

MyTesla ab Werk

Ein Bericht über die Reise vom Werk nach Deutschland von Eberhard Mayer, MyTesla GmbH

Überführung des Tesla Roadsters von Hethel nach Erfurt

Der Entschluss war gefasst. Mein neuer Tesla Roadster soll persönlich in England abgeholt werden. Nach langem Studium von Karten, Berechnung von Routen und Alternativen mit Hilfe von Google und mit freundlicher Unterstützung von Mitarbeitern des Tesla Stores in München wurde der Routenverlauf festgelegt und die Details der Abholung vereinbart. Flüge, Hotel und Fähre wurden gebucht, die letzten Absprachen wurden getroffen.

Am 17.11., Mittwochabend ging es mit Begleiter im Flieger von Paderborn nach London-Stansted, der verkehrsgünstig zu Hethel liegt. Dort wird bei Lotus der Tesla gebaut. Am nächsten Morgen holte uns ein Mitarbeiter von Tesla Motors ab und brachte uns zu nächst nach Wymondham. Dort betreibt Tesla Motors ein kleines Logistikcenter, wo unser Tesla Roadster, gemeinsam mit weiteren seiner Art, bereits abholbereit auf uns wartete.



"Mein Tesla" hier noch in der Halle

Aber zunächst stand eine Werksbesichtigung von Lotus an, wo auch der Tesla Roadster montiert wird. Für den europäischen Raum wird hier der Roadster mit Motor, Motorsteuerung und Batterie komplett gefertigt. Die USA-Modelle gehen ohne diese Komponenten zur Komplettierung per Luftfracht in die USA. Bei Lotus konnten wir auch die Entstehung des Lotus Elise und des Evora miterleben.



Nummernschilder sind dran, ready for take-off

Bei einem kleinen Lunch konnten die ersten Eindrücke verarbeitet werden. Gestärkt und etwas aufgeregt ging es zurück zu Tesla Motors, um „meinen“ gelben Renner zu übernehmen. Die deutschen Nummernschilder waren bereits angebracht, die Winterreifen aufgezo-gen und der Stromspeicher voll geladen.

Am frühen Nachmittag ging es endlich los. Trotz des ungewohnten Linksverkehrs und den vielen Roundabouts (Kreisverkehrs) war die Fahrstrecke von ca. 130km nach Harwich schnell zurückgelegt, ohne die Batterie nennenswert zu belasten. Der Verbrauch lag nach Angabe des Bordcomputers bei ca. 180Wh/km.



Und nachts gehts auf Schiff

Die erst im Juni in Dienst gestellte Fähre entpuppte sich im Innern mehr als Kreuzfahrtschiff mit sehr komfortablen Kabinen. Auch der Tesla war auf dem Deck in seiner Nische gut untergebracht und durfte die entnommene 20kWh aus einer 230V/16A/60Hz Steckdose während der Überfahrt ersetzen. Die alternativ angebotene 400V/32A Drehstromsteckdose wurde vom Ladeadapter nicht erkannt und konnte somit nicht genutzt werden. Möglicherweise war die Netzfrequenz von 60Hz das Problem.



Laden der Akkus auf dem Schiff

Nachdem auf Einladung der Stena-Line im Bordrestaurant servierten 3-Gänge Menüs konnten wir die Comfort-Kajüten zur Nachtruhe aufsuchen. Am nächsten Morgen wurde gleich nach Freigabe des Decks der Ladestatus des Roadsters überprüft. Das Laden war bereits erfolgreich beendet. Leider wurde bei Ladebeginn mangels Erfahrung vergessen, den Range-Mode auszuwählen, was etwa 10% weniger verfügbare Kapazität bedeutete.

Also dann los Richtung Deutschland. Durch den morgendlichen Stau um Rotterdam herum konnte zum ersten Mal entspannt das Stop und Go durchgestanden werden, wohlwissend, das wir keine Schadstoffe mehr ausstoßen und beim Stop auch keine Energie „verbrennen“. Auch die niedrigen Geschwindigkeiten störten uns erst mal nicht weiter, da dadurch sehr energieeffizient gefahren wurde.

