ins Gespräch. Was der Elektroauto-Pionier allemal verdient: Sein Model S ist der Maßstab für alle Batterieautos. Mehr noch: In Kalifornien ist die Limousine mit dem stilisierten „T“ im Grill bereits ein Statussymbol. Zahlreiche Stars und Sternchen der Filmbranche

schmücken sich bereits mit ihm. (ampnet/fer)

Bilder zum Artikel



Tesla Logo.



Tesla Model S.



Chargeport Tesla Model S.



Tesla Model X..
