

Auf dem Weg zum Volkswagen

Silicon Valley steht für Innovationen aus der Computer-Welt. **Elektromobilitätspionier Tesla** will dort in großem Stil Autos produzieren. Das Unternehmen muss beweisen, dass es nicht nur Schlagzeilen, sondern auch Gewinne erreichen kann.

Text: Jan Wilms

Auf das kalifornische Licht ist Verlass, es taucht selbst in der Rezession die Hügel hinter Fremont in warmes Gold. Trotzdem liegt Detroit gefühlt näher als Hollywood: Die Krise der Autoindustrie hat auch die Kleinstadt im Osten der San Francisco Bay aus der Bahn geschleudert. Als der japanische Automobilhersteller Toyota vor drei Jahren seine gigantische Fabrik am Stadtrand schloss, verloren 5000 Arbeiter ihren Job. Nun sollen an gleicher Stelle jährlich 20 000 strombetriebene Fahrzeuge vom Band laufen. Tesla, der Pionier der Elektromobilität, will hier sein neues Model S produzieren. Ein Fahrzeug, das die Kalifornier erstmals von Grund auf selbst entwickelt haben und dafür auch Know-how aus der ‚alten‘ Automobilindustrie anheuert (siehe Seite 66).

Die Produktion in Fremont ist Symbol für einen Umbruch: Ein kleines, erst 2003 gegründetes Unternehmen, das auf Elektromobilität setzt, übernimmt Werk und Arbeiter vom größten Automobilbauer der Welt. Mit dem 2006 vorgestellten E-Sportwagen Roadster, dem ersten elektrischen Serienauto der Welt, sorgte das Unternehmen schon einmal für Furore. Drei Jahre Entwicklungsarbeit hatte das Tesla-Team in den Sportwagen auf Lotus-Basis gesteckt. Mit einem Preis von rund 100 000 Euro war das Vehikel allerdings nur für die Oberschicht erschwinglich. 1850 Fahr-

zeuge hat Tesla bis dato verkauft. Gewinne lassen sich bei solchen Stückzahlen nicht machen. Auch das soll sich nun ändern, mit der Massenfertigung in Fremont.

Rote Zahlen vorprogrammiert

Dass CEO Elon Musk unternehmerisches Geschick besitzt, hat er bewiesen. Er gründete vor einigen Jahren den mittlerweile zum Online-Auktionshaus Ebay gehörenden Bezahlendienst Paypal. Der Verkauf seiner Anteile brachte ihm viel Geld, schon als 30-Jähriger betrug sein Privatvermögen mehr als 100 Millionen Dollar. Einen Gutteil, rund 70 Millionen Dollar, steckte er in Tesla. 2003 stieg Musk bei Tesla Motors ein, das von Elektroingenieur Martin Eberhard gegründet wurde, einer Gallionsfigur der Elektroautobewegung.

„
Jetzt, wo auch andere Hersteller Elektroautos bauen, können wir nur mit einem weit überlegenen Konzept erfolgreich sein.“

Elon Musk, CEO Tesla

Weiteres Kapital, knapp 190 Millionen Dollar, brachte der Börsengang im Juni 2010. Eine Kapitalerhöhung vom Juni dieses Jahres spülte weitere rund 172 Millionen Dollar in die E-Mobil-Firma. Die Aktien des Autobauers werden an der Technologiebörse Nasdaq gehandelt. Seit dem



Eigenkreation: Das Model S hat Tesla von Grund auf selbst entwickelt.

Start liegt der Kurs relativ stabil bei rund 25 Dollar. Vor allem gestützt durch Elon Musks Anteil von rund 29,1 Prozent und die Anteile des gesamten Vorstands von 54,7 Prozent wird die Mehrheit der Aktien auch nach dem Börsengang vom Tesla-Vorstand kontrolliert. Anteile von über fünf Prozent halten außerdem der Investor Blackstar, eine Tochter des deutschen Daimler-Konzerns, die japanische Toyota, ein staatlicher Investmentfonds aus Abu Dhabi sowie die Beteiligungsgesellschaften Vantage Point und Valor Equity Partners aus den USA. Auch die Gründer von Ebay und Google investierten beim Autobauer. Und die US-

Regierung stellte großzügige mehrere Kredite bereit: Mit insgesamt 465 Millionen Dollar unterstützte sie die Entwicklung des Model S.

Dass Tesla mit seinen mittlerweile 1000 Beschäftigten in den kommenden Jahren nicht in die Gewinnzone kommen wird, ist ▶

kein Geheimnis. Dem Jahresumsatz 2010 von rund 116 Millionen Dollar steht ein Verlust von 154,3 Millionen gegenüber. Und im ersten Halbjahr 2011 sieht es nicht besser aus: Bei einem im Vorjahresvergleich mehr als verdoppeltem Umsatz von 107,2 Millionen Dollar fielen zugleich Verluste in Höhe von 107,8 Millionen an. Denn trotz deutlicher Steigerung bei den Verkaufszahlen, die Entwicklungsausgaben liegen noch weit höher. Für „Research and Development“ hat Tesla allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 93,6 Millionen Dollar ausgegeben.

