- Elektro-Motor
- 38.290 €
- 208 kW/283 PS
- 446 km
- 15,8 kWh pro 100 km



Tesla Model 3

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse

Bereits als Basismodell liefert das Tesla Model 3 ein gutes Gesamtergebnis im ADAC Autotest ab. Abstriche im Vergleich zum Premium-Modell muss man primär bei Komfort-Funktionen, der Antriebsleistung und der Batterie machen. Weiterhin gut bleibt die Verarbeitung innen wie außen sowie die Materialanmutung des Interieurs. Bei der ADAC Verbrauchsmessung liefert das Basis-Modell mit einem gemessenen Stromverbrauch von 15,8 kWh/100 km ein sehr gutes Ergebnis ab und liegt damit sogar einen Hauch vor dem Premium. Wegen der deutlich kleineren Batterie landet die Reichweite bei immerhin 446 km. Tesla-typisch besticht der Antrieb neben seiner Effizienz auch mit seiner Laufruhe und dem guten Antritt in jeder Lebenslage. Serienmäßig ist beim Model 3 prinzipiell alles mit an Bord, was man im Alltag braucht. Leider ist es nach wie vor nicht möglich, das Telefon per Apple CarPlay oder Android Auto mit dem Fahrzeug zu verbinden. Kritikwürdig finden wir das minimalistische Cockpit, das sehr ablenkungsintensiv zu bedienen ist. Ein Head-up-Display würde zumindest die Kontrolle des Tempos ohne Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen ermöglichen. Zudem fällt der nicht einmal in der Höhe einstellbare Beifahrersitz negativ auf. Auf der Straße macht der sportlich abgestimmte Stromer eine gute Figur und besticht mit seinen sicheren Fahreigenschaften. Neben der allgemein guten passiven Sicherheit sind auch viele aktive Systeme serienmäßig mit an Bord. Leider können die kamerabasierten Assistenzsysteme im Alltag nicht immer überzeugen – primär das ACC und der Lenkassistent wirken eher nervös und weniger souverän als die Systeme der besten Konkurrenten. Unterm Strich ist das Model 3 dennoch ein attraktives Fahrzeug, insbesondere mit Blick auf den Preis: Knapp 37.000 Euro für ein gut ausgestattetes Fahrzeug mit diesem Leistungsangebot und der Qualität findet man aktuell kaum.

✓ **gute Verarbeitung, reichhaltige Serienausstattung, effizienter Antrieb, hohes Sicherheitsniveau**

✗ **ablenkungsintensive Bedienung, kein Apple CarPlay und Android Auto, kein Kombiinstrument oder Head-up-Display, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, mäßige Bremsleistung, unharmonische Abstimmung von ACC und Lenkassistent**

ADAC Urteil

2,4	Autotest
2,4	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,3	Familie
3,8	Stadtverkehr
3,2	Senioren
2,7	Langstrecke
3,6	Transport
1,8	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Hyundai IONIQ 6, Mazda 6e, NIO ET5, Togg T10F V2

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,9 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

3,1 Innenraum 06

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,7 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,0 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,6 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

2,2 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

1,5 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,4 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

ADAC © ADAC e.V.

2,9 Karosserie

1,6 Verarbeitung

✓ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es kaum etwas auszusetzen. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und sämtliche Anbauteile sind bündig eingepasst. Lediglich beim Zuwerfen der Türen hört und sieht man die Fenster sich in den rahmenlosen Türen bewegen.

Der Unterboden ist vollständig geschlossen, was der Aerodynamik und damit insbesondere der Reichweite zugute kommt.

Beim Interieur hat das Einstiegs-Model 3 etwas das Nachsehen im Vergleich zur Premium-Variante – ist aber dennoch auf Augenhöhe mit den besseren Vertretern der Klasse. Die Verarbeitungsqualität ist gut, bis auf ein paar Kunststoffgrate z. B. an den Türfächern oder vereinzelte Knarzgeräusche wie etwa von der B-Säulenverkleidung haben wir nichts auszusetzen. Bei den verwendeten Materialien und der generellen Haptik kann sich so manch ein Konkurrent etwas abschauen: Beispielsweise sind die A- und B-Säulen nicht nur mit Stoff überzogen, sondern sogar gepolstert. Das Armaturenbrett und sämtliche Türverkleidungen im oberen Bereich sind unterschäumt und damit angenehm weich. Auf die mit Teppich ausgeschlagenen Türtaschen hat Tesla beim Basismodell verzichtet, dennoch ergibt sich ein hochwertiges Bild vom Fahrzeuginnenraum. Nur oben im Kofferraum gibt es keine Verkleidung, sondern grundiertes Blech. Das sticht bei dem sonst so wertigen Eindruck heraus.

3,6 Alltagstauglichkeit

Tesla selbst nennt keine Batteriekapazität, sondern gibt ausschließlich Reichweiten für die jeweiligen Modellvarianten an. Die ADAC-Datenbank nimmt eine Akkukapazität von 60 kWh netto und 64,5 kWh brutto an. Das 400-Volt-System lässt sich über Wechselstrom mit bis zu 11 kW und über Gleichstrom mit bis zu 175 kW (Herstellerangabe) laden.

Ein Schuko-Ladekabel ist optional erhältlich, während ein Kabel mit Typ-2-Stecker serienmäßig beiliegt. Beide lassen sich beispielsweise im separaten Staufach unter der Fronthaube, dem Frunk, unterbringen und sind dort jederzeit gut zugänglich. An einer geeigneten 11-kW-Wallbox dauert eine vollständige Ladung rund sieben Stunden (inklusive Ladeverlusten). An der DC-Schnellladesäule des ADAC Technik Zentrums benötigt der Amerikaner für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen 24 Minuten. Er erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 182 kW und einen Durchschnittswert von 115 kW. Im Vergleich zu den neuen Konkurrenten mit 800-V-Technik hat der Tesla hier das Nachsehen. Für eine möglichst hohe Schnellladeleistung kann das Model 3 den Akku vorkonditionieren, sobald eine Schnellladesäule als Ziel im Navigationssystem ausgewählt wird. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der ADAC-Verbrauchsmessung eine Reichweite von 446 km – ein für E-Fahrzeuge ordentliches Ergebnis. Legt man einen kurzen 10-Minuten-Stopp an der Ladesäule bei idealen Bedingungen ein, kann währenddessen Strom für eine Strecke von 171 km nachgeladen werden. Top: Der unauffällig in die linke Heckleuchte integrierte Ladeanschluss öffnet automatisch, wenn man die Taste am Tesla-Ladestecker drückt, und kommt ohne unpraktische Schutzabdeckungen aus.

