



## Tesla Model S Performance

Fünftüriges Coupé der oberen Mittelklasse  
(310 kW / 422 PS)

**F**ast fünf Meter Länge misst die Luxuslimousine von Tesla. Anstatt eines konventionellen Antriebs sorgt beim Model S ein bis zu 422 PS starker Elektromotor für atemberaubenden Vortrieb: Die 600 Nm der getesteten Top-Variante liegen schon vom Stand weg an der Hinterachse an. Selbst ein Supersportwagen wird da beim Ampelstart alt aussehen. Aber die in Kalifornien produzierte Limousine beherrscht nicht nur den Sprint. Dank riesiger 85 kWh Batterie sind Reichweiten von über 400 km möglich. So weit schaffte es bisher noch kein Elektroauto im Autotest. Der Tesla ist zwar noch keine echte Langstreckenlimousine, da die Ladezeiten zu lang ausfallen und es an Ladestationen fehlt, doch tägliche Fahrten können mit ihm bewältigt werden. Im anspruchsvollen ADAC EcoTest erreicht der Model S das bisher beste Ergebnis der oberen Mittelklasse - 98 Punkte und fünf Sterne sind eine Ansage. Der Fahrkomfort liegt dank serienmäßigem Luftfahrwerk hoch, auf Wunsch können sogar zusätzliche Kindersitze im Kofferraum geordert werden. Der riesige Bildschirm in der Mittelkonsole wird vor allem Technikbegeisterte erfreuen - im Alltag lenkt er aber zu stark vom Verkehrsgeschehen ab. Fazit: Der Model S ist noch kein perfektes Auto, doch der Mut zu so viel Innovation ist aller Ehren wert. Schade, dass der Tesla aufgrund des hohen Preises von mindestens 71.400 Euro (Testwagen: 95.900 Euro) wohl eher Seltenheitswert genießen wird. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** keine.

- +** sehr gutes Umweltverhalten, für Elektroauto hohe Reichweite, extrem leistungsstarker Motor, guter Fahrkomfort
- Bedienung erfordert hohen Gewöhnungsaufwand, keine Assistenzsysteme lieferbar, extrem teuer



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

4,5 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,6 Langstrecke

2,7 Transport

1,5 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Mit dem Model S bietet Tesla sein erstes komplett eigenständig entwickeltes Fahrzeug an. Die in Kalifornien gebaute Limousine kann dabei mit einer durchaus annehmbaren Verarbeitung punkten. Die saubere Lackierung, gut abgedichtete Türfalze und schmal verlaufende Spaltmaße gefallen. Die rahmenlosen Türen schließen leicht und fallen satt in Schloss. Nur kleinere Details wie die Knarzgeräusche der elektrisch öffnenden Heckklappe und der automatisch einfahrenden Türgriffe schmälern den Qualitätseindruck etwas. Nicht zufriedenstellend ist die Qualität des Panorama-Schiebedachs. Es dringen starke Windgeräusche aus dem Bereich des Daches zu den Insassen durch. Fährt man mit geöffnetem Schiebedach, fängt es schon bei geringen Geschwindigkeiten an zu flattern. Beim Schließen oder Öffnen des Daches entsteht zudem eine starke Eigenresonanz im Innenraum. Öffnet man die Tür, findet man einen aufgeräumten Innenraum vor, der von einem riesigen berührungsempfindlichen Bildschirm in der Mittelkonsole dominiert wird. Mit Nappaleder überzogene Sitze, in Handarbeit mit Leder bespannte Innenraumoberflächen und Dekorleisten in dunkler Holzoptik (wahlweise z.B. auch in Klavierlack oder Carbon) bringen einen noblen Eindruck ins Fahrzeug. Das alles wirkt schon sehr ausgereift, doch schaut man genauer hin, fällt einem die eine oder andere Schlamperei auf. Einige Anbauteile sind wackelig montiert, die mit Leder bezogenen Flächen werfen unschöne Falten und die Nähte der Lederbezüge sind oft unsauber vernäht. In der Summe kann man aber mit der Verarbeitung zufrieden sein, auch wenn es den ein oder anderen kleineren Kritikpunkt gibt und man von einem Fahrzeug in dieser Preisklasse doch etwas mehr Perfektion im Detail wünschen würde. Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen Verschmutzung geschützt, es fehlen aber Schwellerschutzleisten, die den Lack vor Kratzern bewahren.



Die Ladebuchse versteckt sich in der linken hinteren Leuchteneinheit.

⊕ Die Aluminium-Karosserie wirkt wie aus einem Guss und wurde konsequent aerodynamisch optimiert. Um auf den hervorragenden Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,24 zu kommen, mussten einige Tricks angewendet werden. So wurde nicht nur der Unterboden von vorn bis hinten komplett eben gestaltet. Selbst die Türgriffe werden im Fahrbetrieb automatisch eingefahren, um eine möglichst glattflächige und dadurch strömungsgünstige Karosserieform zu erhalten.

⊖ Weder die lackierten Stoßfänger noch die Türen besitzen Schutzleisten, welche bei kleinen Parkremplern oder unvorsichtig geöffneten Türen den Lack vor Beschädigungen schützen.

Die Alltagstauglichkeit des Tesla Model S ist zwar deutlich besser, als bei den bisherigen Elektrofahrzeugen, doch kann die Limousine trotzdem noch nicht mit konventioneller angetriebenen Autos mithalten. An Sitzplätzen mangelt es dem Tesla zwar nicht, er bietet neben vier vollwertigen Sitzplätzen einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte und kann mit zwei zusätzlichen Kindersitzen im Kofferraum ausgestattet werden. Für Transporte gibt es jedoch Einschränkungen. Die Zuladung fällt mit 470 kg zufriedenstellend aus, wobei beachtet werden sollte, dass die maximale Zuladung im vorderen Kofferraum auf 136 kg limitiert ist. Es dürfen aber weder Anhänger gezogen werden, noch sind bisher Dachlasten erlaubt (soll später folgen). Die Reichweite des Tesla Model S Performance mit 85 kWh Akkukapazität beträgt mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Durchschnittsverbrauch von 20,5 kWh/100 km (ohne Ladeverluste) rund 415 km.

