

Fortsetzung von Seite 17

Der Chairman von Ford, Bill Ford, sagte jüngst, dass Tesla das Einfache hinter sich habe. Jetzt komme die wahre Aufgabe: Der Übergang zum Massenproduzenten mit all seinen wenig „sexy“ Problemen. Da hat er recht. Wir müssen die Produktion steigern, die Qualität halten und aufpassen, dass die Kosten nicht aus dem Ruder laufen. Die meiste Zeit verbringe ich damit, dieses Problem zu lösen.

Wäre es nicht besser, sich mit einem Großen zusammenzutun, mit Daimler oder Toyota?
Ich lade Daimler weiter ein, bei Tesla zu investieren. Ich rede oft mit Vorstandschef Dieter Zetsche, aber ich glaube im Moment ist ihm unser Aktienkurs zu hoch (lacht).



Je älter man wird, desto weniger ist man an neuen Sachen interessiert. Wenn die Bevölkerung altert, dann ist die Gesamtheit im Schnitt skeptischer.

Tesla ist an der Börse 20 Milliarden Dollar wert, halb so viel GM. GM ist aber siebzigmal größer. Ist das nicht übertrieben?
Ja, es ist ein wenig verrückt. Es ist mehr, als wir verdienen.

Sie müssen sich auch freuen - immerhin gehören Ihnen 28 Prozent. Sicherlich, aber ich verkaufe keine einzige Aktie. Selbst wenn der Kurs heruntergeht, dann ist das eben so. Ich werde der Letzte sein, der aus der Tür geht.

Vor kurzem ging ein Video von einem Model S um die Welt, der nach einem Unfall Feuer fing. Ist das Auto nicht sicher?

Model S ist vielleicht das sicherste Auto der Welt. Bei unseren Crashtests in den USA haben wir ohne Ausnahme in jeder Kategorie fünf Sterne bekommen. Nur ein Prozent aller Fahrzeuge hat das geschafft. Die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung ist laut den Tests die geringste von allen jemals geprüften Autos - inklusive Verbrennungsmotoren. Bei Crashtests ist nicht ein einziges Mal ein Brand ausgebrochen.

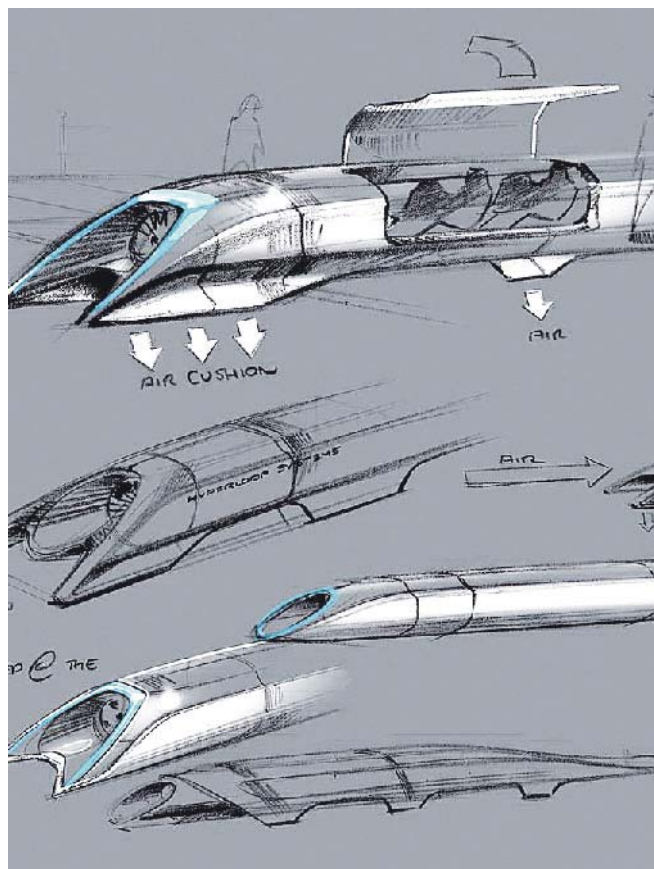
Herr Musk, Sie sind ein Mann ohne Angst vor neuen Technologien. Vor kurzem haben Sie das „fünfte Verkehrsmittel“ vorgestellt: den Hyperloop. Das ist eine elektrisch getriebene Transportkapsel, die mit Reisegeschwindigkeiten von bis zu 1200 Stundenkilometern auf Luftkissen durch eine Röhre schießt. Es ist das Gleiche wie mit Elektroautos: Wenn es funktioniert und es



Tesla Model S: Das Topmodell des Elektrospezialisten kostet bis zu 95 000 Euro.



Rakete von SpaceX: Über die Firma steuert Elon Musk sein Raumfahrtgeschäft.



Transportvision Hyperloop: Musk entwickelt ein System mit Luftkissenkapseln, das Menschen mit Geschwindigkeiten bis zu 1200 Stundenkilometern durch eine Röhre befördern kann.

keine Unfälle gibt, dann werden die Menschen die neue Technologie rasch akzeptieren. 500 bis 600 Kilometer würden sechs Milliarden Dollar kosten. Das wäre vor allem für die Röhre selbst, der Rest ist preiswert. Meine Zuversicht wächst, dass es tatsächlich gebaut wird. Die Wahrscheinlichkeit liegt vielleicht bei zehn bis 20 Prozent.

Das ist immer noch wenig. Warum bauen Sie nicht einfach den Hyperloop? Geld genug haben Sie ja. Ich habe einfach zu viel zu tun, um es selbst zu machen. Allerdings würde ich bei solch einem Projekt als Berater mithelfen.