Die zulässige Dachlast beträgt 68 kg. Eine Dachreling gibt es für das Model 3 nicht, passende Dachträger sind als Zubehör erhältlich. Die optionale Anhängerkupplung erlaubt eine üppige Stützlast von 100 kg. Die gebremste Anhängelast beträgt lediglich 1.000 kg, ungebremste Anhänger dürfen maximal 750 kg wiegen. Mit 425 kg fällt die Zuladung des rund 1,8 t schweren Stromers ordentlich aus. Das Model 3 misst 4,72 m in der Länge und 2,09 m in der Breite inklusive der Außenspiegel. Erschwerend kommt der recht große Wendekreis von 12,1 m hinzu, der den Tesla recht unhandlich macht.

✗ Serienmäßig sind weder Reserverad noch Reifenreparaturset an Bord. Letzteres gibt es gegen Aufpreis, ein Notrad oder Ähnliches findet keinen Platz. Wagenheber und Bordwerkzeug sind auch nicht vorhanden.

3,2 Licht und Sicht

Wegen der recht niedrigen Sitzposition ist die Sicht auf das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug nur befriedigend. Die Front ist aus der Fahrerperspektive nur schwer einzuschätzen, da die weit nach unten gezogene Fronthaube aus dem Blickfeld verschwindet. Niedrige Hindernisse unmittelbar vor dem Fahrzeug lassen sich dafür aber hervorragend erkennen. Weil die Unterkante der Heckscheibe sehr hoch liegt, sind bodennahe Gegenstände hinter dem Fahrzeug hingegen kaum zu erkennen.

Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Stromer schlecht ab, was vorrangig auf das hohe Heck samt nicht versenkbarer Fondkopfstützen sowie die breiten Dachsäulen zurückzuführen ist. Daher ist die kamerabasierte Umfelderfassung eine große Hilfe – separate Ultraschallsensoren bietet Tesla im Gegensatz zu den meisten anderen Herstellern nicht. Ein klassisches 360-Grad-Kamerabild erzeugen die acht Außenkameras ebenfalls nicht; stattdessen stehen eine animierte Umfeldansicht und einzelne Kamerabilder zur Verfügung. Die Frontkamera in der Stoßfängerpartie besitzt eine Waschdüse. Die Rückfahrkamera verschmutzt dagegen schneller, da ihr weder ein besonderer Schutz noch eine eigene Reinigungsdüse zur Verfügung steht. Mit dem abonnierbaren Paket „Tesla Assisted Driving Basic“ werden in der Umfeldansicht auch erkannte freie Parklücken angezeigt. Der Einparkassistent kann unter anspruchsvollen Bedingungen allerdings nicht überzeugen.

Bei Dunkelheit leuchten die serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfer die Fahrbahn gut aus. Der Lichtkegel des Abblendlichts könnte dabei etwas gleichmäßiger ausfallen. Der dynamische Fernlichtassistent blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus. Ein Abbiege- oder Kurvenlicht hat das Model 3 aber leider nicht zu bieten.

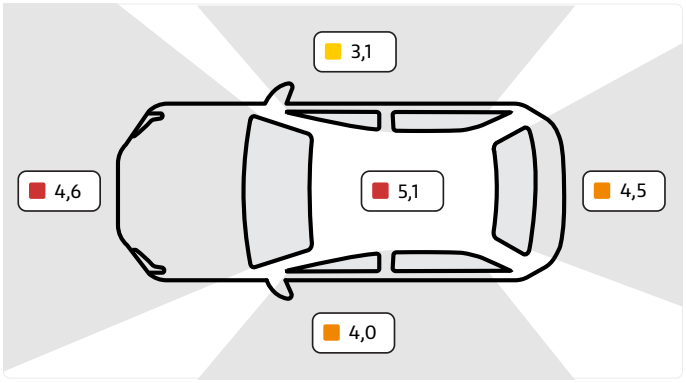
ADAC © ADAC e.V.



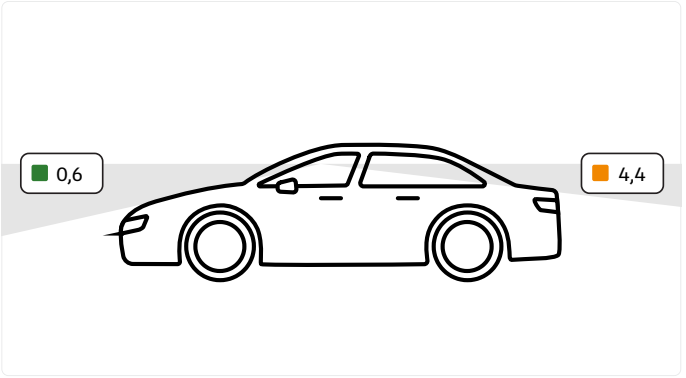
Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen, die feststehenden Fondkopfstützen und die hoch angesetzte Heckscheibe eingeschränkt.

✓ Die Scheibenwischer sorgen selbst bei höherem Tempo zuverlässig für freie Sicht. Das Wischfeld ist ausgesprochen groß und umfasst den kompletten linken Bereich. Die in die Wischerarme integrierten Waschdüsen sorgen für ein effizientes Benetzen der Scheibe mit Waschwasser. Bei eingeschaltetem Tagfahrlicht sind auch die Heckleuchten aktiv, was der Sichtbarkeit am Tage zugutekommt. Der Innenspiegel blendet bei Dunkelheit automatisch ab.

✕ Für die Außenspiegel ist keine automatische Abblendfunktion verfügbar. Asphärische Bereiche zur Verkleinerung des toten Winkels besitzen sie ebenfalls nicht. An der Heckscheibe verzichtet Tesla auf einen separaten Wischer. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist ebenfalls nicht verfügbar. Gerade bei leistungsstarken LED-Scheinwerfern könnte sie Verschmutzungen und damit mögliche Blendungen des Gegenverkehrs reduzieren sowie die eigene Sicht verbessern. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert. Ein Spurwechsel kann dann nicht zusätzlich angezeigt werden – etwa bei der Annäherung an ein Stauende. Das ist ein vermeidbares Sicherheitsrisiko.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg ins Model 3 gelingt vorn wie hinten insgesamt zufriedenstellend. Vorn beeinträchtigen allerdings die schräg stehenden A-Säulen und die Schweller den Zugang etwas. Für Erleichterung sorgt der Easy-Entry-Komforteinstieg, sofern man ein entsprechendes Profil erstellt und das Handy mit dem Tesla verbunden hat. Der Fahrersitz befindet sich in der untersten Position recht niedrige 40 cm über der Fahrbahn.

Hinten beeinträchtigen der im Fußbereich etwas schmale Türausschnitt sowie die flach abfallende Dachlinie etwas den Einstiegskomfort. Der breite Radlauf fordert beim Aussteigen einen größeren Schritt. Die hinteren Türen könnten zudem etwas kompakter ausfallen. Da sie lediglich zwei Raststufen besitzen, besteht auf engen Parkplätzen ein erhöhtes Risiko, dass sie an benachbarte Fahrzeuge stoßen.

✓ Im Fond gibt es keinen Mitteltunnel, sodass die Insassen bequem von einer zur anderen Fahrzeugseite wechseln können.

