



Foto: Tesla

# Es ist so weit: Hybrid war gestern

**Stromantrieb funktioniert** | Der Tesla Model S setzt jede Menge Maßstäbe und beweist die Alltagstauglichkeit einer großen, sportlichen Elektrolimousine aus dem Premium-Segment. Selbst die Reichweite passt.

— Der seidige Druck will gar nicht aufhören und er liegt ab der ersten Umdrehung an: Wir sind im Tesla Model S unterwegs. Eine sportliche, große Limousine der oberen Mittelklasse als reines Elektroauto zu bauen, galt als unmöglich. Tesla hat es jetzt einfach trotzdem gemacht.

**Elegant** | Der Tesla Model S kann aktuell ohne Weiteres als elegantestes amerikanisches Fahrzeug durchgehen. Verantwortlich dafür: der aus dem US-Bundesstaat Connecticut stammende Tesla Chefdesigner Franz von Holzhausen. Holzhausen hatte schon bei der VW-Studie zum New Beetle seine Zei-

chenstifte mit im Spiel, dann entwarf er den Saturn Sky, der bei uns als Opel GT zu haben war. Nach einer weiteren Station bei Mazda musste er nun die Aufgabe meistern, einen Wagen von Grund auf als Elektrofahrzeug zu designen.

**Mehr Platz, mehr Sicherheit** | Der Elektromotor des Tesla Model S sitzt genauso wie das dazugehörige Untersetzungsgetriebe direkt auf der Hinterachse. Somit ist vorne Platz für 150 Liter Kofferraum. Hinten kommen dann unter der großen Fließheck-Klappe noch mal 745 Liter hinzu – dieses Layout kennen wir auch von dem erheblich kleineren Mittelmotor-Sportwagen Porsche Cayman. Dank dieser Konfiguration ist der Model S mit 895 Litern Kofferraum unterwegs. Bei umgeklappter Rückbank passen sogar 1.645 Liter in den Ami – das sind gerade mal 25 Liter weniger als ein BMW 5er Touring im Maximum mitnehmen kann. Außerdem: Da vorne kein Motor unter der Haube sitzt, ist laut Tesla die Crashzone eines Model S doppelt so lang wie bei einem vergleichbaren Wagen mit in der Front untergebrachtem Verbrennungsmotor.

**Ultraschlicht** | Der Innenraum des Model S setzt Design-Maßstäbe: Am Armaturen-

brett gibt es nur zwei Knöpfe. Der eine öffnet das Handschuhfach, der andere aktiviert die Warnblinkanlage. Ansonsten wird die Mittelkonsole von einem 17-Zoll-Touchscreen dominiert. Zum Vergleich: Ein Apple-iPad kommt gerade mal auf 9,7 Zoll. Die Lenkradsatelliten und die Fensterheber-Schalter kennen wir aus der E- und S-Klasse von Mercedes, das Lenkrad kommt von der Mercedes-Performance-Tochter AMG – schließlich



**17-Zoll-Touchpad Serie** | Das große TFT-Bedienpanel sitzt in der Mittelkonsole

40 kW/h	noch nicht bekannt
Elektromotor   k.A. kW/kA. PS   k.A. Nm/kA. U/min 1-Gang   k.A. s   k.A. km/h   k.A. kW/h   0 g/km (lokal)	
60 kW/h	noch nicht bekannt
Elektromotor   k.A. kW/kA. PS   k.A. Nm/kA. U/min 1-Gang   k.A. s   k.A. km/h   k.A. kW/h   0 g/km (lokal)	
85 kW/h	noch nicht bekannt
Elektromotor   265 kW/360 PS   440 Nm/0 U/min 1-Gang   5,9 s   200 km/h   k.A. kW/h   0 g/km (lokal)	
85 kW/h Performance	noch nicht bekannt
Elektromotor   310 kW/421 PS   600 Nm/0 U/min 1-Gang   4,6 s   212 km/h   k.A. kW/h   0 g/km (lokal)	
4.978 x 1.435 x 1.964 mm   895–1.645 Liter	
Wartung: alle 20.000 km oder alle 12 Monate	
Ausstattungen: Model S   Performance   Signature   Signature Performance	

ist Daimler an Tesla beteiligt. Umgekehrt liefert Tesla den Antriebsstrang für die zukünftige elektrische B-Klasse. Platz gibt es vorne wie hinten genug, gegen Aufpreis lassen sich noch zwei entgegen der Fahrtrichtung angeordnete Kindersitze aus dem Kofferraumboden klappen. Das feine Ledergestühl bietet kaum Seitenhalt und die gesamte Verarbeitung könnte präziser wirken – hier herrscht noch Spielraum zur deutschen Premium-Konkurrenz.

