



# Meine Affäre mit TESLA

Es war nur eine Liebe auf Zeit, doch nach einem gemeinsamen Monat hat nicht nur der Fahrer viel dazugelernt, sondern auch das Elektroauto  
Von Claus Kleber

TESLA

Sofort erwacht mich die Leidenschaft von Neuen, als der Tesla kraftvoll und parktauglich aus der Ladestation rollt und eine 4000-Kilometer-Reise – spende durch Deutschland beginnt. Dieses Mal sitze ich am Steuer und horche mit aufmerksamer Berührung des Bildschirms das Transparenz der Sichtfelder.

Das war anders, als unsere Affäre begann – im Sommer 2015, als Tesla noch ein pubertierender Teenager im Pflanzalter war, mit großen Sprüchen und noch größeren Problemen. Da trainierte sie in einer Garagewerkstatt im Silicon Valley für die rase Wirklichkeit draußen, die von Riesensparten wie VW, Toyota, Ford oder Mercedes liefen und glaubten, dass ihnen der Zukunft des Automobilbaus so selbstverständlich gehören würde wie seine Geschichte. Der kleine Tesla strömte schon damals ein Selbstbewusstsein aus, das keinen Zweifel erlaubte: Ihre Technologie wird die Riesen schlagen. Dabei war sie noch gar kein eigenständiges Auto, nur eine leichte Hilfe, die von Lotus geliefert wurde und in die Schrauben, Probestück und Software-Spezifikationen aus aller Herren Länder. Das Here einstecken eines schlichten Elektromotors und 6000 Laptop-Batterien, deren Hang zur Überhitzung hoffentlich Ärger machte. Aber das war egal auf der Rechenleistungsparade des Highway 101.

Neben uns röhrt eine Chevy Corvette, die deren Hinterreifen heftig auswaschen lässt unser ganzes Auto. Sie bestatet auf ihrem Plättchen, Tesla sollte sich hier für sie einordnen. Der Fall meines Testfahrers streckte das Beschleunigungspedal (eine Chance, dass der German TV-Cop diesen Prototypen erteilt, die Tesla schon vor die Corvette und auf dem Weg für ein paar Sekunden waren sie weit jenseits der erlaubten 100 mph und sie im Busch. Da ich nicht stünde, da stark nicht, da waren nur Kraft und Geschwindigkeit. Stark wie eine Rakete, leise wie ein Pfeil.

Wenn ich diesen Autoschreien fortan mit voller Regierbarkeit und haben Durchblick von meinen Drehsteinen in Silicon Valley betriebere, stehe ich auf gepflügter Langeweile. Sie spielen ihre Urteile ab nicht wirklich neu, langweilige Technologie, der Brennpunkt der langfristigen unterlegen, begrenzte Reichweite, fragwürdige Umweltsünden usw. Was sie vor allem in Sicherheit wagen, was der deutsche Jahrbuch-Vorragung im Automobilbau. Sie übersehen, dass beim Montagungsprogramm der USA von J. F. Kennedy gewungen versprochen ist nur Landung auf dem Mond gerade und acht Jahre vergangen, sich wenn die Raketen anfäng regelmäßig schon auf der Startstrecke zu erklären. Tesla hat von meinem Besuch in der Roadster-Schmiede bis zur Einführung des Model S keine fünf Jahre gebraucht. Inzwischen wurden über 100.000 verkauft, die mehr als vier Millionen Kilometer fahren. Tesla hat auf dem Weg zum Massenprodukt. Es war die höchste Zeit für eigene Erfahrungen, bevor die Affäre ihren Reiz verliert.

Nun können Sie mich einen Spieler nennen, aber ich finde, es gehört sich nicht, 114.000 Euro für ein Transportmittel auszugeben – so viel kostet ein Tesla 5 mit den begrenztesten Funktionen zum Mal. Ich gönne meiner Affäre ein begrenztes Budget und einen Monat Zeit – keine Testfahrt, Alltag. Mich hindert dieser Monat mit einem fast fünfjährigen S85 (mit 85 kWh-Batterie und Allradantrieb) bei einem Anbieter in Raum Frankfurt 1000 Euro.

Wir begannen uns auf dem Parkplatz eines Autobahnhotels in der Nähe des Wiesbadener Kreuzes. Tesla hängt an einem der spagigen Supercharger, die der Konzern über ganz Europa verteilt hat. Sie laden Teslas – und nur Teslas – mit ungefähr 100 Kilowattstunden Reichweite in einer Stunde. So lange dauert auch die Einfahrtung. Tesla ist nicht nur Auto, sie ist im Inneren ein Computer.

Bei der Einführung des riesigen Bildschirms, der vom Zentrum des Cockpits aus das ganze Auto steuert, habe ich nur ein Apple-Computer. Danks endlich ist ein ganzes Auto steuern, habe ich nur ein Apple-Computer. Danks endlich ist ein ganzes Auto steuern, habe ich nur ein Apple-Computer. Danks endlich ist ein ganzes Auto steuern, habe ich nur ein Apple-Computer.

Bei der Einführung des riesigen Bildschirms, der vom Zentrum des Cockpits aus das ganze Auto steuert, habe ich nur ein Apple-Computer. Danks endlich ist ein ganzes Auto steuern, habe ich nur ein Apple-Computer. Danks endlich ist ein ganzes Auto steuern, habe ich nur ein Apple-Computer.