✕ Die versenkten Türgriffe sind ergonomisch alles andere als ideal. Während sich die linken Türen lediglich mit der linken Hand öffnen lassen, ist dies auf der rechten Seite nur mit der rechten Hand möglich. Ebenfalls hinderlich ist, dass man den Griff erst ausklappen muss, um anschließend daran ziehen zu können. Zudem benötigen Personen mit kleinen Händen sogar beide Hände, um die Tür zu öffnen. Ein klassischer Bügeltürgriff wirkt zwar weniger futuristisch, hat sich jedoch nicht zuletzt wegen seiner einfachen und intuitiven Bedienung bewährt. Auch im Notfall lässt es sich an solchem Griff leichter ziehen.

Statt eines konventionellen Fahrzeugschlüssels liefert Tesla eine Schlüsselkarte im Kreditkartenformat mit. Zum Entriegeln und Verriegeln muss sie an die B-Säule auf der Fahrerseite gehalten werden; anschließend kann man einsteigen und losfahren. Im Alltag ist das wenig komfortabel, insbesondere wenn lediglich etwas aus dem Kofferraum geholt werden soll und das Fahrzeug eng eingeparkt ist. Praktischer sind die alternativen Zugangsoptionen: Tesla bietet optional Fahrzeugschlüssel in Gestalt eines miniaturisierten Tesla an. Außerdem lassen sich das Smartphone oder die Apple Watch über die Tesla-App als Fahrzeugschlüssel verwenden. Diese Lösungen ermöglichen den schlüssellosen Zugang: Das Fahrzeug

© ADAC e.V.

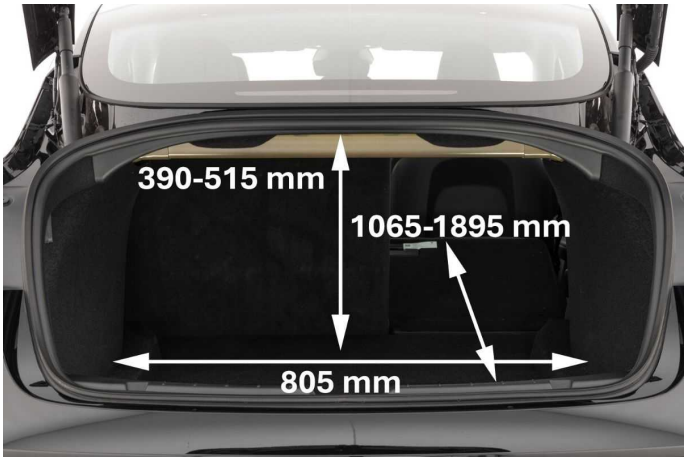
entriegelt beim Ziehen am Türgriff, sofern sich der Schlüssel in Reichweite befindet, und verriegelt beim Entfernen automatisch. Der optionale Schlüssel verfügt über Tasten zum Ver- und Entriegeln sowie zum Öffnen von Front- und Heckklappe; auch der Ladeanschluss lässt sich darüber bedienen.

Alternativ kann ein NFC-fähiges Smartphone wie die Schlüsselkarte an die B-Säule gehalten werden. Digitale Schlüssel lassen sich zudem mit weiteren Nutzern teilen. Einen mechanischen Notschlüssel gibt es nicht. Ist die Niedervolt-Batterie entladen, muss die Fronthaube zunächst mithilfe einer externen Stromquelle geöffnet werden, um die Batterie wieder zu versorgen. Details dazu finden sich in der Betriebsanleitung.

Haltegriffe am Dachhimmel fehlen sowohl vorn als auch hinten.

2,6 Kofferraum-Volumen

Auch wenn der Kofferraum eines klassischen Kombis größer sein mag, so fällt das Ladeabteil des Tesla Model 3 dennoch angemessen groß aus, weil die im Unterboden verbaute Batterie den Stauraum nicht einschränkt. Das Ladeabteil fasst standardmäßig 415 l. Alternativ passen etwa sechs handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen stehen 825 l Ladevolumen bis zur Fensterunterkante zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 60 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein weiteres Fach unter der Fronthaube fasst rund 55 l.

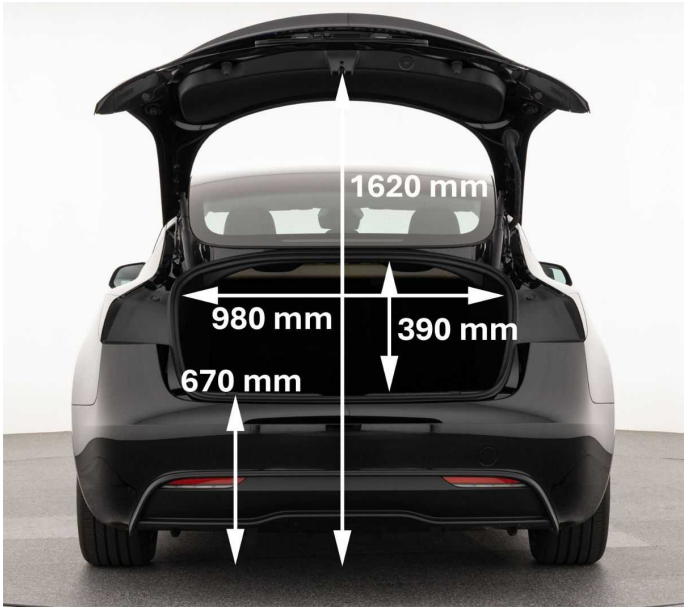


Immerhin 415 l Gepäck fasst der Kofferraum des Model 3. Der Frunk unter der vorderen Haube fasst zusätzliche 55 l Gepäck.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben. Eine Bedienung per Fußschwenk unter der Heckschürze ist jedoch nicht vorgesehen. Stattdessen kann die Klappe bei Annäherung automatisch öffnen, wenn das als Fahrzeugschlüssel eingerichtete Smartphone in der Hosentasche mitgeführt wird. Besonders sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil des Model 3 nicht transportieren, da die Kofferraumöffnung, wie bei Stufenhecklimousinen typisch, vergleichsweise klein ist. Die Ladekante liegt günstige 67 cm über der Fahrbahn, innen hat man jedoch eine 11 cm hohe Stufe, die beim Ausladen ein wenig stören kann. Vorbildlich dagegen: Tesla verbaut im Kofferraum zwei LED-Lampen, sodass das Ladeabteil einwandfrei ausgeleuchtet ist.

✕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich aufgrund von Ausbuchtungen an den Seiten und der leicht ansteigenden Lehne kein ebener Ladeboden. Zudem muss man auf seinen Kopf aufpassen, um sich nicht an der geöffneten Heckklappe zu stoßen – denn die Klappe öffnet nicht weit genug und bleibt im Grunde mitten im Weg stehen. Einen 12-V-Anschluss gibt es nicht im Kofferraum.