**Viel Serie, keine Assistenten** | Nicht nur die Lederausstattung gehört zum Serienumfang des Model S. Auch der große Bildschirm, zwei USB-Anschlüsse und die Freisprecheinrichtung sind immer mit dabei. Allerdings: Sicherheits-Assistenten wie Müdigkeits-Warner, Totwinkel-Warner, Spurhalte-Assistent oder ein adaptiver Abstandstempomat stehen noch nicht zur Verfügung.

**Steif dank Sandwich-Boden** | Der 700 Kilogramm schwere Akku des Model S erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugbreite von der Vorder- bis zur Hinterachse. Er wird in einem Sandwichboden untergebracht, was den Wagen sehr steif macht und ihm zu einem in nur 45 Zentimetern Höhe liegenden Schwerpunkt verhilft. Zudem hat der Model S eine ausgewogene Gewichtsverteilung von 48 zu 52 Prozent zwischen vorne und hinten bekommen. Deshalb lässt sich die 2.100 Kilogramm schwere Limousine ungewöhnlich agil um die Kurven zirkeln. Das Fahrwerk wurde sportlich straff ausgelegt, Wanken in den Kurven gibt es nicht. Auch die Lenkung ist schön direkt und bietet

### Kurzinterview | George Blankenship

## Tesla im Flottenmarkt

### – Welche Geschäftskunden haben Sie beim Model S im Sinn? Gibt es schon Unternehmen, die ein Interesse an der Elektrolimousine signalisiert haben?

Wir zielen auf ein breites Spektrum von Branchen und Unternehmensgrößen. Wir wollen kleine lokale Firmen genauso bedienen wie globale Multis. Es gibt bereits einige Firmen, die mit uns arbeiten wollen. Da wir aber leider für den europäischen Markt noch keine Preise haben, konnten wir diese Geschäfte noch nicht finalisieren.

### – Arbeitet Tesla in Deutschland mit einer bestimmten Leasing-Gesellschaft zusammen?

Ja, Athlon Car Lease ist unser Partner in Deutschland und den anderen wichtigen europäischen Märkten.

### – Engagiert sich Tesla beim Ausbau einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und wenn ja, wie?

Ja, Tesla engagiert sich permanent für den Ausbau von Straßen zum so genannten „electric Highway“. Dazu zählt unter anderem die konsequente Erweiterung des Ladestationen-Netzwerks. | Interview: Gregor Hebermehl



George Blankenship | Vice President Sales and Ownership Experience bei Tesla

Foto: Tesla

kaum Spiel in der Mittellage. Die Rekuperationsstärke lässt sich in zwei Stufen einstellen, in der zweiten braucht man im Stadtverkehr die Bremsen kaum.

**Druck bis 212 km/h** | Der von Panasonic zugelieferte Akku hat in der höchsten Variante eine Kapazität von 85 Kilowattstunden. 310 Kilowatt (421 PS) und ein Drehmoment

von 600 Newtonmetern drücken die schwere Limousine lokal emissionsfrei nach vorne. In 4,6 Sekunden ist Tempo 100 erreicht und selbst bei 200 km/h dominieren Abroll- und Windgeräusche – insgesamt ist der Wagen extrem leise. Schluss ist dann bei 212 km/h – da hat die autobahnverliebte deutsche Business-Konkurrenz mehr drauf.

**Batterie für 400 Kilometer** | Der Model S soll mit der größten Batterie bei einer Ladung bis zu 500 Kilometer weit kommen. Im realen Fahrbetrieb werden es eher 400 sein. Aber 400 Kilometer sind schon eine ganze Menge – und nach 45 Minuten Ladezeit am Starkstromanschluss ist der Energiespeicher wieder zu 80 Prozent gefüllt. Von Berlin nach München geht es also in ein paar Stunden und nicht, wie bei anderen Elektroautos, in mehreren Tagen.

**Fazit** | Der Tesla Model S ist eine außen elegante und innen supermoderne Elektrolimousine, die durch Sportlichkeit und alltagstaugliche Reichweite überrascht. Die Verarbeitung liegt noch nicht ganz auf dem Niveau der deutschen Konkurrenz. Das Platzangebot für Passagiere und Gepäck ist wiederum top. Flottenbetreiber können mit diesem schicken und umweltfreundlichen Wagen Flagge zeigen und ihre Fahrer begeistern. Wer sich jetzt einen Wagen reserviert, bekommt ihn zwischen April und Ende des Jahres 2013. | Gregor Hebermehl



**Aerodynamik und Stauraum** | Die Türgriffe fahren nur auf Fingerdruck aus (oben rechts). In den vorderen Kofferraum passen 150 Liter (unten links) und in den hinteren mindestens 745 Liter Gepäck