Teuer wird auch der Ausbau des Händlernetzes von derzeit 18 exklusiven Verkaufsstellen in Nordamerika, Europa und Tokio auf 50 firmeneigene Geschäfte weltweit. Tesla verzichtet auf Zwischenhändler und Werkstätten. Bei Pannen schwärmen „Flying Doctors“ direkt zum Kunden aus.

Allerdings sind Elektroautos extrem wartungsarm, da im gesamten Antriebsstrang keine Verschleißteile verbaut sind.

Kalifornischer Optimismus

Zumindest auf dem Papier lässt sich die Produktion in Fremont gut an: 6000 Ex-

sagt der Firmenchef. Betont lässig, in Polo-shirt und Sakko, steht er auf dem Hof seiner neuen Fabrik und fährt fort: „Jetzt, wo auch andere Hersteller Elektroautos bauen, können wir nur mit einem weit überlegenen Konzept erfolgreich sein.“ Die nächsten Schritte: Ab 2013 will Tesla einen Geländewagen, das Model X, auf den Markt bringen.

Palo Alto, der Sitz von Tesla, ist auch die Heimat von Stanford University, Google, Facebook, Hewlett-Packard, Sun und anderen Informatikrevolutionären. Aus dem Silicon Valley stammt der kalifornische Optimismus

der Tesla-Leute. „Wir wollten die Industrie verändern und den großen Herstellern zeigen, dass man elektrische Autos tatsächlich bauen kann“, erzählt Musk. „Das haben wir geschafft: Der Roadster hat zum Beispiel General Motors unter Druck gesetzt, den Volt beziehungsweise den Opel

„**Ich habe eine Möglichkeit gesucht, die Industrie zu verändern. Hier habe ich sie gefunden.**“

Gilbert Passin, Produktionsvorstand Tesla

emplare des neuen Tesla sind vorbestellt. Ausgeliefert wird ab Juni 2012 zunächst in den USA, ab Jahresende auch in Europa. Musk ist vom Erfolg überzeugt, das Model S ist für ihn die Neuerfindung des Automobils: „Der neue Tesla kann viel mehr, als wir heute von einem Auto erwarten“,

Tesla in Kürze

Tesla Motors mit Sitz im kalifornischen Palo Alto ist als erster Hersteller elektrischer Serienautos führend bei der Entwicklung elektrischer Antriebsstränge. Das Unternehmen wurde 2003 von zwei Forscher- und Investorentams gegründet, heute wird es von CEO und Hauptinvestor Elon Musk geleitet und hat inzwischen rund 1000 Mitarbeiter. Bislang schreibt Tesla nur Verluste: Rund 396 Millionen Dollar waren bis zum 30. Juni 2011 aufgelaufen. Ursache sind vor allem die hohen Entwicklungskosten. Doch das Unternehmen genießt das Vertrauen potenter Investoren wie Daimler, Toyota oder Google. Mit rund 319 Millionen Dollar flüs-

siger Mittel hat Tesla derzeit genug Kapital für den Aufbau seiner Fertigung und weitere Entwicklungsarbeit.

Für Toyota und Daimler entwirft Tesla elektrische Antriebsstränge für deren E-Modelle, inklusive Batterielösungen. Das Jahr 2012 ist für Tesla Motors nicht nur aufgrund des Starts für das Model S besonders: Nächstes Jahr will Daimler in Kooperation mit Evonik Europas größte Fabrik für E-Autobatterien eröffnen, vor allem um die Abhängigkeit vom asiatischen Markt zu beschränken (neue energie 6/2011). Welche Rolle der Zulieferer Tesla Motors für die Stuttgarter dann noch spielen wird, ist offen.



Windwärts Energie GmbH
Hanomaghof 1, 30449 Hannover, Tel.: 0511/123 573-0, www.windwaerts.de

Windenergieprojekte und mehr

Wir stehen für eine transparente Projektentwicklung, individuelle Finanzierungskonzepte und eine professionelle Betriebsführung bei Windenergie-, Photovoltaik- und Biogasprojekten.

Informieren Sie sich vom 15. bis 19.11. an unserem Stand 21E11 in Halle 21 auf der Agritechnica in Hannover.

WINDWÄRTS
PROJEKTE MIT ERNEUERBAREN ENERGIEN

Ampera zu entwickeln.“ Mit seiner anderen Firma SpaceX konstruiert Elon Musk übrigens Raketen, die jüngst von der Nasa für Flüge zur Raumstation ISS kommissioniert wurden.