Mit 67 cm liegt die Ladekante auf einer komfortablen Höhe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies funktioniert nicht vom Kofferraum aus, sondern nur über Hebel oben an den Lehnen. Da man die Kopfstützen der Rückbank nicht demontieren kann, muss man je nach Einstellung die Vordersitze erst ein Stück nach vorn fahren, um die Rücksitzlehnen umklappen zu können. Beim Wiederaufstellen der Lehnen sollte man darauf achten, nicht die Gurte seitlich verschwinden zu lassen – immerhin kann man sie nicht in der Verriegelung einklemmen, sodass auch keine Gefahr der Beschädigung besteht.

Für kleinere Gegenstände gibt es unter dem Kofferraumboden ein Fach und seitlich links und rechts Vertiefungen. Taschenhaken oder Verzurrösen sucht man jedoch vergebens. Alternativ kann man den Stauraum unter der vorderen Haube nutzen – dieser ist sogar beleuchtet.

© ADAC e.V.

3,1 Innenraum

4,5 Bedienung

Das Cockpit des Model 3 präsentiert sich Tesla-typisch aufgeräumt. Nahezu alle Funktionen werden über das zentral platzierte 15,5-Zoll-Touchdisplay gesteuert, das mit hohem Kontrast, guter Schärfe und schnellen Reaktionszeiten überzeugt. Eine Armauflage, die die Bedienung während der Fahrt erleichtern könnte, fehlt allerdings. Zudem ist der rechte Bildschirmrand aufgrund der Displaygröße nur schwer erreichbar. Der linke Bildschirmbereich ist grundsätzlich für Fahrzeugfunktionen sowie die Fahrzeug- und Umgebungssimulation vorgesehen. In der unteren Leiste lassen sich Apps und Einstellungen für den Schnellzugriff ablegen. Der Funktionsumfang des Tesla ist sehr groß. Bis sämtliche Menüs, Funktionen und Bedienlogiken sicher beherrscht werden, braucht es daher eine gewisse Eingewöhnung und eine intensive Beschäftigung mit dem Fahrzeug. Die Sprachsteuerung funktioniert grundsätzlich zuverlässig, kann eine ergonomische, direkt erreichbare Bedienung aber nicht vollständig ersetzen.

✕ Ergonomisch deutlich verbesserungswürdig ist die Einstellung der Außenspiegel: Sie erfolgt über das Menü auf dem zentralen Display und die Lenkradtasten. Das Bedienkonzept ist insgesamt stark auf die Nutzung mit dem Smartphone-Schlüssel und individuell gespeicherte Fahrerprofile zugeschnitten. Anpassungen, die bei anderen Fahrzeugen über separate Tasten oder Schalter erfolgen, müssen häufig über den Bildschirm vorgenommen werden. So wird ebenfalls über das Display die Sitzposition eingestellt – immerhin kann auch diese im Profil gespeichert werden und wird fortan automatisch justiert.

Einen klassischen Wählhebel für die Fahrstufen gibt es im Model 3 nicht. Stattdessen wird die Fahrtrichtung durch Wischen am linken oberen Rand des Displays gewählt – eine Lösung, die zunächst gewöhnungsbedürftig wirkt. Falls das Display ausfallen sollte, lassen sich die Fahrstufen alternativ über die Dachkonsole anwählen, nachdem beide Lenkradrollen gedrückt wurden. Auf Wunsch kann das Fahrzeug die voraussichtliche Fahrtrichtung auch selbst vorschlagen. Für die Bestätigung ist jedoch ein Blick auf das Display erforderlich; beim Rangieren dürfte die manuelle Wahl der Fahrstufe meist schneller und weniger ablenkend sein.

Die Lichthupe wird über eine Taste am Lenkrad betätigt. Das ist zwar erlernbar, aber weniger intuitiv als ein klassischer Lenkstockhebel. Gleichzeitig erscheint am unteren Bildschirmrand ein Schnellmenü für die Lichtfunktionen. Eine dauerhaft und günstig platzierte Bedieneinheit für das Licht und die Nebelschlussleuchte wäre dennoch sinnvoller, auch um unnötige Ablenkung oder Irritationen des Gegenverkehrs zu vermeiden.

Noch kritischer ist die Scheibenwischerbedienung. Sie erfolgt ebenfalls über eine Lenkradtaste oder das Display. Zwar gehören eine Fahrlicht- und eine Wischerautomatik zur Serienausstattung, in der Praxis gibt es jedoch Situationen, in denen ein sofortiger manueller Wischimpuls notwendig ist – etwa bei plötzlich auftretender Gischt in einer engen Baustelle. Prinzipiell ist ein Wischimpuls mit der Taste möglich, allerdings dürften die meisten intuitiv einen Hebel suchen. Das Ablesen und Einstellen der Wischermodi über den Bildschirm verlangt zudem eine deutliche Blickabwendung vom Verkehr; ein klassischer Hebel wäre blind bedienbar.

Auch die Klimatisierung ist stark displayzentriert ausgeführt. Die Temperaturwahl ist zwar dauerhaft eingeblendet, weitere Funktionen erfordern jedoch zusätzliche Bedienschritte. Selbst die Ausrichtung der Luftdüsen wird über das Menü gesteuert. Auch die Platzierung der Taste für den Warnblinker am Dachhimmel und damit außerhalb des Blickfelds des Fahrers ist alles andere als intuitiv und ergonomisch.

Da weder ein Fahrerdisplay noch ein Head-up-Display verfügbar ist, muss der Fahrer zur Geschwindigkeitskontrolle stets auf das Zentraldisplay blicken. Das Fahrzeug warnt häufig akustisch vor erkannten Gefahren und ergänzt diese Hinweise durch Textmeldungen, die während der Fahrt teils klein und schwer lesbar sind. Positiv: Die akustische Tempoüberschreitungswarnung lässt sich mit einem kurzen Druck auf das erkannte Verkehrsschildsymbol deaktivieren.

ADAC © ADAC e.V.



Die verwendeten Materialien wie auch die Verarbeitungsqualität im Innenraum befinden sich auf hohem Niveau. Abstriche muss man bei der ablenkungsintensiven Bedienlogik machen.

1,4 Multimedia

✓ Serienmäßig ist das Model 3 in puncto Multimedia sehr gut ausgestattet. Das Infotainment-System unterstützt jedoch weiterhin weder Apple CarPlay noch Android Auto. Tesla setzt stattdessen auf sein eigenes Softwaresystem und integriert Dienste wie Spotify, Tidal, Amazon Music oder Apple Music direkt. Ein Smartphone ist dafür nicht zwingend erforderlich. Smartphones können selbstverständlich per Bluetooth zum Telefonieren und Musikstreaming gekoppelt werden. Vorn befinden sich zwei induktive Ablagen für das Telefon. Drei USB-C-Anschlüsse stehen ebenfalls bereit, zwei davon im Fond. Ergänzend gibt es im Handschuhfach einen USB-A-Anschluss. DAB+ und ein Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Wobei u. a. für die Verkehrsinformationen abseits der Routenführung die Premium-Konnektivität als Abo nötig ist. Diese ist für die ersten 30 Tage kostenfrei enthalten. Ladestopps berücksichtigt das Navigationssystem automatisch in der Routenplanung.

