

Elon Musk: Genie mit Hang zum Größenwahn

Von Hans-Robert Richarz

Seine Anhänger halten ihn für eine Art Leonardo da Vinci des 21. Jahrhunderts. Elon Musk, 44, ist Erfinder, Ingenieur und Visionär. Als Internetunternehmer verdiente er mit dem Verkauf von Paypal ein Vermögen. Heute betreibt er die Firmen Space X (Raumfahrt), Solar City (Sonnenenergie) und Tesla Motors (Elektroautos), tut sich jedoch wirtschaftlich schwer, wenn auch die ständigen Verluste keinen Armen treffen: Inzwischen wird sein Kontostand auf 13,3 Milliarden Dollar geschätzt. Ein Elektroauto für die breitere Kundschaft soll zumindest bei Tesla Motors die Wende schaffen. Und die Pläne des gebürtigen Südafrikaners sind noch lange nicht ergeschöpft.

Nachdem Musk seinen Internet-Bezahldienst Paypal an die Auktionsplattform eBay losgeworden war, gönnte sich der Autofreak zunächst für eine Million Dollar einen McLaren-Sportwagen F1, dann steckte er ein paar Millionen Dollar in neue Unternehmen: 100 in Space X, 30 in Solar City und 70 in Tesla Motors, für dessen Name der 1856 geborene Serbe Nikola Tesla, unter anderem Erfinder der Drehstromlichtmaschine, Pate stand.

Tesla Motors war 2003 mit dem Ziel angetreten, einen Sportwagen in größeren Stückzahlen zum Beweis dafür zu entwickeln, dass elektrisch angetriebene Fahrzeuge besser als solche seien, die fossilen Treibstoff benötigen. Ganz nebenher hatte sich Musk ernsthaft vorgenommen, damit die Welt der Mobilität zu verändern. Als Argumente dafür wollte er ein traumhaftes Drehmoment, unbändige Kraft und abgasfreien Betrieb ins Feld führen. Zunächst sollte in einer ersten Stufe mit einem Roadster die Tauglichkeit rasanter Elektroautos bewiesen werden, als Stufe zwei eine elektrische Luxuslimousine reiche Kunden anlocken, später ein preiswertes Elektroauto für die breite Masse präsentiert werden.

2008 kam als erster Schritt der nahezu geräuschlos rollende Tesla Roadster mit 215 kW / 292 PS auf den Markt, der von null auf 100 km/h in gut 3,7 Sekunden beschleunigte und

dessen Lithiumionen-Akkus für eine Reichweite von angeblich mehr als 400 Kilometer gut sein sollten. Das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“ schränkte aber 2010 in seinem Testbericht über das knapp 130 000 Euro teure Cabrio ein: „Die gemessene Reichweite des Tesla Roadster liegt zwischen 200 Kilometern bei strammer Fahrt, über 250 bei gemischter und knapp 330 bei gemäßigttem Tempo.“

Die Produktion des Zweisitzers bei Lotus in Großbritannien endete 2012. Ihm folgte im gleichen Jahr als Schritt zwei das Model S, eine Limousine der Oberklasse, die in der Tesla-eigenen Fabrik im kalifornischen Fremont und für Europa aus vorgefertigten Teilen im niederländischen Tilburg gebaut wird. Der Basispreis dieses Autos liegt in Deutschland je nach Leistung – 315 kW / 428 PS bis zu 515 kW / 700 PS (letzteres verteilt auf zwei Maschinen) und Reichweite (bis zu 502 Kilometer nach europäischem Fahrzyklus) – zwischen 80 000 und 111 200 Euro. Mit genügend Wunschausstattung lässt er sich in noch stolzere Höhen treiben. Das maximale Tempo der Spitzenversion liegt bei 250 km/h. Laut Kraftfahrtbundesamt in Flensburg entschieden sich im vergangenen Jahr 815 Kunden in Deutschland für das teure Stück, 2013 waren es nur 183 gewesen. Weltweit lieferte Tesla 2014 davon 33 000 Exemplare aus.

