

Fahrbericht Tesla Model S 85 Performance: Elektrischer Exzess

Von Jens Meiners

Selten ist ein Auto mit derartigen Vorschusslorbeeren bedacht worden: Obwohl der exzentrische Markenchef und -gründer Elon Musk ein kritisch-distanziertes Verhältnis zur Presse pflegt, wurde seine Oberklasse-Limousine mit Auszeichnungen geradezu überhäuft. „Car of the Year“ beim „Automobile Magazine“, „Car of the Year“ bei „Motor Trend“, „World Green Car“ - und dann noch 99 von 100 Punkten bei den kritischen Verbraucheranwälten von Consumer Reports: Bessere Referenzen kann man sich nicht wünschen. Entsprechend haben sich die Verkaufszahlen entwickelt: Über 25 000 Einheiten hat Tesla bereits abgesetzt, die meisten davon in den USA.

Jetzt gibt es den Model S auch in Deutschland - einem der anspruchsvollsten Märkte der Welt. Nirgendwo werden so hohe Geschwindigkeiten gefahren, kaum irgendwo sind die Kunden so qualitätsverwöhnt und fordernd. Tesla gibt sich selbstbewusst, Firmenchef Musk kündigt gar ein „Autobahnpaket“ an und stellt in Aussicht, die bei 215 km/h abgeregelte Spitzengeschwindigkeit weiter anzuheben.

Beim Design bleibt die Revolution erst einmal aus. Nachdem Tesla zunächst die Dienste von Henrik Fisker in Anspruch genommen hatte (und ihn anschließend erfolglos verklagte), heuerte man anschließend den früheren GM- und Mazda-Designer Franz von Holzhausen an, der einen gefälligen, aber keinesfalls bahnbrechenden Entwurf lieferte. Der Hecktürer ist konventionell gezeichnet, die Frontmaske simuliert sogar überflüssigerweise einen großen Kühlergrill.

Aha-Erlebnisse beim Betrachten

Immerhin bietet die Karosserie praktische Vorzüge. Neben einem großen hinteren Kofferraum, in dem optional eine dritte, nach hinten weisende Sitzbank für kleine Kinder Platz findet, bietet der Model S auch unter der vorderen Haube Platz für Gepäck. Ein

weiteres Aha-Erlebnis bietet sich beim Öffnen der Türen: Die bündig eingepassten Türgriffe fahren elektrisch aus.

Das luftige und geräumige Interieur vermittelt einen zwiespältigen Eindruck. Die Sitze sind ausreichend komfortabel und straff, die Armauflagen jedoch hart wie ein Holzbrett, und die wenigen Schalter und Hebel entstammen allzu offensichtlich dem Baukasten von Mercedes-Benz. Anstelle einer durchgestylten Tunnelkonsole verfügt der Model S gleichsam über einen Graben, der links und rechts durch Raumteiler abgegrenzt wird. Insgesamt beschleicht den Betrachter der Eindruck, die Designabteilung habe beim Interieur einfach keine Lust mehr gehabt.

Haupterrungenschaft und optischer Gravitationspunkt ist der zentral angeordnete, berührungsempfindliche TFT-Bildschirm mit einer Diagonalen von stolzen 17 Zoll. Hier – und leider nirgendwo sonst – lassen sich praktisch alle Fahrzeugfunktionen ansteuern; die Bedienlogik ist von modernen Tablet-Computern und Smartphones inspiriert. Die Menüstruktur ist durchaus übersichtlich, die graphische Aufbereitung modern und attraktiv. Doch auch sicherheitsrelevante Funktionen verstecken sich in Untermenüs; ohne das große Display ist der Model S schlechthin nicht zu bedienen. Ein paar zusätzliche Knöpfe wären hochwillkommen.

Leider dauert es im Navigationsmodus bisweilen eine gefühlte Ewigkeit, bis der Bildschirm Segment für Segment aufgefüllt ist; wer die Karte dreht, erhält Orts- und Straßenbezeichnungen diagonal oder kopfstehend präsentiert. Weder lassen sich Alternativrouten berechnen noch kann man sich zuverlässig neue Ladestationen anzeigen lassen. Und eine Nutzung des Systems als Hot Spot für externe Geräte ist trotz WiFi-Anbindung nicht möglich. Zu allem Überfluss wurden bei unserem Testwagen mehrfach Störgeräusche aus dem Handy übertragen.