Der normale Model S wird mit einer 60 kWh Batterie ausgeliefert, entsprechend würde auch die Reichweite um rund ein Drittel geringer ausfallen. Ermittelt wurde die Reichweite mit dem ADAC EcoTest Mix, der aus Stadt-, Land- und Autobahnfahrten besteht. Je nach Nutzungsprofil kann die Reichweite entsprechend variieren. Einen nur geringen Einfluss auf die Reichweite haben kalte Witterungsverhältnisse. Während des ADAC Heizungstest bei  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  sank die Reichweite um ca. 10 %. Mit den bei normalen Temperaturen möglichen 415 km Reichweite kann dem Tesla Model S mit dem großen Akku durchaus eine gewisse Langstreckentauglichkeit attestiert werden. Das große Problem bleibt aber, dass man den Tesla nicht einfach unterwegs aufladen und die Reise dann sofort fortsetzen kann. Man muss immer eine gewisse Wartezeit einplanen und auch entsprechende Lademöglichkeiten finden. Um künftig das Fahrzeug schnell zwischenladen zu können, kündigte Tesla an, ein Stromtankstellennetz mit Supercharger auszubauen, welche eine 80 % Ladung des Akkus in rund 20 Minuten ermöglichen soll. Der Model S Performance ist bereits mit entsprechender Ladetechnik ausgestattet. Die flächendeckende Umsetzung dieser Ladetechnik wird aber sicher noch lange dauern. Bis dahin kann der Model S Fahrer mittels verschiedener Möglichkeiten das Fahrzeug aufladen, welche alle im Lieferumfang enthalten sind. Lädt man mit dem Einzellader (11 kW) an der haushaltsüblichen Steckdose (Schuko, 230 V bei 13 A), sind für eine Akkuladung rund 36 Stunden Ladedauer notwendig. Schneller geht es da schon mit Starkstrom (400 V, 16 A, 3-phasig). Hier hängt der Model S für eine Vollladung rund neun Stunden an der Dose. Mit dem Typ 2 Ladestecker (Mennekes-Stecker) hängt die Ladedauer von der Ladesäule ab: Mit 230 V/ 16 A sind es rund 29 Stunden, mit 230 V/ 32 A rund 14 Stunden und mit 400 V/ 32 A/ 3-phasig ca. neun Stunden. Die Ladezeit mit 400 V/ 32 A/ 3-phasig kann durch den optionalen Doppellader (22 kW) auf 4,5 Stunden reduziert werden. Die Ladeklappe ist unauffällig im linken Rücklicht integriert und lässt sich entweder über den Touchscreen oder durch Tastendruck auf den Ladestecker fernentriegeln. Sperrt man das Fahrzeug ab, wird auch der Ladestecker verriegelt. Damit ist das Ladekabel während dem Laden vor Diebstahl geschützt. Ist es angeschlossen, kann mit dem Tesla nicht losgefahren werden - eine Fehlbedienung ist dadurch ausgeschlossen. Durch blinkende LEDs im Rücklicht und eine große Anzeige im Kombiinstrument wird dem Fahrer der Ladestatus angezeigt. Im Kombiinstrument sind zusätzlich der Akkufüllstand sowie die Restladedauer ablesbar.

⊖ Der Model S ist lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich bei Reifenschäden schnell als unwirksam erweisen kann. Es sind weder ein Wagenheber noch Bordwerkzeug vorhanden.

### 3,0 Sicht

Die große Limousine ist insgesamt sehr unübersichtlich, was das Rangieren deutlich erschwert. Weder das vordere Fahrzeugende noch der Heckabschluss sind vom Fahrerplatz aus einsehbar. Da sind Einparksensoren und Rückfahrkamera dringend erforderlich. Während die Rückfahrkamera bei dieser Variante serienmäßig verbaut ist (Tech-Paket), muss für die Einparksensoren für vorne und hinten Aufpreis bezahlt werden. Diese sollten beim Kauf unbedingt mitbestellt werden. Die Rückfahrkamera gibt auf dem Bildschirm in der Mittelkonsole ein riesiges Bild des rückwärtigen Bereichs wieder. Bei Wahl der Abstandssensoren wird dem Fahrer akustisch und optisch der verbleibende Abstand zu Hindernissen mitgeteilt. Im Kombiinstrument wird dann sogar der verbleibende Abstand zentimetergenau angezeigt. Die recht großen Außenspiegel geben ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeug nicht so gut erkannt werden. Die Außenspiegel blenden wie auch der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, wodurch der Fahrer nicht so stark geblendet wird. Die Scheibenwischer liefern insgesamt ein zufriedenstellendes Wischergebnis, wobei jedoch der breite ungewischte Streifen auf der Fahrerseite etwas stört.



**Die breiten Dachsäulen und die hoch angesetzte und sehr schmale Heckscheibe lassen eine Sicht nach hinten kaum noch zu.**

⊕ Der Tesla ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig mit dem umfangreichen Tech-Paket ausgestattet, welches u.a. Xenonscheinwerfer inklusive separatem LED-Abbiegelicht beinhaltet. Die Fahrbahn wird damit gut ausgeleuchtet. Zudem befindet sich helles LED-Tagfahrlicht an Bord, wodurch der Wagen auch tagsüber besser wahrgenommen wird.

⊖ Die Rundumsicht des Model S fällt schlecht aus. Nicht nur, dass die hinteren Dachsäulen sehr breit sind, durch den hohen Heckabschluss sieht man auch nach hinten kaum etwas. Das ist auch der Grund, warum kleinere Objekte direkt hinter dem Fahrzeug nicht ideal eingesehen werden können - die serienmäßige Rückfahrkamera hilft hier ungemein. Durch die schräg stehende Frontscheibe fallen auch die Sichtbehinderungen durch die A-Säulen entsprechend hoch aus. Das stört vor allem beim Abbiegen.

3,3

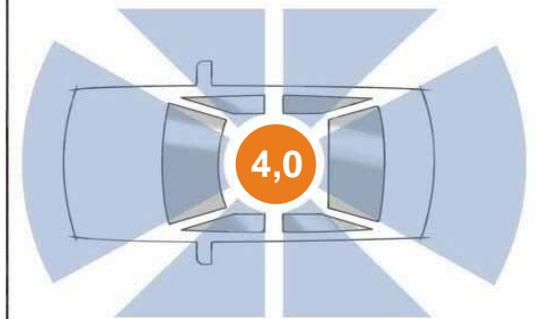
## Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gehört beim Tesla Model S nicht zu den einfachsten Übungen. Um ins Fahrzeug zu gelangen muss man erstmal den hohen und sehr breiten Schweller überwinden, um sich dann in den tief positionierten Sitz fallen zu lassen. Immerhin fällt die Türöffnung recht großzügig aus, wodurch man nicht Gefahr läuft, sich den Kopf am Türrahmen anzustoßen. Um aus dem Fahrzeug herauszusteigen, muss man sich ebenfalls wieder bemühen. Es gibt keine Haltegriffe am Dachhimmel, die dazu benutzt werden könnten, sich hinaufzuziehen. Hinten ist das Bild ähnlich. Die Türausschnitte sind großzügig, aber der breite Schweller sowie der weit hineinragende Radlauf stören deutlich. Immerhin ist die Sitzposition hinten höher, wodurch man sich nicht so weit in den Sitz fallen lassen muss.