Schon die erste Fahrt reicht, mir die Angst zu nehmen. Man blüht mit diesem Auto zur Regierbarkeit, wenn man die Vorderräder flach lässt und Teslas Warnungssysteme ignoriert. Die Bedienung erlernt nicht nur die Route, sondern behält auch den Spornschalt in Blick und denkt bei Expeditionen in entlegene Gebiete den Rückweg gleich mit. Jedenfalls im Prinzip. Konkret ist auf die ersten Prognosen kein Verlass. Nach wenigen fluch gefahrenen Kilometern schwanden die ersten Reserven. Dem Display, mit denen man eigentlich ein erstes Nachlade-Punkt abholmen sollte. Irgebtwann wartet Tesla. Fahren Sie nicht schneller als 100 km/h, um das Zielbereich zu erreichen.“ Dem Rat sollte man folgen oder einen unsichtlichen Tankstopp am Supercharger einbauen. Das ist keine Kleinigkeit, da verändert sich die ganze Kalkulation. Bei Verbleibens nicht man für Volles am nächsten Tankstopp hauptsächlich mit Geld, beim E-Mobility hauptsächlich mit Zeit – also mit dem, was man beim Rasen gewinnt. Was Speed sinnlos macht. Tesla ist eine Sache, aber nachdrückliche Erzieherin zu gelassener, kinderfreundlicher Fahrweise. Was gegenteilige Frage am Tiefgang nicht ausschließt, aber doch die Frage aufkommen lässt, wofür man in einer 400-Pk-Bakete unterwegs ist. In einem Monat habe ich gefahren, auf Langstrecken mit 45 Minuten Ladezeit für 100 Kilometer zu reisen. Damit ist man auf der sicheren Seite. Für Schritt-Optimierer sind E-Autos nicht gebaut.

Mit seinem exklusiven Netz aus Superchargern garantiert Tesla mittlerweile eine lückenlose Fahrt von Nord- nach Süd. Die Lader sind nicht in den Ballungsräumen, sondern dazwischen, meist auf etwas trostlosen Autobahnen ein paar Hundert Meter abseits der Autobahn. Da treffen sich dann die Early Adopter der E-Mobilität wie Nomaden in Sahara-Oasen und tauschen ihre Erfahrungen aus, während im Hintergrund die Lader summern. Die Konzerns schickt ihre Kunden in einen Wirrwarr von Stromhaltern, die sich auf keine gemeinsame App, Abrechnung oder sonst etwas verständigen konnten. Von Berlin bis in den Schwarzwald gibt es genug freie Stationen, die vielleicht 50 Kilometer pro Stunde laden und den Tesla natürlich auch nutzen können, aber sie sind schwer zu finden und unzuverlässig und teuer. Da drück Deutschland auch in der Pionier- oder eher in der Schlüsselphase.

Auch bei den Fähigkeiten des sogenannten Autopiloten sind sie in der Nachhut. Als ich meinen Tesla übernahm, konnte ich mich nicht mit automatisch eingeparkt. In unserem Monat hat sie gelernt, auf der Autobahn automatisch die Spuren zu wechseln und in engen Straßensituationen, ohne dass ich etwas dazu beitragen. Die Bewährungsprobe kam auf einer nervigen Schleichertourfahrt von Hamburg nach Berlin durch die Nacht – plötzlicher Regen, die Autobahn aussschwamm, Krüger schlossen. Tesla hat das für mich übernommen. In den Parametern, die ich ihr gebe: Maximal 15

km/h, guter Abstand zum Vordermann, Spurwechsel auf meinen Fingerzeig am Blinker, meine Hände am Lenkrad, aber ohne Eingreifen. Es hat eine halbe Stunde gekostet, bis wir uns aufeinander eingestellt hatten und ich anfing, mich auf das Geschehen weit vor mir zu fokussieren, weil ich wusste, dass Tesla den Nulbereich im Griff hat.

Die erweiterte Hardware dafür – Kameras und Ultraschall-Sensoren – sind in der aktuellen Generation schon eingebaut, aber das Know-how, die Software wird erst nach und nach aufgespielt und freigeschaltet, macht, wenn der Besitzer schließt und Tesla nicht bis dahin filtert die Daten von jedem Brenne- und Leuchtmaschine von jedem Zuschauer weitweit die künstliche Intelligenz des „fließenden Lernens“ von Tesla, jede einzelne Erfahrung kommt allen zugute. Da entfernt die Zukunft. Man muss das Gefühl, dass man nicht magen, aber man kann.

Ich kann mir nicht mehr vorstellen, noch einmal einen Verbrenner zu kaufen. Nicht nur Tesla ist cooler geworden.



WIR TRAFEN UNS AUF DEM PARKPLATZ EINES AUTOBAHNHOTELS

Auch bei den Fähigkeiten des sogenannten Autopiloten sind sie in der Nachhut. Als ich meinen Tesla übernahm, konnte ich mich nicht mit automatisch eingeparkt. In unserem Monat hat sie gelernt, auf der Autobahn automatisch die Spuren zu wechseln und in engen Straßensituationen, ohne dass ich etwas dazu beitragen. Die Bewährungsprobe kam auf einer nervigen Schleichertourfahrt von Hamburg nach Berlin durch die Nacht – plötzlicher Regen, die Autobahn aussschwamm, Krüger schlossen. Tesla hat das für mich übernommen. In den Parametern, die ich ihr gebe: Maximal 15