Über die Tesla-App lassen sich zahlreiche Fahrzeugfunktionen fernsteuern, etwa Klimatisierung und Ladevorgang. Zudem dient das Smartphone als Schlüssel für den Komfortzugang. Serienmäßig verfügt das Model 3 über ein Audiosystem mit sieben Lautsprechern. Die regelmäßigen Softwareupdates erhält der Tesla über das Internet.

1,7 Raumangebot vorn

✓ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt wie auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Menschen zurückschieben, über dem Scheitel ist dann noch reichlich Luft. Auch subjektiv gibt es dank der großen Fensterflächen, des reduzierten und flach bauenden Armaturenbretts sowie des serienmäßigen Panoramadachs ein angenehmes Raumgefühl. Eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung hat das Basismodell nicht zu bieten.

2,8 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, denn das flach verlaufende Dach limitiert die maximale Personengröße auf knapp 1,90 m. Die Beinfreiheit würde für Menschen bis über zwei Meter noch reichen, wenn der Vordersitz passend für eine 1,85 m große Person eingestellt ist. Das Panoramadach spannt sich bis nach hinten, was zusätzlich luftig wirkt. Geschmälert wird der gute Raumeindruck lediglich durch die schmalen Seitenfenster, die hohe Seitenlinie und die neben dem Kopf befindliche C-Säule.

3,9 Innenraum-Variabilität

Einstellmöglichkeiten der Rücksitzbank oder Sitzvarianten sind, wie in diesem Fahrzeugsegment üblich, nicht erhältlich.

© ADAC e.V.

Vorn finden zwei Becher Platz, es gibt große Fächer in der Mittelkonsole, kleine Türfächer und ein sehr kleines Handschuhfach. Dieses ist zudem weder klimatisiert noch beleuchtet oder mit Filz ausgekleidet – beim Premium ist das anders.

Hinten gibt es zwei mäßig nutzbare Becherhalter in der Mittelarmlehne und ebenfalls kleine Türfächer. Lehnentaschen an den Vordersitzen sind nicht vorhanden.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

2,7 Komfort

3,1 Federung

Die Vorderräder des Model 3 werden von einer Doppelquerlenkerachse samt Stabilisator und aufgetrenntem unteren Querlenkerdreieck geführt. Hinten kommt eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion samt Stabilisator zum Einsatz. Die Stoßdämpfer des Basis-Modells sind passiv und nicht frequenzabhängig, wie beim Premium-Modell ausgeführt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nur dem Performance-Modell vorbehalten.

Die Fahrwerksabstimmung fällt insgesamt sportlich-straff aus, der Federungskomfort geht aber dennoch in Ordnung. Das Model 3 liegt verbindlich auf der Fahrbahn und teilt den Insassen transparent den Fahrbahnzustand mit. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden recht trocken weitergegeben, Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk etwas besser. Kopfsteinpflaster mag der Tesla hingegen nicht, denn hier treten deutliche Vibrationen und Resonanzen im Innenraum auf. Kurze Impulse lassen einen dezent Poltergeräusche von der Vorderachse her vernehmen.

2,9 Sitze

Der Tesla verfügt über elektrisch einstellbare Vordersitze. Die Fahrersitzfläche ist serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, die Lehne wie üblich in der Neigung. Zudem gibt es eine Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Konturierung und Polsterung der Sitze vorn gefallen, selbst lange Etappen lassen sich entspannt meistern. Der Seitenhalt geht in Ordnung. Die direkte Umgebung des Fahrers ist ergonomisch und angenehm weich gestaltet, nur die Kopfstützen lassen sich nicht an die eigenen Bedürfnisse anpassen. Der Tesla merkt sich Sitz- und Außenspiegeleinstellungen in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese schnell wieder abrufbar sind. Eine Massagefunktion ist hingegen nicht verfügbar.

Hinten außen sitzt man ordentlich. Zu bemängeln haben wir die nicht einstellbaren Kopfstützen und den unbequemen Kniewinkel, welcher sich durch die etwas hockende Sitzposition ergibt. Die Polsterung ist in Ordnung. In der Mitte aber sind Mitfahrern nur kurze Strecken zumutbar.

✕ Am Beifahrersitz lassen sich ausschließlich die Längsposition und die Lehnenneigung einstellen. Eine Höhen- oder Neigungseinstellung der Sitzflächen oder gar eine einstellbare Lendenwirbelstütze sind nicht vorhanden.

2,3 Innengeräusch

✓ Das Geräuschniveau im Innenraum ist auf einem guten Niveau. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 65,9 dB(A) – ein guter Wert. Vom E-Motor ist praktisch nur unter Last ein Fiepen zu hören. Wind- und allgemeine Fahrgeräusche sind gut wahrnehmbar, stören aber nicht übermäßig. Entspannte Gespräche bei Autobahntempo sind kein Problem.

2,2 Klimatisierung

✓ Das Model 3 verfügt auch in der Basis serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen einstellen; eine getrennte Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer ist nicht möglich. Sitzheizung vorn und eine Lenkradheizung sind Serie. Eine Wärmepumpe sowie die bei E-Autos obligatorische Standklimatisierung sind ebenfalls immer dabei. Die Insassen im Fond profitieren von mittigen Luftausströmern. Abgedunkelte Seitenscheiben oder Rollos für die hinteren Seitenfenster sind leider nicht erhältlich. Der Überhitzungsschutz kann bei abgestelltem Fahrzeug dazu beitragen, die Innenraumtemperatur in einem erträglichen Bereich zu halten. Zudem gibt es einen speziellen Hundemodus, der die gewählte Innenraumtemperatur aufrechterhält und diese auf dem Display anzeigt.

✕ Vorn gibt es je Insasse nur eine Lüftungsdüse im Armaturenbrett, welche zudem umständlich über das Touchdisplay in ihrer Richtung eingestellt werden muss. Die Luftmenge ist nicht separat justierbar.

ADAC © ADAC e.V.

1,0 Antrieb

0,9 Fahrleistungen

✓ Das Model 3 verfügt in der Basisausführung über einen Elektromotor an der Hinterachse. Die maximale Leistung beträgt 208 kW/283 PS, das maximale Drehmoment liegt bei 420 Nm. Im Verbund mit dem Gewicht von 1,8 t bietet der Stromer sehr gute Fahrleistungen und hat selbst auf der Autobahn noch gute Reserven. Für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h benötigt der Tesla nur 2,9 s und von 80 auf 120 km/h geht es in sehr schnellen 3,7 s. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert die Limousine laut Hersteller in lediglich 6,2 s, die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch bei 201 km/h begrenzt.