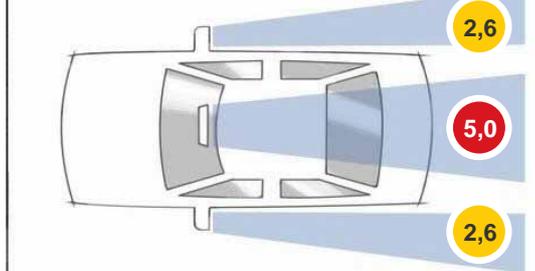
⊕ Mit der Funkfernbedienung lässt sich nicht nur das Fahrzeug auf- und absperren, durch langes Drücken der Taste können auch die Fenster geöffnet werden. Leider lassen sich die Fenster aber mit der Fernbedienung nicht schließen. Durch zwei separate Tasten können der vordere bzw. der hintere Kofferraum mit der Fernbedienung geöffnet werden. Die Tasten der Fernbedienung sind aber nicht beschriftet und somit zumindest am Anfang nicht eindeutig zuzuordnen. Durch das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Tech-Paket findet sich zudem ein schlüsselloses Zugangssystem an Bord. Läuft man an das Fahrzeug heran, fahren automatisch die versenkbaren Türgriffe heraus und das Fahrzeug kann geöffnet werden. Beim Entfernen, wird das Fahrzeug wieder verschlossen. Nachts beleuchten die Scheinwerfer noch für eine gewisse Zeit das Vorfeld des Fahrzeugs. Zudem findet man in den Türgriffen LED-Leuchten. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken erleichtert, da in der ersten Rasterung der Türöffnungswinkel nicht zu groß ist. Die Türen werden durch die kräftigen Rasterungen auch an Steigungen sicher offen gehalten.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel sucht man im Tesla vergebens.

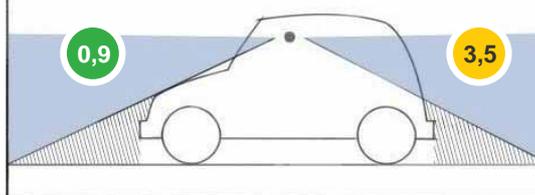
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

Im Model S findet man zwei getrennte Kofferräume vor. Neben dem hinteren gibt es zusätzlich unter der "Motorhaube" vorne einen Kofferraum. Dieser bietet bis zu 240 l Stauraum. Es sollte aber beachtet werden, dass vorn eine Gewichtsbeschränkung von 136 kg gilt. Hinten können bis zu 435 l (gemessen bis Kofferraumabdeckung) verstaut werden. Entnimmt man die Gepäckraumabdeckung, lassen sich bis zum Dach maximal 545 l unterbringen.

⊕ Sehr großzügig fällt der hintere Kofferraum aus, wenn man die Rücksitze umklappt. Gemessen bis zur Fensterunterkante sind es 845 l, dachhoch sogar stolze 1.290 l.

⊖ Wählt man die optionalen Kindersitze im Kofferraum, gibt es bei aufgestellten Kindersitzen hinten keinen Stauraum mehr. Da bleibt dann nur noch der vordere Kofferraum übrig.



## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Kofferraumformat des Tesla geht insgesamt in Ordnung. Beim Einladen muss das Gepäck rund 67 cm angehoben werden, um es über die Ladekante zu heben. Der Kofferraumboden liegt rund 16 cm tiefer als die Ladekante, dadurch muss man auch beim Ausladen das Gepäck ein Stück anheben. Die Ladeöffnung des Model S ist sehr großzügig bemessen, da die gesamte Heckklappe inklusive Heckscheibe aufschwingt. Die Grundfläche des Kofferraums ist zwar recht groß, doch aufgrund des flachen Formats können sperrige Gegenstände nicht ideal transportiert werden.

⊕ Die elektrische Heckklappe hinten schwingt auf Knopfdruck weit auf, wodurch auch sehr große Personen darunter Platz finden, ohne sich den Kopf anzustoßen. Auf Knopfdruck schließt diese auch wieder. Die Heckklappe kann auch mit der Fernbedienung geöffnet oder geschlossen werden. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe kann stufenlos programmiert werden. Ein Vorteil, wenn man z.B. eine niedrige Garage hat und die Heckklappe sonst an der Decke anschlagen würde. Die Klappe für den Kofferraum vorne schwingt ebenfalls sehr weit auf. Entriegelt werden kann sie entweder über die Fernbedienung oder über den Touchscreen im Fahrzeug.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, stört eine Stufe, wodurch der Kofferraum nicht ganz eben ist.

**Der Kofferraum bietet 435 l Volumen, zusätzlich stehen 240 l unter der Fronthaube zur Verfügung. Die beiden versenkbaren, aufpreispflichtigen Kindersitze sind entgegen der Fahrrichtung montiert und deshalb nicht für jedes Kind geeignet.**

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt fehlt es an Ablagemöglichkeiten in den beiden Kofferräumen. Hinten gibt es lediglich ein Ablagefach auf der linken Seite (Testwagen mit optionalen Kindersitzen im Kofferraum). Vorne findet man gar keine Ablagen. Der vordere Kofferraum eignet sich aufgrund der geringen Grundfläche nur zum Verstauen kleinerer Gegenstände.

⊕ Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus ist dabei gut erreichbar und lässt sich ohne großen Kraftaufwand bedienen.

Ein riesiger 17-Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole dient beim Tesla als Schaltzentrale für alle Multimedia-, Komfort- und Fahrzeugeinstellungen. Was Technikfreunde begeistert, wird Normalnutzer zur Verzweiflung treiben. Es gibt praktisch keine Tasten mehr, selbst Standardfunktionen sind kompliziert in den zahllosen Menüs versteckt. Das erfordert nicht nur eine gigantische Eingewöhnungszeit, sondern lenkt auch extrem vom Verkehr ab. Einerseits bietet der Tesla dem Fahrer durch die vielen Einstellungen eine Fülle an Individualisierungsmöglichkeiten, welche sogar in eigenen Profilen abgespeichert werden können, doch einfaches Einsteigen und Losfahren ist kaum möglich. Man muss sich zumindest anfangs lange mit der Technik auseinandersetzen.

**+** Der Fahrer findet im Tesla schnell eine gute Sitzposition vor. Das Lenkrad lässt sich elektrisch in der Höhe und Länge einstellen. Die Pedale sind gut angeordnet und der aus diversen Mercedes-Modellen bekannte Automatikwählhebel am Lenkrad ist einfach zu bedienen. Die gut erreichbaren elektrischen Sitzeinsteller erlauben eine einfache Justierung der Sitzposition. Wie der Automatikwählhebel stammen auch die Bedienelemente in der Fahrertür beinahe unverändert aus dem Mercedes-Programm. Alle vier elektrischen Fensterheber lassen sich damit auch bei geöffneter Tür öffnen und schließen. Die Fensterheber besitzen alle eine Auf-/Abwärtsautomatik und einen zuverlässig eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Die Außenspiegel lassen sich ebenfalls mittels Tasten im Schaltblock an der Tür einstellen. Leider sind die Außenspiegel aber nicht elektrisch anklappbar. Die Instrumente des Model S bestehen aus einem Bildschirm, welcher gut ablesbar alle wichtigen Informationen einblendet. So hat man neben der Geschwindigkeit immer eine große Akkustandanzeige mit Restreichweite und den aktuellen Leistungsbedarf (Momentanverbrauch) vor Augen. Zusätzlich lassen sich an der linken und rechten Seite des Displays verschiedene Informationen einblenden. Neben Navigationskarte und Multimedia-Informationen kann auch ein Verbrauchsdiagramm gewählt werden, das den Stromverbrauch über die letzten Kilometer anzeigt. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Navigationssystem lässt sich einfach bedienen und bietet eine Vielzahl an Zusatzfunktionen wie Adressensuche via Google Maps.