Stufe drei: Ende 2017, Anfang 2018 will Tesla mit dem neuen Model 3 in die kompakte Mittelklasse einsteigen und ein bezahlbares Elektro-Modell für um die 30 000 Euro anbieten. Vorher noch soll als SUV das Modell X mit Flügeltüren auf den Markt kommen. Zur Stromversorgung in Deutschland hat Tesla inzwischen 35 so genannte Supercharger mit über 200 einzelnen Ladesäulen installiert, mit denen die wichtigsten Autobahnverbindungen abdeckt werden und Tesla-Fahrer kostenlos „tanken“ können.

Dennoch taumelt das Unternehmen seit Anbeginn von einer finanziellen Krise in die andere. So wie sich SpaceX, wo die ersten drei Raketen explodierten, zunächst zum finanziellen Desaster mit einem Verlust von 100 Millionen Dollar entwickelte bis es Großaufträge von der NASA bekam und inzwischen 15 erfolgreiche Missionen zur Versorgung der Raumstation ISS absolvierte, produzierte auch Tesla Motors rote Zahlen – und macht das immer noch. Es gab erhebliche Produktions- und Lieferschwierigkeiten sowie technische Probleme. Pro Auto musste Musk angeblich 20 000 Dollar draufzahlen. Das Unternehmen stand vor der Pleite, es benötigte fortlaufend neues Geld und musste Banken um Hilfe bitten, schließlich griff ihm sogar die Daimler AG mit 50 Millionen Dollar unter die Arme. Allein in den vergangenen fünf Jahren entstanden bei Tesla Motors mehr als 1,2 Milliarden Dollar Verlust, eine Dividende bekamen die Aktionäre noch nie zu Gesicht und werden sie so bald auch nicht erhalten. Wörtlich ist bei Tesla zu erfahren: „Wir werden zukünftige Verdienste im Unternehmen investieren, Geld auszuzahlen ist vorerst nicht beabsichtigt.“

Dennoch war die Beteiligung für die Stuttgarter ein glänzendes Geschäft, als sie Ende 2014 bei Tesla finanziell wieder ausstiegen und seither nur noch die Batterien für den Elektro-Smart von dort beziehen: Für ihre Anteile erhielten sie rund das 14-fache ihres Einsatzes zurück. Von einigen zwischenzeitlichen Bauchlandungen abgesehen, erklimmt die Tesla-Aktie nämlich immer wieder ungeahnte Höhen, der renommierte amerikanische Fondsmanager Ron Baron traut dem Papier nichts weniger als eine Steigerung von bis zum Zwanzigfachen in den nächsten zehn Jahren zu: „Ich liebe Tesla.“ Wie andere Analysten rechnet er damit, dass Tesla bis 2020 mit 500 000 Fahrzeugen rund neun Mal so viel verkauft wie jetzt. Dabei hofft er auf einen Gewinn von sechs Milliarden US-Dollar. Kritische Stimmen gibt es dagegen auch nach dem Motto: „Tesla ist eine reine Zocker-Wette.“

Ende 2012 kam es wieder zu einem Schleudergang. In der jüngst erschienenen Biografie „Tesla, PayPal, SpaceX. Wie Elon Musk die Welt verändert“ von Ashlee Vance (Finanzbuch Verlag, München) ist zu lesen, dass Teslas Krise Ende 2012 existenziell zu werden drohte. In der ersten Märzwoche 2013 habe Musk Google-Chef Larry Page kontaktiert, um ihm Tesla für sechs Milliarden Dollar komplett zu verkaufen. Page müsse danach noch weitere fünf Milliarden in die Produktion stecken, Musk wolle acht Jahre lang die Geschäfte weiter führen. Doch der Deal platzte, es ging wieder bergauf.