1,0 Laufkultur

✓ Tesla liefert wieder mal eine perfekte Vorstellung beim Elektroantrieb ab – alles andere hätte aber auch verwundert. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen. Die lange Erfahrung des Herstellers mit Elektroantrieben kommt hier voll zur Geltung. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach.

1,2 Getriebe

✓ Elektromotoren besitzen ein sehr breites Drehzahlband, weshalb die meisten E-Autos mit einer fixen Untersetzungsstufe auskommen – so auch das Model 3. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt erfolgt zügig, und das Anfahren lässt sich fein dosieren. Das Fahrzeug unterstützt ausschließlich One-Pedal-Driving: Nimmt man das Fahrpedal zurück, verzögert es durch Rekuperation bis zum Stillstand. Anschließend hält die Haltefunktion das Fahrzeug auf Wunsch auch ohne Betätigung des Bremspedals fest.

✗ Die Stärke der Rekuperation lässt sich nicht mehr wie bei früheren Modellen einstellen. Eine adaptive Rekuperation oder Segelfunktion hat der Tesla auch nicht zu bieten.

2,6 Fahreigenschaften

2,3 Fahrstabilität

✓ Unterm Strich lässt sich der Tesla als fahraktiv und zugleich sicher einstufen. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest besteht der Amerikaner problemlos mit ausreichenden Reserven. Auch ein möglichst flottes Durchfahren des Manövers ist dank der direkten Lenkung und des agilen Fahrverhaltens gut möglich. Das lebhafte Heck bereitet hierbei Fahrfreude und wird gleichzeitig vom ESP zuverlässig kontrolliert. Die Aufbaubewegungen fallen nicht übermäßig aus.

Verreißt man das Lenkrad in einem Schreckmoment, führt die direkte Lenkung allerdings zu einer deutlichen Richtungsänderung – dank der starken Dämpfung der Lenkung und des ESP-Einsatzes ist das Model 3 aber wieder rasch stabilisiert. Durchfährt man langgezogene Kurven schnell und lässt das Gas abrupt los, beginnt das Heck sich durch die recht starke Rekuperation an der Hinterachse etwas einzudrehen – das ESP greift aber auch hier präzise und sensibel ein. Entsprechend empfiehlt es sich, bei hohem Tempo auf der Autobahn und stärkeren Kurven rechtzeitig das Tempo zu reduzieren und abruptes Gaslupfen zu vermeiden.

Der Geradeauslauf ist gut, allerdings lässt er sich etwas von Spurrillen und Querneigung der Fahrbahn beeindrucken. Traktionsprobleme sind dem Amerikaner ein Fremdwort.

1,9 Lenkung

✓ Im Gegensatz zum Premium kann die Lenkkraft der sehr direkten Lenkung nicht variiert werden, Rückmeldung über die Haftungsverhältnisse auf der Fahrbahn sind aber trotzdem stets vorhanden. Die Rückstellung ist gelungen und die Mittellage lässt sich auch blind erfühlen. Insgesamt passt die direkte Auslegung zum Charakter des Fahrzeugs, allerdings empfinden wir die Abstimmung für entspannte Überlandfahrten teilweise als etwas zu spitz. Nur 2,2 Umdrehungen am Lenkrad sind nötig, um von einem zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln – damit ist der Lenkaufwand beim Rangieren gering.

3,4 Bremse

Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Basis-Model-3 38,7 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) – das ist gerade noch ein befriedigender Wert. Im Gegensatz zum Premium-Modell verbaut Tesla bei der Basisausführung statt der Pneus von Michelin preiswertere Reifen von Giti – das erfordert offensichtlich Zugeständnisse beim Bremsweg.

Das Ansprechen der Bremse ist gut, allerdings ist die erforderliche Pedalkraft recht hoch. Die Rekuperation ist immer voll gesetzt, sofern das Gaspedal nicht betätigt wird. Daher gibt es auch keinen Übergang am Bremspedal zwischen Motorbremse und Radbremsen. Das ist gewöhnungsbedürftig im Alltag, erleichtert Tesla aber die Abstimmung der Bremse, weil kein Übergang eingeregelt werden muss. Andererseits muss das Bremspedal bei vorausschauender Fahrweise ohnehin dank des One-Pedal-Drive kaum betätigt werden.

ADAC © ADAC e.V.

2,2 Sicherheit

2,4 Aktive Sicherheit

Seit Mai 2026 kann man bei Tesla keine differenzierten Autopilot-Funktionspakete mehr kaufen. Stattdessen ist jetzt nur noch ein monatliches Abo für das „Tesla Assisted Driving Basic“ (zwischenzeitlich „Potenzial für Voll-Selbstständiges Fahren“) verfügbar. Generell ist der Tesla in puncto Fahrerassistenz bereits serienmäßig gut ausgestattet, bei der Funktionsqualität der ausschließlich kamerabasierten Systeme gibt es hingegen deutliches Verbesserungspotenzial. Speziell die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) dürfte vorausschauender und souveräner agieren. Sporadisch kommt es zudem weiterhin zu sogenannten Phantombremsungen, bei denen der Tesla ohne ersichtlichen Grund eine starke Bremsung einleitet, was zu gefährlichen Verkehrssituationen führen kann. Störend ist zudem, dass das Ein- und Ausschalten mit einem Signalton verbunden ist. Liegt ein kurviger Streckenabschnitt voraus, drosselt der Tesla passend das Tempo. Erkannte Geschwindigkeitsbeschränkungen können in die ACC-Einstellung übernommen werden, was für den Fahrer jedoch motorisch herausfordernd ist: Man muss dazu längere Zeit auf das kleine Symbol der erkannten Beschränkung auf dem Touchdisplay tippen. Im dichten Verkehr erfolgen das Anhalten und Wiederanfahren bei aktiviertem ACC nicht sonderlich harmonisch und des Öfteren fühlt man sich genötigt, das System mit dem Fahrpedal zu übersteuern, um kein Hindernis darzustellen. Einen konventionellen Tempomat oder einen Geschwindigkeitsbegrenzer hat das Model 3 nicht zu bieten. Immer mit an Bord ist der Lenkassistent. Über die Innenraumkamera prüft der Tesla die Aufmerksamkeit des Fahrers und die Nähe der Hände zum Lenkrad. Die Spurführung des Assistenten wirkt leider oft nervös. Ebenfalls wenig vertrauenerweckend sind der automatische Spurwechsel (Option) und die teils unbegründeten Meldungen bzw. Eingriffe des Spurhalteassistenten. Generell sind die Lenkeingriffe zu dominant, sodass man sich zum Übersteuern des Systems das Lenkrad regelrecht erkämpfen muss – inklusive deutlicher Spurabweichung auf der Fahrbahn wegen der direkten Lenkung.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Spurwechselautomatik

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Ausweichassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,2 Passive Sicherheit