**-** Schon um den Tesla zu starten, muss man sich umgewöhnen. Wird die Fahrertür geöffnet und man nimmt im Fahrzeug Platz, wird automatisch die Zündung eingeschaltet und man kann direkt nach dem Hochfahren der Systeme (dauert einige Sekunden) losfahren. Zündschlüssel einstecken oder Startknopf betätigen ist unnötig. Dies hat aber den Nachteil, dass sich auch nicht mehr die Zündung ausschalten lässt, wenn man z.B. im Fahrzeug wartet - immerhin ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass dadurch die Batterie leergesaugt wird. Es gibt im Tesla zwar eine Fahrlichtautomatik, weshalb nicht zwingend ein Lichtschalter benötigt wird, möchte man aber doch das Fahr- oder Standlicht manuell einschalten, muss man die Funktion erst einmal im Menü suchen. Das gleiche gilt für die Nebelschlussleuchte - im Fahrbetrieb ist es praktisch kaum möglich, die Nebelschlussleuchte schnell einzuschalten. Auch die gesamten Einstellungen der Heizungs- und Klimaanlage findet man auf dem Display. Diese werden immerhin dauerhaft im unteren Bereich des Displays angezeigt. Trotzdem ist die Bedienung umständlich und zudem liegt der Bereich nicht mehr im direkten Blickfeld des Fahrers. Man muss weit nach unten schauen. Insgesamt sind die Funktionen des Multimediasystems sehr umfangreich. Neben Internetzugang und -radio gibt es auch Digitalradio (DAB) und WLAN. Nicht verständlich ist, dass die vielen Funktionen wie z.B. der Internetzugang während der Fahrt nicht gesperrt sind und der Fahrer somit extrem vom Verkehr abgelenkt werden kann.



**Der Innenraum wird durch den riesigen 17 Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole beherrscht. Die Bedienung ist sehr gewöhnungsbedürftig und lenkt sehr vom Verkehrsgeschehen ab. Die Verarbeitungsqualität ist für ein amerikanisches Fahrzeug gut, kann aber nicht mit Premiumprodukten konkurrieren.**

Bei starker Sonneneinstrahlung ist das Mitteldisplay kaum ablesbar, da es stark spiegelt. Ablagemöglichkeiten sind im Tesla eher Mangelware. Türfächer sucht man vergebens. Vorne gibt es immerhin zwei Becherhalter sowie eine riesige offene Ablagefläche zwischen den Vordersitzen. Kleine Gegenstände rutschen hier aber haltlos hin und her. Die im Zubehörprogramm angebotene Ablagebox, die zwischen den Vordersitzen angebracht werden kann, ist deshalb eine gute Empfehlung (nicht im Testwagen). Hinten gibt es dagegen keinerlei Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach könnte größer sein.

---

## 2,3 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot für die vorderen Insassen ist gut. Wird der Fahrersitz ganz zurück geschoben, finden Personen bis 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt großzügig aus, was zusammen mit der niedrigen Mittelkonsole für ein luftiges Raumgefühl sorgt. Einengend wirken dagegen die flach verlaufenden A-Säulen und die hohe Fensterlinie.

---

## 3,3 Raumangebot hinten\*

Hinten bietet die Limousine ein zufriedenstellendes Raumangebot. Die Beinfreiheit fällt enorm aus - sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit noch für weit über zwei Meter große Mitfahrer ausreichen. Leider ist die Kopffreiheit im Fond deutlich limitiert, was auch an dem im Testwagen verbauten Panorama-Schiebedach liegt. Personen, die größer als 1,80 m sind, stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Innenbreite geht im Fond in Ordnung, zwei Personen finden problemlos Platz. Für drei wird es aber dann schon recht eng. Das subjektive Raumgefühl ist gut bis zufriedenstellend, wird aber wie auch vorne durch die hohe Seitenlinie etwas eingeschränkt.

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Der Tesla ist gegen Aufpreis mit zwei zusätzlichen Kindersitzen im Kofferraum erhältlich (im Testwagen vorhanden). Ansonsten hält sich Variabilität des Innenraums aber in Grenzen. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Fondlehnen sind zweigeteilt umklappbar.

---

# 2,4 KOMFORT

---

## 2,1 Federung

⊕ Wählt man den Model S Performance, werden die Insassen dank aktiver Luftfederung mit hohem Fahrkomfort verwöhnt. Das Luftfahrwerk federt auf kurzen Bodenwellen gut an und gibt die Stöße nur gedämpft bis zu den Insassen durch. Die Aufbaubewegungen fallen dabei sehr gering aus. Etwas ruppiger, aber nicht unkomfortabel ist das Ansprechen bei groben Einzelhindernissen. Hier merkt man die straffe Grundabstimmung des Fahrwerks deutlicher. Das gleiche gilt auch bei feinen Straßenunebenheiten und sehr rauem Fahrbahnbelag. Diese dringen etwas stärker durch, was sicher auch an den riesigen 21-Zoll-Rädern liegen sollte, welche beim getesteten Performance aufpreispflichtig verbaut sind. Das Luftfahrwerk lässt sich über den Touchscreen in mehreren Stufen in der Höhe einstellen. Dies funktioniert aber nur bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten, z.B. um über einen hohen Randstein zu fahren. Danach senkt sich das Fahrzeug selbstständig wieder ab. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Karosserie zusätzlich leicht abgesenkt, um den Luftwiderstand zu reduzieren.

## 2,7 Sitze

Der Sitzkomfort der Vordersitze geht insgesamt in Ordnung, birgt im Detail aber noch Verbesserungsbedarf. So sind die Lehnen zwar hoch, aber wenig konturiert, was den Seitenhalt deutlich schmälert. Die Sitzfläche ist im vorderen Bereich recht schmal und lässt sich nicht in der Länge einstellen. Durch die dünne Polsterung fühlen sich die Sitzpolster hart an.

**+** Beide Vordersitze lassen sich elektrisch sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Zusammen mit dem elektrisch einstellbaren Lenkrad findet man schnell eine angenehme Sitzposition vor. Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind mit einer in der Intensität und Höhe einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet.

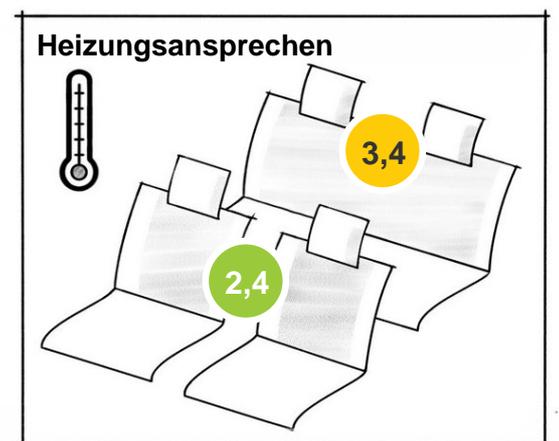
**-** Die ebenfalls dünn gepolsterten und dadurch sehr straffen Rücksitze bieten keinen besonders guten Komfort. Die Sitze sind nicht konturiert, aufgrund der rutschigen Lederbezüge findet man bei Kurvenfahrt kaum Halt. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen neigt man bei wärmeren Temperaturen schnell zum Schwitzen.