Deutschland ist das Land der Ingenieure. Trotz des hohen Wissens um Technik herrscht mitunter große Angst vor ihr. Können Sie das nachvollziehen?
Das könnte mit der Demografie zusammenhängen. Generell gilt, je älter man wird, desto weniger ist man an neuen Sachen interessiert.

Wenn die Bevölkerung insgesamt älter wird, dann ist die Gesamtheit im Schnitt skeptischer.

Sie glauben an neue Technologien, weil Sie Erfolg haben. Aber es hätte auch ganz anders kommen können. Die Rakete Ihrer Firma SpaceX explodierte dreimal in Folge ...
... und damit ging uns unglücklicherweise das Geld aus. Damals, im Jahr 2008, stand ich vor einer sehr schweren Entscheidung. Soll ich meine verbliebenen Mittel einem Unternehmen geben und das Überleben sichern, oder soll ich es auf Tesla und SpaceX verteilen - und damit riskieren, beide zu verlieren?

Unternehmer Elon Musk: In zwölf Jahren auf den Mars.



Wie haben Sie das entschieden?
Das war eine emotionale Entscheidung. Als wenn ich zwei Kinder hätte und das Essen aufteilen müsste. Wenn ich beiden etwas gebe, besteht die Gefahr, dass beide sterben.

Sie haben sich für beide entschieden und recht behalten. Der vierte Raketenstart war erfolgreich, heute versorgen Ihre Raketen die Weltraumstation ISS. Damit ist Ihnen in wenigen Jahren gelungen, was die Europäer Jahrzehnte kostete. Haben Sie so viel Erfolg, weil Sie als Start-up keine komplexen Strukturen haben?
Kleinere Firmen sind erfinderischer. Das müssen sie auch, denn sie brauchen ein überlegendes Produkt, um sich gegen Konzerne durchzusetzen. Warum sollte es sonst gekauft werden? Das Produkt muss nicht nur ein bisschen, sondern richtig viel besser sein.

Elektrische Autos sind gut für die Umwelt. Aber warum sollten private Raketen gut für die Welt sein?
Das hängt davon ab, ob sie daran glauben, dass die Menschheit den Weltraum besiedeln oder für immer auf der Erde bleiben sollte - mit der Gefahr, eines Tages ausgelöscht zu werden. Wir könnten von einem Kometen oder Asteroiden getroffen werden. Kometen sind die größere Gefahr.

Bei einer Bedrohung wandern wir auf den Mars aus - mit den Raketen von privaten Unternehmen.
Staatliche Förderung wird ein Teil der Gleichung bleiben. Ein Viertel unserer Raketenstarts sind für die US-Regierung. Ich hoffe, dass wir die erste Mars Expedition in zwölf Jahren auf den Weg bringen. Es wird dauern, bis wir eine Station dort aufbauen, die sich selbst trägt. Vielleicht 20 bis 40 Jahre.



Mir ist es wichtig, Bodenkontakt zu halten und mich nicht in einen Michael Jackson zu verwandeln.

Das scheint eine sehr optimistische Prognose zu sein.
Das finde ich nicht. Wenn Sie 1969 die Menschen gefragt hätten, wie weit wir 2013 mit der Raumfahrt wären, dann hätten sie geantwortet: Sicherlich gibt es bis dahin eine Mars-Station. Aber die Wirklichkeit ist das genaue Gegenteil, die USA können derzeit keinen Astronauten in den unteren Orbit schicken. Es lagen nur 66 Jahre dazwischen, dass die Brüder Wright ihren ersten Flug machten und wir auf dem Mond landeten. Seitdem sind 44 Jahre vergangen - eigentlich sollten wir schon auf Pluto sein.

Bei so viel Begeisterung für dieses Sujet: Würden Sie selbst gerne auf den Mars fliegen?
Ja, sehr gerne. Auch wenn es riskant ist. Man muss irgendwo sterben, nicht wahr? Warum nicht noch viele Jahre auf der Erde leben und auf dem Mars sterben? Nur bitte nicht bei der Landung.

Für manchen hört sich das mehr als verrückt an. Aber immerhin sind bislang alle Ihre Ideen Wirklichkeit geworden.
Ich möchte nicht einen Fehler begehen: Dass ich ein paar Mal recht behalten habe und jetzt glaube, alles machen zu können. Mir ist es wichtig, Bodenkontakt zu halten und mich nicht in einen Michael Jackson zu verwandeln.

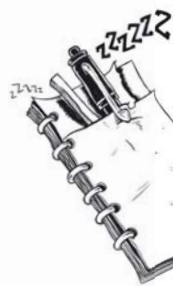
Herr Musk, vielen Dank für das Interview.

Das Gespräch führten **Markus Fasse** und **Thomas Jahn**.



Wenn Sie damit auf der Couch liegen, gehen unsere Journalisten endlich schlafen.

SONNTAG Sie genießen entspannt Ihre Zeitung, und unsere Journalisten sammeln Kraft. Um Ihnen auch nächste Woche wieder einen informativen, unterhaltsamen Sonntag zu beschern. Freuen Sie sich auf aufgeweckten Journalismus mit dem Wichtigsten aus Politik, Wirtschaft, Finanzen, Kultur und Stil. Unter dieser Nummer kommt die WELT am SONNTAG jetzt 4x kostenlos zu Ihnen: 0800/8 50 80 30. Gebührenfrei aus dem deutschen Festnetz. Oder einfach unter www.wams.de/lesen.



**EIN BESONDERER TAG VERDIEN T
EINE BESONDERE ZEITUNG:**