Richtig spannend wurde es erst mit dem Erreichen des Rings um Eindhoven. Obwohl wir vom Tesla Sales Manger der Benelux, Herrn Rogier Kroymans vor den unübersichtlichen Umbauten des Autobahnringes der A2 um Eindhoven herum gewarnt worden waren, wurde die Ausfahrt zur N2 Randstraat verpasst. Wir konnten erst nach weiteren 10km umdrehen. Das kostete glatt mal 20km an Reichweite. Aber es war alles von Herr Kroymans vorbereitet und wir konnten den Roadster an einer 400V/32A Drehstromsteckdose etwa 2 Stunden nachladen.

Frisch gestärkt ging es weiter durch das Ruhrgebiet nach Paderborn, eine Etappe über 260km. Leider kamen wir auch auf dem stark befahrenen Ruhrschnellweg sehr zäh voran. So erreichten wir das Wincor Forum Paderborn mit einiger Verspätung und einer geringen Restreichweite von vielleicht nur noch 20km. Viele waren gekommen, um das elektrische Wunderfahrzeug zu bestaunen und um Fragen rund um das Fahrzeug zu stellen. Ebenfalls anwesend war ein Artega Sportwagen, von dem gerade vom Fraunhofer-Institut 2 Fahrzeuge auf Elektroantrieb mit unterschiedlichem Konzept umgebaut werden.

Am nächsten Tag stand ein Besuch der Lehr-lingswerkstätten des Automobilzulieferers Benteler International AG an. Dort werden junge Menschen an die Ausbildungsreife herangeführt. Die Jugendlichen waren vom Tesla Roadster begeistert jeder wollte einmal im Cockpit Platz nehmen.



Die letzte Etappe nach Münnerstadt wurde am Abend angetreten, nachdem die Batterie nur auf ca. 75% aufgeladen werden konnte. Die 260km wurden bei 90km/h in 3.5h zurückgelegt. Leider fehlte die Tags zuvor genutzte Möglichkeit, im Windschatten großer Trucks Energie zu sparen. So wurde die heimische Garage auch mit unter 20km Restreichweite erreicht. Die erste Aufladung erfolgte dann mit 400V/32A. Innerhalb von 8 Stunden wurde die Batterie nur im Standartmodus geladen. Die Fahrt nach Erfurt mit Umweg über Schweinfurt wurde bei 130km/h Höchstgeschwindigkeit bei erstem Schnee in der Rhön nach 160km erreicht, ohne dass auf die Reichweitenreserve des Rangemodus zurückgegriffen werden musste.

Erstes Resümee

Es ist ein erstaunlich ausgereiftes Fahrzeug mit fantastischem Beschleunigungsvermögen.

Allerdings erfordern lange Strecken eine sorgfältige Planung und möglicherweise auch lange Ladeaufenthalte. Im Bereich bis zu 150km lässt sich der Roadster ohne Einschränkungen wie ein normales Auto nutzen, ohne groß auf den Ladestatus der Batterie achten zu müssen. Auf der Kurzstrecke muss man sich keine Beschränkungen auferlegen. Das enorme Beschleunigungsvermögen kann man jederzeit voll auskosten, und über Nacht kann wieder voll aufladen werden.

Das einzig wirkliche Haar in der Suppe ist die Beschränkung beim Laden auf einphasigen Wechselstrom mit max. 240V. Dies ist wohl der Tatsache geschuldet, dass in Amerika Drehstrom kaum verbreitet ist und meist nur einphasigen Wechselstrom mit nur 110V aber bis zu 70A verfügbar ist. Weiß man aber, dass der vom Antriebsmotor beim Rekuperieren erzeugte Drehstrom mit bis zu 40kW Leistung in die Batterie zurückgespeist wird, ist dies noch unverständlicher. Bleibt nur die Hoff-

nung, dass dies für das Modell S geändert wird, zudem dort die höheren Batteriekapazitäten, man spricht von bis zu 100kWh, dies schon fast zwingend verlangen. Mit anderer Ladetechnik könnte man bei 400V/32A immerhin mit 22kW laden. Damit wäre mein Tesla Roadster nach rund 2,5h voll geladen.