## 2,5 Innengeräusch

**+** Beim Innengeräusch kann der Tesla ein gerade noch gutes Ergebnis einfahren. Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel beträgt 69 dB(A). Bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten gleitet der Tesla beinahe lautlos über den Asphalt, es stören weder Antriebs- noch Abrollgeräusche. Letztere nehmen allerdings mit steigender Geschwindigkeit zu und sind ab Stadtgeschwindigkeit dann auch deutlich im Innenraum wahrnehmbar. Ab 100 km/h nehmen dann die Windgeräusche überhand und übertönen die Reifengeräusche. Zusätzlich dringt ab ca. 120 km/h ein Antriebsgeräusch in den Innenraum, welches sich wie Getriebemahlen anhört. Subjektiv ist der Tesla zwar nicht störend laut, da das typische Motorgeräusch beim Elektroauto aber fehlt, treten andere ungewohnte Störgeräusche in den Vordergrund und werden dann als lauter empfunden, als sie es wirklich sind.

## 2,4 Klimatisierung

**+** Der Tesla Model S ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Damit lässt sich die Temperatur für den Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Die Gebläsestufe sowie die Luftmengenverteilung kann dagegen nur für Fahrer und Beifahrer zusammen justiert werden. Im Automatik-Modus arbeitet die Klimaanlage weitgehend zugfrei und sorgt schnell für angenehme Temperaturen. Beim ADAC Heizungstest kann das Elektrofahrzeug ein erstaunlich gutes Ergebnis einfahren. Vorn wird der Innenraum in angenehm kurzer Zeit erwärmt, hinten dauert es dagegen ein Stück länger. Aber auch hier müssen die Insassen nicht übertrieben lange frieren. Eine automatische Umluftsteuerung sorgt dafür, dass im Innenraum stets gute Atemluft herrscht. Der Model S ist serienmäßig mit einer Sitzheizung für die vorderen Passagiere ausgestattet. Gegen Aufpreis kann man das "Kalt-Wetter-Paket" ordern. Dieses beinhaltet neben einer Sitzheizung für alle drei Fondpassagiere eine beheizte Scheibenwaschanlage sowie eine optimierte Enteisungsfunktion der Windschutzscheibe.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,1

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

0,6

### Fahrleistungen\*

⊕ Der Model S ist in drei Leistungsstufen von 306 bis 422 PS erhältlich. Der getestete Performance markiert dabei die Top-Motorisierung, dessen Fahrleistungen mehr als respektabel ausfallen. Damit sind exorbitante Sprints aus dem Stand heraus möglich. Kein Wunder, liegt auch bereits bei null Umdrehungen das maximale Drehmoment von 600 Nm an. Der Abzug aus dem Stand heraus ist damit so vehement, dass wohl selbst ein Supersportwagen auf den ersten Metern nur die Rückleuchten des Model S zu sehen bekommt. Beeindruckend ist vor allem auch, wie spontan ein Gasbefehl in Vortrieb umgesetzt wird. Verzögerungen, wie man sie von Verbrennermotoren her kennt, gibt es praktisch nicht. Laut Tesla wird der Sprint von 0 auf 100 km/h in lediglich 4,4 s absolviert. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 2,1 s. Bis ca. 130 km/h schiebt das Fahrzeug ohne spürbaren Leistungsabfall an, darüber geht es dann zwar nicht mehr so brachial zu Werke, der Vortrieb reicht aber problemlos, um die Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h zu erreichen. Bei Wahl des im Testwagen verbauten Performance Plus Pakets wurde unter anderem ein geänderter Inverter verbaut, der längere Strecken unter Volllast erlaubt, ohne dass die Leistung des Antriebs gedrosselt wird.

1,3

---

### Laufkultur

⊕ Vom zwischen den Hinterrädern platzierten Dreiphasen-Wechselstrom-Induktionsmotor bis hin zum Getriebe mit starrem Übersetzungsverhältnis läuft der gesamte Antriebsstrang harmonisch und ist im Innenraum praktisch nicht wahrnehmbar. Vibrationen sind dem Model S unbekannt. Als einzigen kleineren Kritikpunkt kann man die Antriebsgeräusche aufführen, die bei ca. 120 km/h auftreten.

1,4

---

### Schaltung

⊕ Das Einlegen der Fahrstufen über den Wählhebel am Lenkrad klappt weitgehend problemlos. Um den Leerlauf zu finden, erfordert es jedoch etwas Fingerspitzengefühl. Anfahren klappt problemlos, die Kriechfunktion setzt nach dem Lösen der Bremse spontan, aber nicht ruckartig ein. Wer das selbstständige Losrollen nach dem Lösen der Bremse nicht wünscht, kann diese Funktion im Fahrzeugmenü deaktivieren. Der Wechsel zwischen dem Vorwärts- und Rückwärtsgang (z.B. beim Rangieren) erfolgt spontan und ruckfrei.

⊖ Dreht man sich zum Rückwärtsfahren nach hinten, um besser durch die Heckscheibe schauen zu können, sollte man darauf achten, nicht den Kontakt zur Fahrersitzfläche zu verlieren (z.B. falls man sich an der Sitzlehne abstützt). Sobald die Sitzbelegungserkennung im Fahrersitz nicht mehr belastet ist, springt die Automatik automatisch in die Parkstellung zurück.

1,0

---

### Getriebeabstufung

⊕ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Getriebe mit starrer Übersetzung von 9,73:1 gekoppelt. Da es keine Getriebeabstufungen gibt und der Elektromotor ein sehr großes nutzbares Drehzahlband besitzt, erhält der Tesla in diesem Kapitel die Bestnote.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Der getestete Tesla Model S war mit dem optionalen Performance Plus Paket für stolze 6.500 Euro ausgestattet. Dieses beinhaltet neben einer größeren Spurweite an der Hinterachse (breitere Felgen) auch 20 mm breitere Sportreifen, optimierte Stabilisatoren und Achslager sowie eine angepasste Dämpferabstimmung.