Zwölf Jahre nach der Gründung von Tesla Motors scheint tatsächlich ein Wendepunkt zum Besseren in Sicht: Im ersten Quartal 2015 lagen Umsatz und Zahl der ausgelieferten Fahrzeuge deutlich über den eigenen Prognosen. Insgesamt will Tesla dieses Jahr 55 000 Fahrzeugen produzieren und verkaufen. Das sind 74 Prozent mehr als 2014. Zur Zeit liegt der Börsenwert des Unternehmens bei rund 30 Milliarden Dollar, was wohl auch daran liegt, dass Musk ein Meister im Sammeln von Steuererleichterungen und staatlichen Subventionen ist. Die „Süddeutsche Zeitung“ listete kürzlich auf, seine Staatshilfen würden „sich bislang auf eine Summe von 4,9 Milliarden Dollar“ summieren. Nicht eingerechnet sind die Aufträge im Wert von 5,5 Milliarden Dollar, die Musks Raketenfirma SpaceX von Nasa und Air Force bekommen hatte.

Musk, der heute als einer der innovativsten Köpfe des kalifornischen Silicon Valley gilt, erlaubt sich gegenüber seinen Mitarbeitern noch nicht einmal die Spur eines menschlichen Verhaltens. Sein Credo: „Wer nicht regelmäßig Misserfolge hat, versucht nicht, wirklich innovativ zu sein.“ Vor Jahren beklagte er, immer weniger Mitarbeiter kämen am Wochenende zur Arbeit und schrieb deshalb in einer E-Mail an seine Belegschaft: „We've grown fucking soft“ (Wir sind zum Teufel noch mal nachlässig geworden). Danach erklärte er in einer Rede, dass ab sofort sonnabends und sonntags gearbeitet und unter den Schreibtischen geschlafen werden müsse. Auf den Hinweis

eines Mitarbeiters, dass er und seine Kollegen sowieso schon extrem hart gearbeitet hätten, und dass es an der Zeit für eine Pause und die eigenen Familien wieder zu sehen sei, antwortete Musk: „Ich würde dazu sagen, dass die Leute sehr viel Zeit für ihre Familien haben werden, wenn wir pleite sind.“

Neuerdings stampft er zusammen mit Panasonic unweit von Reno/Nevada mitten in der Wüste eine riesige Fabrik zum Bau von Lithiumionen-Zellen und Akkus aus dem Boden, die bis 2020 um die 500 000 Elektroautos mit preisgünstigen Batteriepaketen versorgen soll und vom Staat Nevada wegen zahlreicher Arbeitsplätze mit Milliarden gefördert wird. Nach Fertigstellung wird die zweistöckige Fabrik das größte Produktionsgebäude der Welt sein, ihr Name ganz nach Musk-Art: Gigafactory 1. Hier soll auch die so genannte Powerwall produziert werden, ein neuartiger Stromspeicher für die Energiewende zu Hause. Sie funktioniert wie ein Akku, um beispielsweise Solarstrom zu speichern. Die Powerwall wird in zwei Versionen für etwas mehr als 3000 Euro (Großhandelspreis) angeboten, um Privathaushalte während Spitzenlastzeiten mit selbsterzeugtem Strom zu versorgen. Aber auch das ist für den Visionär nur eine vorübergehende Beschäftigung. Seine Lebensaufgabe sieht er in der Eroberung des Weltraums. Zuvor will er nur noch kurz mit Hyperloop den öffentlichen Nah- und Fernverkehr mit einem röhrenpostartigen System und Tempo über 1000 km/h revolutionieren.

Sein durchaus ernst gemeintes Fernziel lautet, mit Hilfe seines Weltraumunternehmens eine Kolonie auf dem Mars zu errichten. „Ich habe bereits gesagt, ich will auf dem Mars sterben. Nur nicht bei der Landung.“ Die kanadische Schriftstellerin Jennifer Musk würde sich wahrscheinlich wundern, wenn er das nicht schafft. Sie schrieb über das Durchhaltevermögen des Workaholics in ihrem Blog im Mai 2010: „Elon has huge steel balls“ (Elon hat riesige Eier aus Stahl). Die Frau muss es wissen, sie war acht Jahre lang mit Musk verheiratet und hat mit ihm fünf Söhne. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Tesla-Chef Elon Musk.



Elon Musk.



Tesla-Motors-Hauptverwaltung in Palo Alto.