„Trotzdem gibt es noch Menschen, die behaupten, wir könnten kein Elektroauto bauen“, schmunzelt Musk und tätschelt die Flanke seines neuen Flaggschiffs. „Deshalb müssen wir zeigen: Elektroautos können nicht nur genauso gut sein wie Verbrenner, sondern besser.“ Die für die Massenproduktion des Model S dringend benötigte Fabrik soll Musk Toyota-Boss Akio Toyoda dem Unternehmen nach beim gemeinsamen Frühstück in seiner Bel-Air-Villa abgekauft haben. Tesla konnte die Milliarden-Immobilie für den Spottpreis von 42 Millionen Dollar übernehmen. Fertigungsstraßen und Pressen wurden aus den Ruinen der siechenden Automobil-Metropole Detroit ergattert und durch Hightech-Roboter ergänzt. Dass Tesla seine neuen Ingenieure ebenfalls von Toyota, Renault, BMW und VW abwerben konnte, zeigt: Das kleine kalifornische Dorf ist ein Sammelbecken für jene, die keine Lust mehr auf die starren Strukturen aus 125 Jahren Automobilbau haben. „Ich habe eine Möglichkeit gesucht, die Industrie zu verändern“, erzählt etwa Gilbert Passin, ehemals für die Lexus-Produktion, eine Toyota-Tochter, in

Nordamerika verantwortlich. „Hier habe ich sie gefunden“, sagt Passin. Seit 2010 ist er Teslas Produktionsvorstand.

Trockenübungen

Wenige Wochen vor dem Produktionsstart wirkt die riesige Teslafabrik ein wenig wie



Tests im Trocken: In der noch leeren Halle überprüfen Ingenieure die Fahreigenschaften des neuen Model S. Tesla-Chef Elon Musk entwickelt auch Raketen für die Raumfahrtbehörde Nasa.

elektrisch, 2050 sogar die Mehrheit auf der Straße elektrisch fahren.“ Musk wirkt ein wenig verloren vor den Hallen in Fremont, die groß wie 90 Fußballfelder sind und die ein Dutzend Tesla-Pressen schwer füllen kann. Kaum eine Szene könnte die Strategie von Tesla Motors besser illustrieren.



ein potemkinsches Dorf: Die Roboterarme üben trocken. Denn die vorgestellte Vorseienversion des Model S wurde von Hand in einer kleinen Werkstatt zusammengeschaubt. Wie gut Tesla seine Massenproduktion aufgestellt hat, wird sich erst in ein paar Monaten zeigen, wenn die ersten Chargen vom Band laufen.

Das neue Modell ist nur ein Schritt auf dem Weg zu Elon Musks großem Ziel: Elektromobilität für die Masse. „Wir wollen einen günstigen E-Kleinwagen bauen“, sagt er und erklärt, warum er diesen Plan für Erfolg versprechend hält: „2030 wird die Hälfte aller produzierten Autos rein

Allmählich wird die Exklusivität heruntergeschraubt, das Unternehmen will Massenhersteller werden. Deshalb schiebt Tesla auch noch das allradgetriebene SUV Model X nach, das Anfang 2012 vorgestellt wird. Ohne Geländewagen lässt sich die Autowelt heute wohl nicht mehr erobern. Der Roadster auf Lotus-Basis erscheint vor diesem Hintergrund als Köder für betuchte Frühnutzer.

Wie lange kann Tesla Motors dem Druck der großen Marken noch standhalten? „Zumindest für die nächsten Jahre garantiere ich, dass wir autonom bleiben“, beteuert Musk. ◀

Kraftstoffe der Zukunft 2012

9. Internationaler Fachkongress für Biokraftstoffe des BBE und der UFOP

23. und 24. Januar 2012 Internationales Congress Centrum ICC Berlin • www.kraftstoffe-der-zukunft.com

Themenauszug:

- Politische Rahmenbedingungen für den Ausbau der Biokraftstoffe in Deutschland und Europa
- Umsetzung der Nachhaltigkeitsanforderungen für Biokraftstoffe und Indirekte Landnutzungsänderung (ILUC)
- Marktentwicklung Biodiesel, Bioethanol, Biomethan und Pflanzenöle

Vertreter der Biokraftstoffbranche diskutieren mit Vertretern der Mineralölwirtschaft, der Automobilindustrie, Politik sowie des Umwelt- und Naturschutzes über die Zukunft der Biokraftstoffe in Deutschland und Europa.

In insgesamt 13 Foren werden Marktentwicklungen, aktuelle Forschungsergebnisse und Praxiserfahrungen mit markteingeführten und neuen Biokraftstoffen vorgestellt.