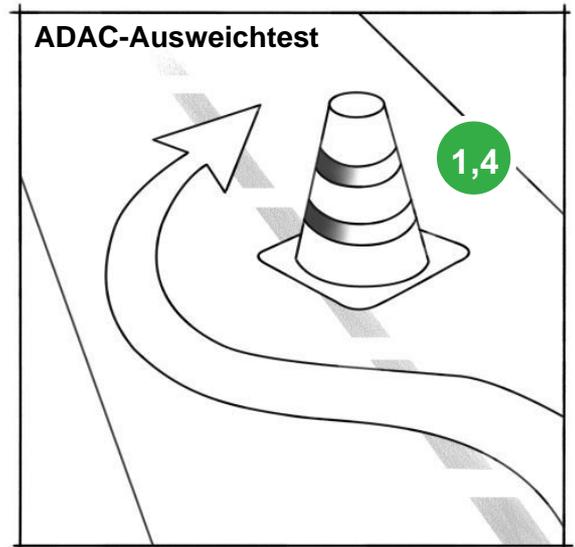
⊕ Die Fahrstabilität des Tesla Model S gibt kaum Anlass zur Kritik. Das Fahrzeug reagiert sehr spontan auf einen plötzlichen Lenkimpuls und zeigt dabei ein sicheres Verhalten. Dies wird auch beim ADAC Ausweichtest vermittelt. Hier fährt sich der Tesla fast wie ein Sportwagen, lenkt präzise ein und zeigt ein weitgehend neutrales Fahrverhalten. Unterstützt wird der Fahrer durch frühe und effektive ESP-Eingriffe, die sehr harmonisch abgestimmt und deshalb kaum wahrnehmbar sind. Durch das agile Handling und den niedrigen Schwerpunkt sind auch entsprechend hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten möglich, ohne dass Pylonen touchiert werden. Das agile Verhalten des Tesla wird auch bei sportlicher Fahrweise deutlich. Das Griplimit liegt zwar sehr hoch und kündigt sich rechtzeitig durch leichtes Untersteuern an, doch insgesamt fällt der Grenzbereich recht schmal aus, was einen ungeübten Fahrer überfordern kann. Hier greift aber das gut abgestimmte ESP sofort ein und unterstützt den Fahrer bei der Fahrzeugstabilisierung. Lastwechselreaktionen sind bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve nicht zu ausgeprägt vorhanden. Durch die im Performance Plus Paket enthaltenen breiteren Hinterreifen wird das Grip-Niveau zwar etwas verbessert, doch durch das enorme Drehmoment, das bereits aus dem Stand heraus an der Hinterachse anliegt, verlieren die Hinterräder speziell bei rutschiger Fahrbahn schnell den Halt. Sogar auf der Landstraße kann es dabei vorkommen, dass die Hinterräder leicht durchdrehen und das Heck deutlich quer kommt. Hier greift dann die fein abgestimmte, aber recht spät reagierende Traktionskontrolle ein, die die Leistung des Elektromotors drosselt und das Fahrzeug stabilisiert.

⊖ Der Geradeauslauf des Model S ist nicht besonders gut. Durch die um die Mittellage schwammige Lenkung sind bei Geradeausfahrt oft leichte Lenkkorrekturen notwendig, zudem läuft das Fahrzeug stark Spurrillen auf der Fahrbahn nach. Das im Testwagen verbaute Performance Plus Paket mit breiteren Reifen an der Hinterachse hat hier zusätzlich negativen Einfluss auf die Spurrillenempfindlichkeit.

### 2,9 Lenkung\*

Die Lenkung des Model S ist noch nicht perfekt abgestimmt. Die Lenkunterstützung lässt sich in drei Stufen über den Touchscreen einstellen. Neben dem Normalmodus gibt es auch eine Comfort- und Sport-Einstellung. Was aber fehlt, ist ein Auto-Modus, der die Lenkkräfte je nach Fahrtsituation anpasst. Damit steht man ständig im Konflikt, ob man nun in im Sport-Modus fährt, der bei höheren Geschwindigkeiten für eine gute Rückmeldung sorgt, im Stand aber hohe Lenkkräfte zur Folge hat, oder ob man doch den Comfort-Modus wählt. Dann kann man im Stand das Lenkrad butterweich drehen, hat aber bei schnellerer Fahrt so gut wie kein Lenkgefühl mehr. Der Normalmodus liegt ziemlich dazwischen, also weder besonders geringe Lenkkräfte im Stand, noch ein besonders gutes Lenkgefühl bei höheren Geschwindigkeiten.

#### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Um die Mittellage spricht die Lenkung insgesamt schwammig an und der Center-Point ist nicht klar definiert (etwas besser im Sport-Modus). Lenkt man dann etwas stärker ein spricht die Lenkung sehr direkt an, was zu einer sehr spontanen Fahrzeugreaktion führt. Durch das zuerst schwammige Ansprechen um die Mittellage und den harten Übergang zu einer sehr spontanen Lenkreaktion fühlt sich das Fahrzeug insgesamt nervös an und es sind öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig um präzise auf Kurs zu bleiben. Durch die sehr direkte Lenkübersetzung benötigt man nur knapp 2,5 Lenkradumdrehung, um das Lenkrad vom einen Anschlag zum anderen zu drehen - das erleichtert das Rangieren ungemein, was aufgrund des großen Wendekreises von knapp 12,5 m nicht selten von Nöten sein wird. Erstaunlich, dass der Wendekreis des Model S nicht kleiner ausfällt. Da vorn keine Antriebseinheit verbaut ist, sollte es für einen größeren Lenkeinschlag nicht an Platz mangeln.

## 1,3 Bremse

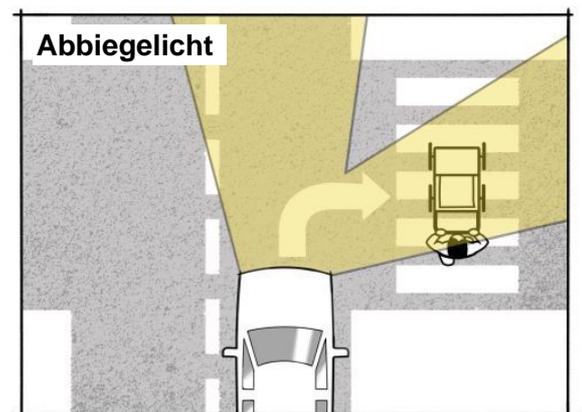
⊕ Der Tesla Model S ist mit einer Vier-Kolben-Festsattel-Bremsanlage ausgestattet, die hervorragend anspricht und sich fein dosieren lässt. Da die Rekuperation (Zurückgewinnung von Bremsenergie) nicht wie bei vielen anderen Hybrid- oder Elektrofahrzeugen über das Bremspedal gesteuert wird, gibt es beim Tesla auch nicht das typisch synthetische Bremsgefühl, wenn man leicht bremst. Beim Tesla wird Bremsenergie zurückgewonnen, wenn man in den Schubetrieb wechselt (Gas wegnehmen). Die Rekuperation beträgt dann bis zu 60 kW, was einer Verzögerung von ca. 3 m/s<sup>2</sup> entspricht. Besonders am Anfang erfordert die starke Rekuperation eine gewisse Eingewöhnung, da man mit dem Gaspedal "spielen" muss, um nicht ungewollt zu stark zu bremsen. Bei den Bremswegmessungen kann der Tesla Model S ein hervorragendes Ergebnis erzielen. Der ermittelte Bremsweg liegt bei lediglich 34,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Michelin Pilot Sport der Größe: vorne: 245/35 ZR21 96Y, hinten: 265/35 ZR21 101Y). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und lässt auch unter starker Beanspruchung nicht nach. Beim Bremsen in der Kurve schiebt der Tesla über die Vorderräder und bleibt gut beherrschbar.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei der aktiven Sicherheit kann der Tesla Model S noch keine Glanzpunkte setzen. Von so einem innovativen Fahrzeug würde man auch im Bereich der aktiven Sicherheit eine fortschrittliche Ausstattung erwarten. Es gibt weder ein autonomes Notbremssystem noch einen Spurhalte- oder Totwinkelassistent. Laut Tesla sind einige aktive Sicherheitssysteme aber in Vorbereitung und werden zu einem späteren Zeitpunkt erhältlich sein.