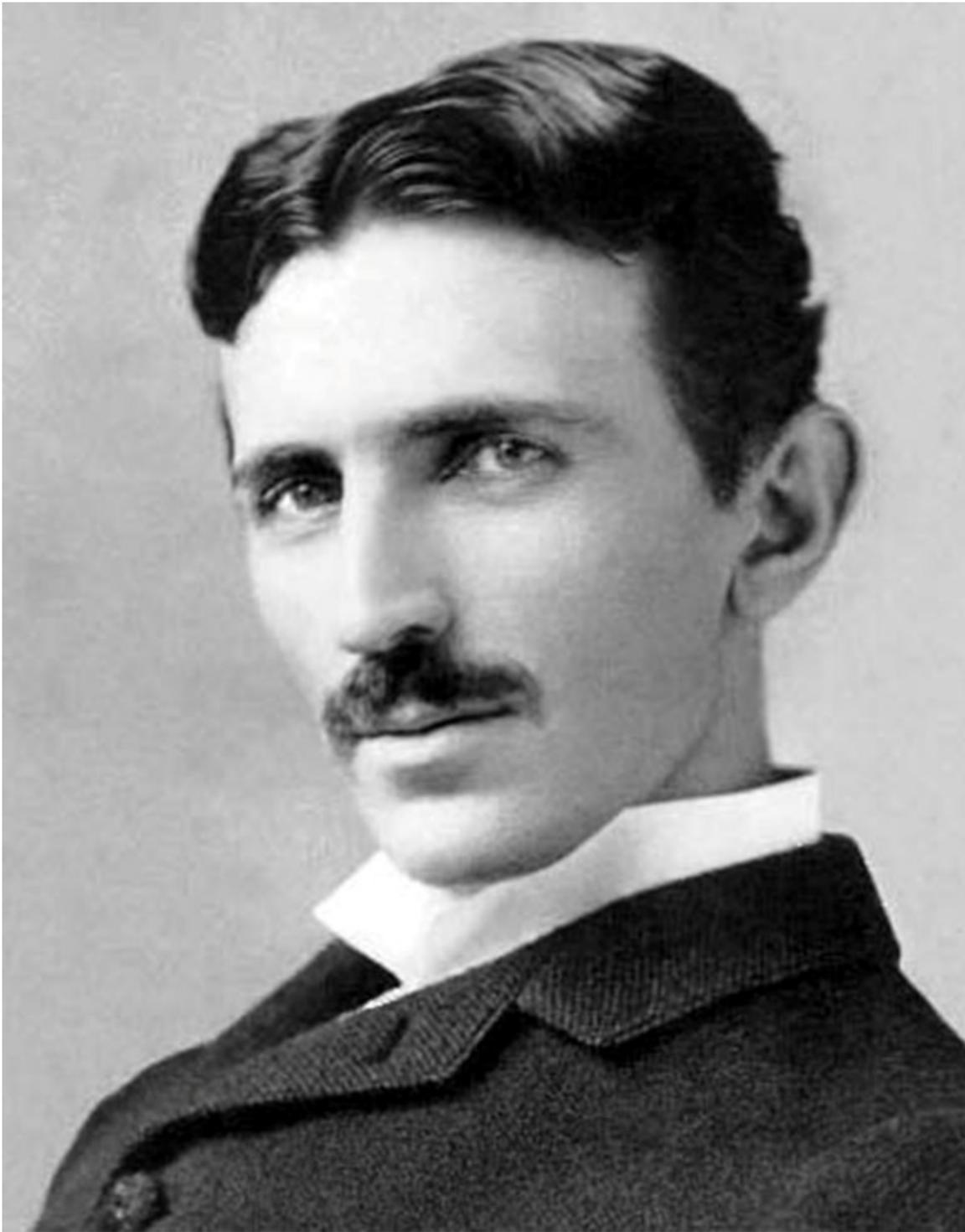
Tesla Model X..



Tesla Model S.



Essen Motor Show 2009: Tesla Roadster.



Nikola Tesla.



Space-X-Raketenstart im Auftrag der NASA.