Ein anderes Fahren

Um loszufahren, muss nach dem Einsteigen nur noch der Gang eingelegt werden; der billig wirkende Plastikschlüssel kann in der Hosentasche bleiben. Mit diesem betont lakonischen Vorgang grenzt sich Tesla von anderen Autoherstellern ab, die den Startvorgang per obligatorischem Tastendruck und hochfahrendem Bildschirm geradezu inszenieren. Übrigens lässt sich vorwählen, ob der Model S stehenbleiben oder loskriechen soll, wenn man in der Fahrstufe „D“ die Bremse loslässt. Eine nette Spielerei, die allerdings nicht verhindern kann, dass der Wagen an Steigungen nach hinten wegrollt.

Die schiere Kraft des Model S bringt manchen Skeptiker zum Verstummen. Für Vortrieb sorgt ein vierpoliger Dreiphasenwechselstrom-Induktionsmotor mit 310 kW / 421 PS und 600 Newtonmetern Drehmoment, die vom Start weg zur Verfügung stehen. Die Fahrleistungen sind überzeugend: Trotz weit über zwei Tonnen Leergewicht ist der Sprint von null auf 100 km/h in viereinhalb Sekunden erledigt, danach geht es mit großer Vehemenz weiter – bis zur Spitze von abgeregelten 215 km/h.

Zum Hochgeschwindigkeits-Express wird der Model S damit allerdings nicht. Wer vom Gaspedal geht und anschließend rasch wieder beschleunigen möchte, stößt – trotz des in unserem Performance-Modells P85+ verbauten „High-Performance-Drive-Inverters“ – an die Grenzen des Systems. Um Antrieb und Batterien zu schonen, wurde die Leistung bei unseren Tests schon beim dritten Beschleunigen von 100 auf 200 km/h spürbar heruntergeregelt. Gelingt die Übung zweimal in knapp 13 Sekunden, so benötigt der Model S beim dritten Versuch mehr als doppelt so lang. Und die Höchstgeschwindigkeit ist keinesfalls als Dauergeschwindigkeit zu interpretieren. Nach wenigen Kilometern fällt die Leistung ab; in der Ebene verharrt der Model S dann bei rund 200 km/h, nicht ohne an Steigungen messbar weiter Tempo zu verlieren. Zu allem Überfluss mahnen ab rund 170 km/h heulende Geräusche aus dem Antrieb zur Zurückhaltung. Und auch das Panoramadach sollte vorher geschlossen werden: Es verweigert bei hohen Geschwindigkeiten jede Aktivität.

Auf der Landstraße überzeugt der Model S weitaus mehr. Trotz seiner hohen Masse wirkt der Hecktriebler agil; die Lenkung ist ausreichend präzise, die erzielbaren Kurvengeschwindigkeiten sind hoch. Im Extremfall schwenkt das Heck aus, wird jedoch von der Stabilitätskontrolle zuverlässig wieder eingefangen. Und der Antrieb wird von Landstraßentempi nicht überfordert, so dass praktisch immer Leistung im Überfluss zur Verfügung steht.

Schwankende Effizienz

Die großen Akkus sorgen für eine ungewöhnlich hohe Reichweite; Tesla gibt 502 Kilometer an, basierend auf dem äußerst optimistischen ECE-Zyklus, in dem 18,1 kWh Energieverbrauch pro 100 Kilometer ermittelt werden. Es ist uns tatsächlich gelungen, diesen Wert über eine Fahrstrecke von rund 350 Kilometern exakt zu erreichen, wobei sich die 421-PS-Limousine allerdings als veritables Verkehrshindernis profilierte. Scharfe Fahrweise treibt den Energieverbrauch auf über das Doppelte; unser höchster Durchschnittswert lag über eine Distanz von rund 140 Kilometern bei 38,7 kWh pro 100 Kilometer. Damit sinkt die Reichweite auf unter 250 Kilometer.