⊕ Der Model S ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem mit Drucksensoren in den Reifen ist serienmäßig verbaut. Separates LED-Abbiegelicht in der Stoßstange sorgt dafür, dass der seitliche Bereich beim Abbiegen besser ausgeleuchtet wird.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

⊖ Der Blinker funktioniert nicht, wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist - dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel nicht ohne Weiteres angezeigt werden. Die Handbremse wird beim Tesla über das Touch-Menü betätigt. Sie besitzt zwar eine Notfall-Aktivierung (z.B. während der Fahrt), bis man im Ernstfall aber im Menü die Handbremse gefunden hat, dauert es viel zu lange.

---

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt für den Tesla Model S noch nicht vor.

⊕ Bei den durch die US-Sicherheitsbehörde (NHTSA) durchgeführten Crashtests erreichte der Tesla Model S sowohl beim Front- als auch beim Seitencrash hervorragende Ergebnisse. Großen Anteil an dem guten Ergebnis hat die tadellose Sicherheitsausstattung - im Fahrzeug sind insgesamt acht Airbags verbaut (Front-, Seiten-, Kopf- und Knieairbags für beide Frontpassagiere). Aber auch die Bauart des Fahrzeugs bietet hier Vorteile. Da der Elektromotor im Heck platziert ist, konnte der komplette Vorderbau ohne einschränkende Motorkomponenten crashoptimiert gestaltet werden. Die vorderen, in der Sitzlehne integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe auch für große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Die Limousine ist an allen Sitzplätzen mit einer Sitzbelegungserkennung und Anschnallerinnerer ausgestattet.

⊖ Deutlichen Verbesserungsbedarf gibt es bei den Fond-Kopfstützen. Sie sind extrem schmal und nachgiebig ausgeführt und bieten dadurch im Falle eines Heckaufpralls für die hinteren Insassen kaum Schutz. Laut Tesla ist eine geänderte Rückbank mit angepassten Kopfstützen bereits in Entwicklung und bald verfügbar. Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keine fest definierten Halter, wodurch diese im Ernstfall nicht schnell genug erreicht werden können.

---

## 2,0 Kindersicherheit

Auf Wunsch können im Kofferraum des Model S zwei zusätzliche Kindersitze geordert werden. Bei Nichtgebrauch lassen sie sich unter dem Kofferraumboden versenken. Mit wenigen Handgriffen sind sie hochklappbar und einsatzbereit. Es gibt dann aber keinen Platz für die Hutablage bzw. Kofferraumabdeckung, diese muss man dann außerhalb des Fahrzeugs lagern. Die Sitze im Kofferraum eignen sich für Kinder mit einem Gewicht von 15 bis 36 kg. Kinder können darin insgesamt stabil und sicher untergebracht werden. Da die Sitze allerdings gegen die Fahrtrichtung montiert sind und die kleinen Passagiere aus der Heckscheibe schauen müssen, kann es schnell vorkommen, dass es ihnen übel wird bzw. dass sie diese Unterbringung boykottieren, da sie die Eltern nicht im Blick haben. Bei der Crashtestsicherheit soll es laut Tesla keine Probleme geben. Bei Modellen mit den zusätzlichen Kindersitzen soll der Heckbereich des Fahrzeugs entsprechend verstärkt worden sein, wodurch die Kinder bei einem Heckaufprall nicht gefährdet sind. Offizielle Crashtestergebnisse hierzu gibt es zur Zeit aber nicht.

⊕ Alle drei Rücksitze sind mit Isofix, Ankerhaken und einer Gurtblockiereinrichtung ausgestattet. Die Isofix-Haken lassen sich zwar nur mit Einsteckhilfen erreichen, die Befestigung von Isofix-Kindersitzen ist dann schnell und stabil möglich. Mit den normalen Gurten kann man auf den äußeren Sitzen ebenfalls Kindersitze aller Klassen weitgehend problemlos befestigen. Durch die Gurtblockiereinrichtung können sich die Gurte während der Fahrt nicht lockern, was für einen noch stabileren Halt des Kindersitzes sorgt. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach befestigen (ebenfalls mit Gurtblockiereinrichtung). Den Beifahrerairbag kann man über das Touch-Menü deaktivieren. Trotzdem sind aber laut Bedienungsanleitung auf dem Beifahrersitz keine Kindersitze der Klassen 0 und 0+ erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz lassen sich mit dem Gurt kaum Kindersitze lagestabil befestigen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nicht nebeneinander Platz. Sehr hohe Kindersitze (z.B. Concord X-Line) können aufgrund des flach verlaufenden Daches kaum im Tesla untergebracht werden. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich diese Kindersitze gar nicht montieren (stoßen am Dach an), auf dem Mittelsitz sowie Beifahrersitz passen hohe Kindersitze gerade so ins Fahrzeug.

---

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Es liegen zwar noch keine Crashergebnisse für die Kindersicherheit vor, da sich im Frontbereich allerdings keine harten Bauteile befinden (kein Motor) und die Strukturen im Bereich der A-Säulen entschärft sind, kann von einem guten bis zufriedenstellenden Ergebnis beim Fußgängerschutz ausgegangen werden.

---

## 1,1 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Beim ADAC EcoTest kann der Tesla Model S ein hervorragendes Ergebnis einfahren. Der durchschnittlich gemessene Energieverbrauch liegt bei lediglich 24,2 kWh. Das ist für eine 2,1 t schwere Limousine der oberen Mittelklasse mit einer Antriebsleistung von 310 kW ein erstaunlich geringer Wert. Im Stadtzyklus liegt der Energieverbrauch bei 21,7 kWh, außerorts sind es 21,1 kWh und auf der Autobahn 31,7 kWh pro 100 km. Die Erzeugung der ermittelten durchschnittlichen Strommenge von 24,2 kWh pro 100 km entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 136 g/km. Damit erreicht der Model S in diesem Kapitel des EcoTest sehr gute 48 Punkte. Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist allerdings u.a. durch Temperierung der Batterie mit Verlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

---

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Da der Model S beim Fahren selbst keine Schadstoffe ausstößt, erhält er in diesem Kapitel volle 50 Punkte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Tesla klar fünf Sterne im EcoTest und kann mit 98 Punkten das bisher beste EcoTest-Ergebnis der oberen Mittelklasse aufweisen.