✓ Im Euro NCAP-Crashtest erzielt das Model 3 beim Insassenschutz 90 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2025). Der Tesla ist vorn mit Front- und Seitenairbags sowie durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zwischen Fahrer und Beifahrer schützt serienmäßig ein Center-Airbag. Seitenairbags im Fond und Knieairbags für die vorderen Plätze sind nicht vorhanden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,90 m Körpergröße guten Schutz, die äußeren Kopfstützen im Fond bis 1,70 m. Durch den geringen Abstand zwischen Kopfstütze und Dach kann dieses eine zusätzliche Stützwirkung übernehmen. Die mittlere Kopfstütze ist etwas niedriger als die äußeren und bietet daher einen etwas geringeren Schutz. Nach einem Unfall kann die Multikollisionsbremse das Fahrzeug automatisch bis zum Stillstand abbremsen, um das Risiko einer Folgekollision zu verringern. Anschließend wird automatisch ein eCall ausgelöst, der die Notrufzentrale alarmiert und relevante Fahrzeuginformationen übermittelt. Positiv: Reflektoren an

© ADAC e.V.

den vorderen Türen verbessern bei Dunkelheit die Sichtbarkeit geöffneter Türen für andere Verkehrsteilnehmer.

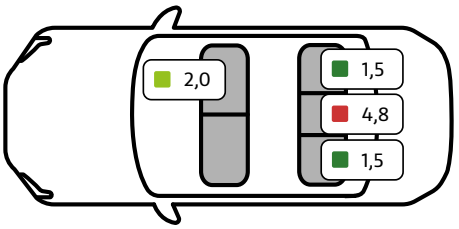
✕ Verbandtasche und Warndreieck befinden sich standardmäßig in einer Kombitasche unter dem Ladeboden, wo sie im Ernstfall schlecht erreichbar sind. Besser ist es, wenn man die Tasche griffbereit im Frunk unterbringt. Zur Sicherung schwerer Gegenstände stehen im Kofferraum keine Zurrösen bereit. Die versenkten Klapptürgriffe können die Rettung nach einem Unfall unnötig erschweren. Zudem befindet sich die Notentriegelung der hinteren Türen unter einer Abdeckung im Türfach. Damit ist sie im Ernstfall schlecht zu finden und wegen der kleinen Lasche ohnehin schlecht zu bedienen.

1,9 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit erhält das Tesla Model 3 im Test nach der Euro NCAP-Norm 93 Prozent der möglichen Punkte – ein gutes Ergebnis. Der Stromer bietet auf den äußeren Fondsitzen Isofix-Aufnahmen mit i-Size-Freigabe. Darüber hinaus lassen sich die meisten Kindersitze auch mit dem Gurt lagestabil befestigen. Nur besonders hohe Kindersitze können u. U. an der C-Säule anstehen. Zudem lassen sich bei dort installierten Babyschalen mit ausladender Basis die vorderen Sitze nicht mehr vollständig zurückfahren. Daher empfiehlt sich eine Sitz- und Einbauprobe vor dem Kindersitzkauf. Auf dem Beifahrersitz lassen sich mit dem Gurt alle gängigen Kindersitzformate problemlos fixieren, eine Isofix-Aufnahme gibt es allerdings nicht. Über den Touchscreen kann man den Beifahrerairbag deaktivieren, um dort beispielsweise eine rückwärtsgerichtete Babyschale zu montieren. Auch die hinteren Türen lassen sich hierüber einzeln verriegeln.

Das Model 3 ist mit einem Innenraumradar ausgerüstet, mit dessen Hilfe der Fondbereich überwacht wird. Damit kann das Fahrzeug ein unwissentlich zurückgelassenes Kleinkind erkennen und eine entsprechende Warnung ausgeben.

✕ Auf dem Fondmittelsitz lassen sich Kindersitze wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht lagestabil befestigen. Eine Isofix-Anbindung ist nicht vorhanden.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

1,9 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Beim Fußgängerschutz erzielt das Model 3 im Test nach Euro NCAP-Norm 89 Prozent der möglichen Punkte – ein gutes Ergebnis. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko besteht vor allem im Bereich des Scheibenrahmens. Um den Deformationsweg im Fall eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger zu vergrößern, verfügt das Model 3 über eine aktive Fronthaube. Sie kann sich bei einem Unfall am hinteren Rand anheben. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Radfahrer und Motorradfahrer.

1,5 Umwelt

1,4 Verbrauch

✓ Inklusive der Ladeverluste beim dreiphasigen AC-Laden mit 11 kW kommt das Model 3 bei der ADAC Verbrauchsmessung auf einen Wert von 15,8 kWh/100 km – ein beachtlich gutes Ergebnis. Daraus ergibt sich eine rechnerische Reichweite von 446 km. Für eine Vollladung der Batterie werden 70,3 kWh benötigt. Bei zurückhaltender Fahrweise, insbesondere im Stadtverkehr, sind höhere Reichweiten möglich. Ruft man allerdings die volle Systemleistung häufiger ab und ist zudem bei kälteren Temperaturen unterwegs, nimmt die Reichweite deutlich ab.

2,2 Umwelteinfluss

✓ Mit einer Verkehrsfläche von 8,7 m² belegt das Model 3 erfreulich wenig Verkehrsfläche. Das Leergewicht beträgt 1,8 t und fällt damit nicht erheblich größer aus als bei vergleichbaren Verbrennermodellen. Das Vorbeifahrgeräusch fällt mit 65 dB(A) recht niedrig aus.

2,4 Autokosten

2,4 Monatliche Gesamtkosten

✓ Für das Tesla Model 3 werden in der Basis 36.990 Euro fällig. Sonderausstattungen gibt es kaum – im Wesentlichen können die Farbgebung außen beeinflusst und die Anhängerkupplung dazubestellt werden. Mit Blick auf die gebotenen Leistungen hinsichtlich Antrieb und Reichweite sowie das Qualitätsniveau ist das Tesla Model 3 sehr attraktiv bepreist. Bei den Versicherungseinstufungen ist der Tesla durchwegs mittelmäßig im Typklassenspektrum eingestuft. Steuerlich ist der Stromer derzeit in Deutschland von der Abgabe befreit. Vier Jahre bzw. 80.0000 km gibt es eine allemeine Garantie auf das Fahrzeug. Für die HV-Batterie stehen die Amerikaner acht Jahre bzw. 160.000 km gerade. Gegen Durchrostung gibt es zwölf Jahre Garantie.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model 3 Premium	Model 3 Premium AWD	Model 3 Performance AWD
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Leistung [kW (PS)]	235 (320)	324 (440)	338 (460)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/-	493/-	660/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	201	262
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	13,6 kWh	14,3 kWh	16,5 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	79,0 (n)	79,0 (n)	79,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/21	18/22/21	18/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68
Preis [Euro]	44.990	49.990	58.490

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	208 kW (283 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	88 kW
Maximales Drehmoment	420 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	64,5 kWh / 60,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	70,3 kWh
Typ/Nennspannung	LFP / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70 %

Ladekabel / Anschluss

Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
Schuko / einphasig, 230 V, 13 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	1/-
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Nein
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

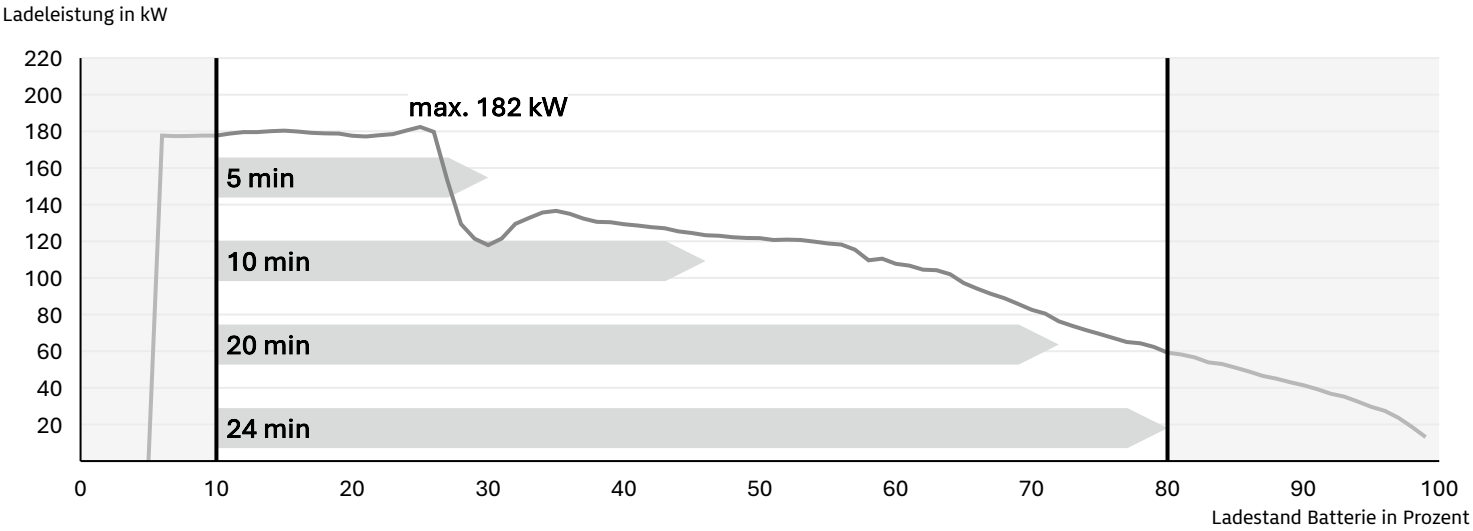
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Menü
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Nein / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

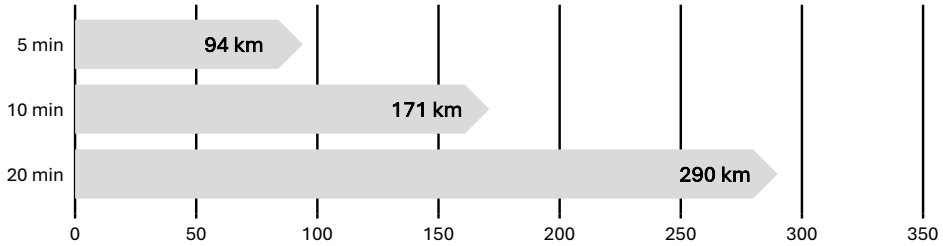
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	54 h - 30,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	54 h - 9,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	17 h - 6,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 175 kW	24 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	**115,2 kW**
Ladedauer	00:24
Nachgeladene Reichweite	324 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	13,5 kWh / 94 km / 30 %
10 min	24,4 kWh / 171 km / 46 %
20 min	41,4 kWh / 290 km / 72 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	208 kW/283 PS
Maximales Drehmoment	420 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	12,2 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.720/1.850/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.847/302 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	594/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/68 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	64,5/60,0 kWh
Garantie	4 Jahre oder 80.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	China, Shanghai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,9 s
Überholvorgang 80-120 km/h	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,7 m
Reifengröße	235/45 R18 98H
Reifen	Giti Control P10
Wendekreis (li./re.)	12,0 / 12,1 m
Autotest-Verbrauch	15,8 kWh/100 km
Reichweite	446 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.764/425 kg
Kofferraum normal	415 l
geklappt/dachhoch	825/825 l

Kosten

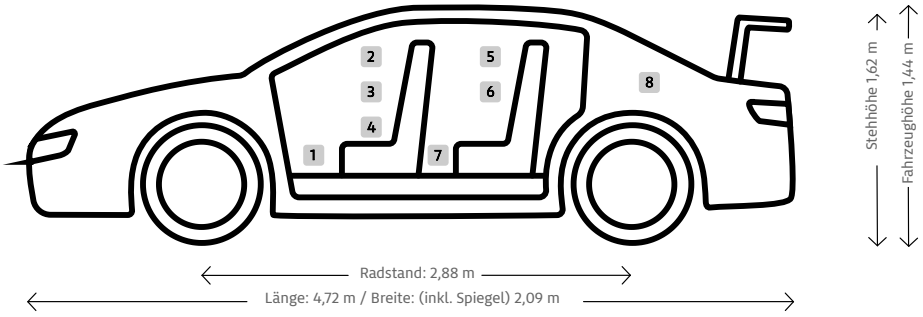
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	92 Euro
Fixkosten	163 Euro
Werkstattkosten	89 Euro
Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten	789 Euro
Steuer pro Jahr	62 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/21
Basispreis getestete Variante	36.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 22.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.290 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	3.706 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2026.20.6.1

1 Beinfreiheit vorn bis 1,97 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,14 m Person
3 Innenbreite vorn 147 cm
4 Sitzhöhe vorn 40 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,86 m Person
6 Innenbreite hinten 139 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,10 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 415 - 825 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	-/Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Abo° (99 Euro/Monat)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	-
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-
Außen	
Anhängerkupplung	1.350 Euro
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,4**
Autokosten	**2,4**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,9**
Verarbeitung	1,6
Alltagstauglichkeit	3,6
Licht und Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	3,2
Kofferraum-Volumen	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	**3,1**
Bedienung	4,5
Multimedia	1,4
Raumangebot vorn	1,7
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	3,9
Komfort	**2,7**
Federung	3,1
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,2
Antrieb	**1,0**
Fahrleistungen	0,9
Laufkultur	1,0
Getriebe	1,2
Fahreigenschaften	**2,6**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	1,9
Bremse	3,4
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit	2,4
Passive Sicherheit	2,2
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	1,9
Umwelt	**1,5**
Verbrauch	1,4
Umwelteinfluss	2,2

Notenskala

sehr gut 0,6 - 1,5 | gut 1,6 - 2,5 | befriedigend 2,6 - 3,5 | ausreichend 3,6 - 4,5 | mangelhaft 4,6 - 5,5

Stand: 11.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.