Für die meisten Kunden dürfte das in Ordnung gehen, denn solange Elektroautos eine exotische Erscheinung sind, genießen sie zahlreiche Privilegien – und dazu gehört die Möglichkeit, die Batterien kostenlos oder zu subventionierten Preisen nachzuladen. Tesla selbst hat in ein System von 480-Volt-Schnelladesäulen investiert, mit dem die Akkus innerhalb von 40 Minuten auf 80 Prozent Ladezustand gebracht werden können. Die Kosten für die unbegrenzte Nutzung dieses „Supercharger“-Systems liegen für die Einstiegsvariante bei 2100 Euro; beim getesteten Typ P85+ ist sie im Preis inbegriffen. An der heimischen Steckdose dauert das Nachladen allerdings weitaus länger – bis zu 30 Stunden und mehr. Und die Emissionen? Die entstehen weit weg – im Kraftwerk.

Nicht ohne Risiko

Zu den Unwägbarkeiten gehört die Langzeittauglichkeit des Model S. Acht Jahre Garantie geben die Amerikaner auf den Akku, der Leistungsverlust wird jedoch nicht abgedeckt. Experten rechnen damit, dass die Kapazität nach acht Jahren auf 70 bis 80 Prozent absinkt. Zudem lässt bei einigen Autos die Zuverlässigkeit zu wünschen übrig. Beim Online-Magazin edmunds.com musste innerhalb von 50 000 Kilometern das Antriebsmodul dreimal ausgetauscht werden. Und auch „Consumer Reports“ warnt inzwischen vor Fehlfunktionen. Bei unserem Testwagen verweigerte einmal die Klappe zum Nachladen die Funktion.

Im Vergleich zu anderen Limousinen seiner Preisklasse mangelt es dem Model S übrigens an Assistenzsystemen. Sicherheits-Features wie ein adaptiver Tempomat, ein Spurhalteassistent oder eine Totwinkelerkennung sind auch für Geld und gute Worte nicht zu bekommen. Das ist umso bedenklicher, als der Zentralbildschirm den Fahrer bei der Bedienung teils erheblich ablenkt.

Billig ist das Tesla-Vergnügen nicht: In der relativ spartanischen Basisvariante mit 306 PS kostet der Model S ab 65 740 Euro; das Modell P85 mit 421 PS kostet ab 87 600 Euro, und das Performance-Plus-Paket, mit dem unser Testfahrzeug ausgerüstet war, erfordert weitere Extras, so dass mindestens 103 940 Euro den Besitzer wechseln. Das ist keineswegs ein Sonderangebot. Zum Vergleich: Schon für 64 300 Euro gibt es den hervorragend ausgestatteten Audi A7 3.0 TDI mit 235 kW / 320 PS starkem V6-Turbodiesel; ein Audi RS 6 Avant mit 412 kW / 560 PS kostet 107 900 Euro.

Im Grunde ist der Tesla Model S ein typisch amerikanisches Auto. Nach dem Motto „Mehr ist mehr“ haben die Entwickler die Oberklasse-Limousine mit einem riesigen Akku ausgestattet und einen Motor eingebaut, mit dem der Wagen geradezu übermotorisiert ist. Dass die Effizienz dabei weit vom Optimum entfernt bleibt, fällt in der Gattung

„Elektroauto“ derzeit nicht ins Gewicht. Produktanmutung und Verarbeitungsqualität entsprechen ebenfalls dem Standard traditioneller US-Autos.

Immerhin haben die Amerikaner die klassischen Nachteile der E-Mobile – die geringe Reichweite und schwache Fahrleistungen – unter hohem Energieaufwand eliminiert. Damit ist der Model S unter den Elektroautos eines der attraktivsten. Wenn auch kaum das nachhaltigste. (ampnet/jm)

Daten Tesla Model S P85+

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,96 x 1,45

Radstand (m): 2,96

Motor: Wechselstrom-Induktionsmotor mit Kupferläufer

Elektro-Motor: 310 kW / 421 PS

Drehmoment: 600 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 85 kWh

Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 18,1 kWh/100 km

Effizienzklasse: A+

Leergewicht: 2100 kg

Kofferraumvolumen: 745-1645 Liter (hinten), 150 Liter (vorn)

Wendekreis: 11,3 m

Reifen: 245/35 R 21

Luftwiderstandsbeiwert: 0,24

Preis: 103 940 Euro

Bilder zum Artikel



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.



Tesla Model S 85 Performance.