---

## 4,1 AUTOKOSTEN

---

### 0,6 Betriebskosten\*

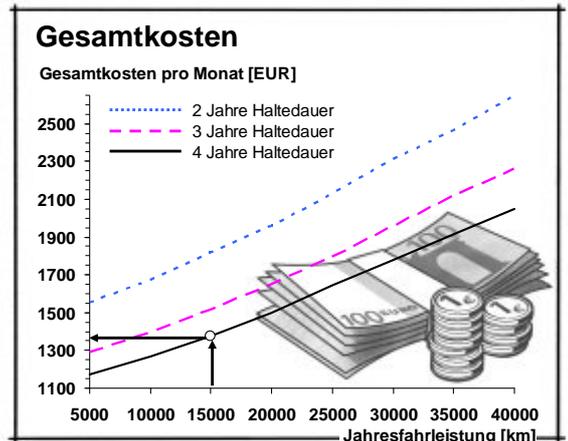
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich in diesem Fall aus den Aufwendungen für den Strom. Zur Berechnung wird der Hersteller-Verbrauch herangezogen, der bei 17,7 kWh/100 km liegt. Als Strompreis werden 26 Cent pro kWh angenommen. Dadurch ergeben sich pro 100 km Stromkosten von rund 4,60 Euro (Ladeverluste nicht mit eingerechnet).

5,5

## Werkstatt- / Reifenkosten\*

Die Herstellergarantie für den Model S beträgt vier Jahre bzw. 80.000 km. Für die 85 kWh Batterie übernimmt Tesla eine Garantie von acht Jahren (Kilometer unbegrenzt). Bei der 60 kWh Batterie gelten zwar ebenfalls die acht Jahre Garantie, allerdings gibt es hier eine Kilometerbegrenzung von 200.000 km. Für den Model S gibt es keine festgeschriebenen Inspektionsintervalle. Tesla empfiehlt jedoch, das Fahrzeug jährlich oder alle 20.000 km einer Wartung zu unterziehen. Laut Tesla bleiben die Garantieansprüche bei Nichteinhaltung der empfohlenen jährlichen Wartung unberührt. Tesla bietet eine sehr transparente Preisgestaltung für Inspektion und Wartung an. Der Kunde bezahlt für jede Inspektion eine Wartungspauschale von 600 Euro. Darin enthalten sind alle Wartungsumfänge inklusive aller wichtigen Verschleißreparaturen wie Bremsbeläge/-scheiben, Bremsflüssigkeit, Scheibenwischer, Pollenfilter etc... Einzig die Kosten für den Reifenersatz sind nicht in der Wartungspauschale enthalten.

⊖ Was auf den ersten Blick als günstiges Angebot scheint, entpuppt sich bei genauerer Betrachtung aber als nicht zwingend vorteilhaft. Lässt man die nicht vorgeschriebene, aber empfohlene jährliche Wartung durchführen, müssen jedes Mal 600 Euro berappt werden. Das ist nur ein günstiges Angebot, wenn auch entsprechende Verschleißreparaturen wie Bremsbeläge und -scheiben anfallen. Da während des vierjährigen Berechnungszeitraumes kaum Reparaturen anstehen sollten, kann das Pauschalpaket schnell übersteuert sein. Dazu gesellen sich aufgrund der üppigen Reifendimension sehr hohe Kosten für den Reifenersatz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1373 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,4

## Wertstabilität\*

⊕ Für Elektroautos in dieser Preisklasse stehen noch keine Erfahrungen für den Restwertverlauf zur Verfügung. Deshalb kann die Bewertung nur als grobe Orientierung angesehen werden. Vor allem aufgrund der langen Garantie von acht Jahren auf den Akku sollte der Wertverlust während des vierjährigen Berechnungszeitraumes nicht zu hoch ausfallen.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Beim Anschaffungspreis kann der Model S nicht punkten. Das Elektroauto gibt es zwar ab 71.400 Euro, doch die getestete leistungsstärkste Performance-Variante mit 85 kWh Batterie kostet bereits in der Grundausstattung stolze 95.900 Euro. Die Serienausstattung geht dabei in Ordnung, auch wenn für manche Details wie Parksensoren nochmals extra bezahlt werden muss.

0,7

## Fixkosten\*

Der Tesla Model S ist aufgrund der bisher geringen Stückzahlen noch nicht in den Versicherungsklassen eingestuft. Eine Berechnung nach üblichen Standards kann nicht durchgeführt werden. Die Fixkosten sind deshalb nicht mit anderen Fahrzeugen vergleichbar.

⊕ Die Kfz-Steuer würde 74 Euro pro Jahr betragen, allerdings haben Elektrofahrzeuge eine zehnjährige Steuerbefreiung. Als Versicherungstarif ist derzeit nur ein fester Beitrag der Tesla Insurance Versicherung verfügbar. Dieser beträgt 880 Euro (pauschal) pro Jahr und beinhaltet sowohl die Haftpflicht-, als auch die Vollkaskoversicherung (500 Euro SB). Dabei spielt es keine Rolle, in welcher Schadensfreiheits- und Regionalklasse man eingestuft ist.

## 5,3 Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten fallen sehr hoch aus. Hauptanteil am schlechten Abscheiden hat der extrem hohe Anschaffungspreis.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	Model S	Model S	Model S Performance
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	225 (306)	270 (367)	310 (422)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	430/1	440/1	600/1
0-100 km/h[s]	6,2	5,6	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	16,2 kWh	17,7 kWh	17,7 kWh
CO2 [g/km]	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	k.A.	k.A.	k.A.
Steuer pro Jahr [Euro]	74,5	74,5	74,5
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1144	1262	1373
Preis [Euro]	71.400	81.750	95.900

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug-	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	310 kW (422 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	-
Reifengröße (Serie)	245/45R19
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/35R21Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,45/12,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>2,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	17,7 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom (kWh))	<b>24,2 kWh</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>21,7/21,1/31,7 kWh</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>136 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4976/1963/1435 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2200 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>2120 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>435 l/845 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	85 kWh
Reichweite	<b>415 km</b>
Garantie	4 Jahre / 80.000 km
Rostgarantie	n.b.
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>78 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>147 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>90 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.058 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.373 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	k.A.
Grundpreis	95.900 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	500 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

### INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar (2 Kindersitze)	1.550 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	800 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.550 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	4,0	Lenkung*	2,9
Sicht	3,0	Bremse	1,3
Ein-/Ausstieg	3,3	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,9</b>	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,1</b>
Raumangebot vorne*	2,3	Verbrauch/CO2*	1,2
Raumangebot hinten*	3,3	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	3,8		
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>		
Federung	2,1	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>4,1</b>
Sitze	2,7	Betriebskosten*	0,6
Innengeräusch	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,4	Wertstabilität*	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,1</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Fixkosten*	0,7
Laufkultur	1,3	Monatliche Gesamtkosten*	5,3
Schaltung	1,4		
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen