

-  **Elektro-Motor**
-  **62.990 €**
-  **338 kW/460 PS**
-  **443 km**
-  **20,2 kWh pro 100 km**



Tesla Model Y Performance AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Mit dem Facelift 2025 wurde das seit 2020 angebotene Tesla Model Y – seit Jahren das meistverkaufte E-Auto weltweit – umfassend überarbeitet. Die nun nachgereichte Performance-Variante bildet die sportliche Spitze der Baureihe: Zwei Elektromotoren liefern eine Gesamtleistung von 338 kW/460 PS, beschleunigen das SUV in 3,5 s aus dem Stand auf 100 km/h und ermöglichen eine für E-Autos ungewohnt hohe Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Doch der Amerikaner überzeugt nicht nur längs-, sondern auch querdynamisch: Dank des auf Fahrdynamik getrimmten Fahrwerks mit adaptiv geregelten Dämpfern sowie der 21 Zoll großen Mischbereifung punktet das SUV mit beachtlicher Agilität bei gleichzeitig sehr guter Fahrstabilität. Trotz der sportlichen Note bleibt der Federungskomfort dabei nicht auf der Strecke. Auch wenn der Verbrauch bei einem Sportmodell nicht die Hauptrolle spielt, kann der Stromer mit einem Testverbrauch von 20,2 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) überzeugen und kommt damit rund 450 km weit. Bei der Ladeleistung schneidet das Model Y hingegen nur durchschnittlich ab – es setzt weiterhin auf ein 400-V-System. Große Pluspunkte sind die hervorragende Ladeplanung sowie das Tesla-eigene Ladenetz. Das Platzangebot bleibt eine große Stärke des SUV. Vorn wie hinten finden selbst groß gewachsene Personen reichlich Platz, der Kofferraum ist großzügig und gut nutzbar. Zudem hinterlässt das Interieur einen wertigen Eindruck, die Karosserieteile dürften jedoch bündiger abschließen und die Spaltmaße gleichmäßiger ausfallen. Weitere Kritikpunkte sind nach wie vor die Touchscreen-lastige Bedienung sowie die versenkten Türgriffe – beide sind im Alltag unnötig umständlich. Die kamerabasierten Assistenzsysteme bieten zwar einen großen Funktionsumfang, arbeiten aber teils unharmonisch und unvorhersehbar. Somit verhält es sich auch beim sportlichsten Model Y wie bisher: Großen Stärken stehen leider auch gravierende Schwächen gegenüber. Dass so viele Kunden darüber hinwegsehen, liegt sicher auch am attraktiven Preis bei einer gleichzeitig sehr umfangreichen Serienausstattung.

- ✓ **hochwertiger Innenraum, guter Geräuschkomfort, sehr gute Fahrleistungen, sichere und agile Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Ausstattung, attraktiver Preis**
- ✗ **umständliche versenkte Türgriffe, ablenkungsintensives Bediensystem, mäßige DC-Ladeleistung, teils unharmonisch und unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme**

ADAC Urteil

- 2,2** Autotest
- 3,5** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,6** Familie
- 4,1** Stadtverkehr
- 2,5** Senioren
- 3,0** Langstrecke
- 2,5** Transport
- 1,2** Fahrspaß
- 2,9** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Audi Q6 e-tron, BMW iX3, Mercedes GLC EQ, XPeng G6



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie	03	1,9 Fahreigenschaften	10
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	10
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	2,2 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	06	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	12
2,9 Innenraum	06		
Bedienung	06	2,6 Umwelt	12
Multimedia	07	Verbrauch	12
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	08		
Innenraum-Variabilität	08		
		3,5 Autokosten	12
2,1 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	12
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	09	Eigenschaften des Elektroantriebs	14
Klimatisierung	09		
		Fahrzeugdaten	15
1,0 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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.

2,4 Karosserie

1,5 Verarbeitung

✓ Bei der Verarbeitung zeigt das Tesla Model Y Performance zwei Gesichter. Während das Interieur mit einer wertigen Materialauswahl und guter Verarbeitung überzeugen kann, offenbart die Karosserie deutliche Verarbeitungsschwächen, die an die Nachlässigkeiten der frühen Model-S-Fahrzeuge erinnern. Doch zunächst zum Innenraum. Alle Anbauteile sind sauber verarbeitet und sitzen fest, sodass auch auf schlechtem Untergrund kein Klappern zu vernehmen ist. Hinzu kommt, dass im Vergleich zur deutschen Premium-Konkurrenz die Kunststoffe der Türen sowie des Armaturenbretts nicht nur im Sichtbereich, sondern auch weiter unten geschäumt sind. Die Sonnenblenden sind zudem mit Stoff überzogen und die Türfächer vorn und hinten mit Filz ausgekleidet. Auch hier müssen beispielsweise die Konkurrenzmodelle von Audi, BMW und Mercedes passen. Lediglich außerhalb der häufig berührten Bereiche lässt sich vereinzelt eine nicht ganz sauber entgratete Kunststoffkante ertasten – Kritik auf hohem Niveau. Die Mittelkonsole ist im unteren Bereich mit Teppich ausgekleidet und oben hochwertig bezogen. Im Gepäckraum ist sogar die Heckklappenverkleidung mit Teppich bezogen und besteht nicht wie üblich aus kratzempfindlichem Hartplastik.

Praktisch ist die dezente Kunststoffbeplankung an den Radläufen und im Heckbereich, die den Lack bei kleineren Rempeln schützt. Der glattflächig und vollständig verkleidete Unterboden dient sowohl dem Korrosionsschutz als auch der Aerodynamik.

✗ Das hohe Qualitätsniveau des Interieurs erreicht das Exterieur leider nicht. Zwar sind die Karosserieteile grundsätzlich ordentlich gefertigt, doch passen sie nicht überall bündig zueinander. Besonders die Spaltmaße im Heckbereich sind auffallend groß und ungleichmäßig.

3,4 Alltagstauglichkeit

Tesla selbst nennt keine Batteriekapazität, sondern gibt ausschließlich Reichweitenangaben für die jeweiligen Modellvarianten an. Die ADAC-Datenbank nimmt eine Akkukapazität 79 kWh netto und 83 kWh brutto an. Das 400-Volt-System lässt sich über Wechselstrom mit bis zu 11 kW und über Gleichstrom mit bis zu 250 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 acht Stunden. An der DC-Schnellladesäule des ADAC Technik Zentrums benötigt der Amerikaner für den Ladehub von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen 35 Minuten. Er erreicht dabei eine maximale Ladeleistung von 193 kW und einen Durchschnittswert von 101 kW. Im Vergleich zu den neuen Konkurrenten mit 800-V-Technik hat der Tesla hier deutlich das Nachsehen. Wie bei

Elektroautos üblich, hängt die tatsächliche Ladezeit jedoch unter anderem von Batterietemperatur, Ladezustand und Leistungsfähigkeit der Ladesäule ab. Um die von Tesla angegebene Ladeleistung von 250 kW erreichen zu können, muss man eine besonders leistungs- bzw. stromstarke und daher seltene Ladesäule ansteuern. Da das Antriebssystem mit einer vergleichsweise geringen Nennspannung von nur 350 V betrieben wird, sind zum Erreichen der hohen Ladeleistung überdurchschnittlich große Ladeströme nötig. Diese können von den wenigsten Ladesäulen aufgebracht werden – Supercharger von Tesla hingegen sind speziell darauf ausgelegt.

Für eine möglichst hohe Schnellladeleistung kann das Model Y Performance AWD den Akku vorkonditionieren, sobald eine Schnellladesäule als Ziel im Navigationssystem ausgewählt wird. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der ADAC-Verbrauchsmessung eine Reichweite von 443 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 rund 155 km nachgeladen werden. Zum Vergleich: Der Volvo EX60 P10 bunkert als derzeit einer der besten Ladekünstler in der Mittelklasse in der gleichen Zeit Strom für knapp 270 km Fahrtstrecke. 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 75 kg. Eine Dachreling gibt es für das Model Y nicht, passende Dachträger sind als Zubehör erhältlich. Die optionale Anhängerkupplung erlaubt eine üppige Stützlast von 100 kg. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.600 kg, ungebremste Anhänger dürfen maximal 750 kg wiegen. Mit 511 kg fällt die Zuladung des für E-Auto-Verhältnisse lediglich 2,0 t schweren Stromers ordentlich aus. Das Model Y Performance AWD misst knapp 4,80 m in der Länge und 2,13 m in der Breite inklusive der Außenspiegel. Erschwerend kommt der große Wendekreis von 12,6 m hinzu, der das SUV recht unhandlich macht.

Das Model Y Performance AWD ist ausschließlich als Fünfsitzer erhältlich. Wer die beiden optionalen Sitze in der dritten Reihe haben möchte, muss zum Model Y Premium AWD greifen.

✗ 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.

3,0 Licht und Sicht

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 dank der kamerabasierten Umfelderkennung dennoch gut erkennen. Das hintere Ende lässt sich

anhand der Unterkante der Heckscheibe ordentlich abschätzen. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Stromer schlecht ab, was vorrangig auf die breiten D-Säulen sowie die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen zurückzuführen ist. Daher ist die kamerabasierte Umfelderkennung 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 „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ werden in der Umfeldansicht auch erkannte freie Parklücken angezeigt.

Die erhöhte Sitzposition sorgt SUV-typisch für eine gute Sicht auf das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug. Bei Regen könnten die Scheibenwischer die Frontscheibe bei hohem Tempo allerdings noch zuverlässiger von Wasser befreien. Bei Dunkelheit leuchten die serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfer die Fahrbahn gut aus. Der Lichtkegel des Abblendlichts könnte dabei etwas gleichmäßiger und breiter ausfallen.

Bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfer für eine gute Fahrbahnausleuchtung, wobei der Lichtteppich des Abblendlichts oberhalb der Hell-Dunkel-Grenze Streulicht aufweist. Das Fernlicht ist stark, allerdings auch streifig und damit inhomogen. Der dynamische Fernlicht-assistent blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus. Ein Abbiege- oder Kurvenlicht hat das Model Y nicht zu bieten.

Die Außen- und der Innenspiegel blenden bei Dunkelheit automatisch ab – für den Beifahrerspiegel ist diese Funktion inzwischen leider eine Seltenheit. Asphärische Bereiche zur Verkleinerung des toten Winkels besitzen die Außenspiegel jedoch nicht.

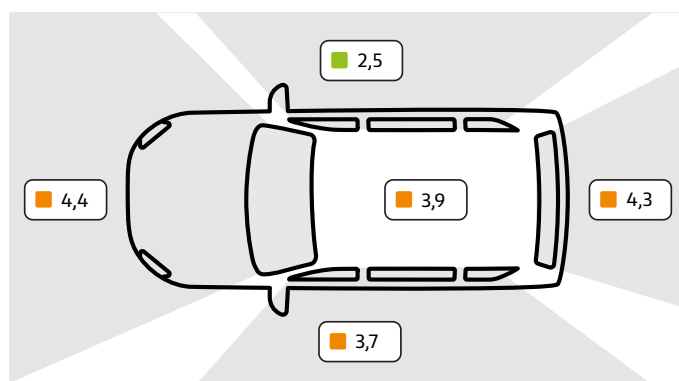


Breite D-Säulen, eine hoch liegende Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

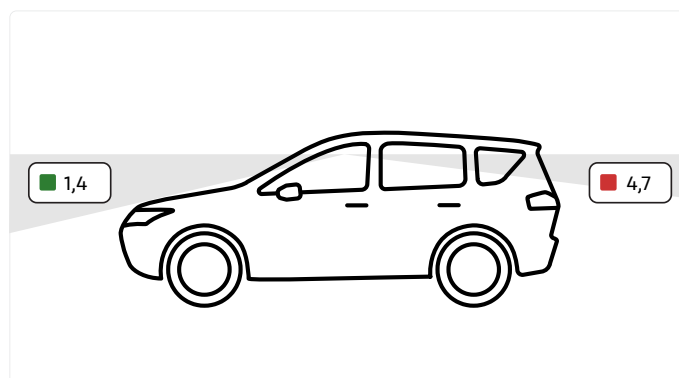
✓ Das optionale Assistenzpaket umfasst unter anderem die Herbeiruffunktion, die sich über die Tesla-App bedienen lässt. Damit kann das Fahrzeug in Parklücken vor- und zurückfahren oder sich zu einem gewünschten Punkt bewegen.

✗ 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 ein vermeidbares Sicherheitsrisiko. Die weit oben angeordneten hinteren Blinkleuchten fallen durch ihre kleine Leuchtfläche und hohe Leuchtstärke auf; sie können den nachfolgenden Verkehr unter Umständen blenden.



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.

2,5 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg ins Model Y gelingt vorn wie hinten insgesamt klassentypisch bequem. Vorn beeinträchtigen allerdings die schräg stehenden A-Säulen und die hohen Schweller den Zugang etwas. Hinten erfordern der hohe Schweller und der breite Radlauf 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.

Der Fahrersitz befindet sich in der untersten Position 57 cm über der Fahrbahn. Diese angenehm hohe Sitzposition erleichtert den Ein- und Ausstieg und sorgt zugleich für eine gute Übersicht im Verkehr. Der Komforteinstieg, also das automatische Vor- und Zurückfahren des Vordersitzes, hilft hier zusätzlich. 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 und erst anschließend daran ziehen kann. 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 sich an einem solchen 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 Teslas an. Außerdem lassen sich Smartphone oder Apple Watch über die Tesla-App als Fahrzeugschlüssel verwenden. Diese Lösungen ermöglichen den schlüssellosen Zugang: Das Fahrzeug 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. Das Model Y kann bis zu 19 Schlüssel verwalten; 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.

2,2 Kofferraum-Volumen

✓ Der Tesla bietet einen großen und gut nutzbaren Kofferraum. Das Standardvolumen beträgt 420 l. Nutzt man den Stauraum bis unter das Dach, stehen 540 l zur Verfügung. Alternativ lassen sich im Kofferraum bis zu elf Getränkekisten unterbringen.

Bei umgeklappter Rücksitzbank fasst der Gepäckraum bis zur Fensterunterkante – aus Sicherheitsgründen die empfehlenswerte Beladehöhe – 850 l. Unter Ausnutzung des gesamten Stauraums hinter den Vordersitzen wächst das Volumen auf bis zu 1.380 l. Zusätzlich stehen 105 l Stauraum unter dem Ladeboden sowie rund 80 l im Frunk unter der Fronthaube bereit.

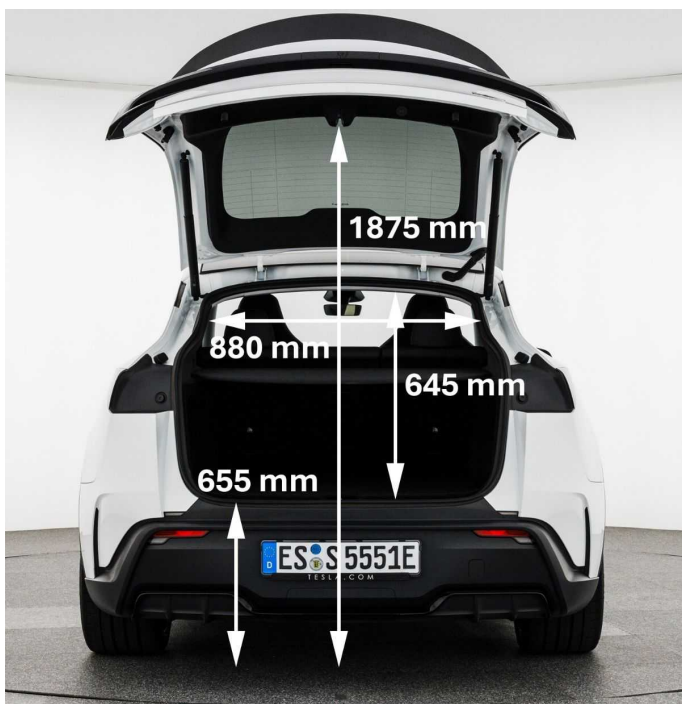


Mit 420 l Volumen bietet der gut nutzbare Kofferraum des Model Y ordentlich Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die große Heckklappe des Model Y Performance AWD öffnet und schließt serienmäßig elektrisch. 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 vorderen Hosentasche mitgeführt wird. Die Ladekante liegt mit 66 cm nicht allzu hoch über der Fahrbahn. Da Ladekante und Ladeboden auf einer Ebene liegen, lässt sich das Gepäck bequem ein- und ausladen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine nahezu ebene Ladefläche ohne störende Stufe. Hinter der 1,88 m hoch öffnenden Heckklappe steht eine großzügige, gut zugängliche Ladeöffnung zur Verfügung. Links im Gepäckraum befindet sich ein praktischer 12-Volt-Anschluss.

✗ Der große Kofferraum wird von nur einer LED-Leuchte in der Heckklappe nicht optimal ausgeleuchtet.



Der Kofferraum ist auch dank der großen Heckklappe und der nicht allzu hohen Ladekante gut nutzbar.

1,4 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehnen des Model Y Performance AWD lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Die Lehnen werden elektrisch entweder über Tasten im Kofferraum oder über Bedienelemente an der Sitzbank entriegelt. Praktisch: Sind die Vordersitze ungünstig positioniert, fahren sie kurzzeitig automatisch nach vorn, damit die Rücksitzlehnen einschließlich der Kopfstützen ausreichend Platz zum Umklappen haben. Da die Lehnen nicht über ein klassisches Schloss verriegelt werden, besteht keine Gefahr, die äußeren Sicherheitsgurte einzuklemmen. Unter dem quer geteilten Ladeboden befinden sich zwei große Staufächer; zusätzlich stehen links und rechts im Kofferraum weitere Ablagen zur Verfügung. Unter der leicht per Gasdruckfedern öffnenden Fronthaube findet sich zudem ein praktischer, rund 80 l großer Stauraum (Frunk), der sich beispielsweise für die griffbereite Unterbringung der Ladekabel eignet.

✗ Praktische Taschenhaken sucht man im Kofferraum vergeblich und ein Transportsystem ist ebenfalls nicht erhältlich. Immerhin kann man ein Gepäcknetz am Boden anbringen.

2,9 Innenraum

4,5 Bedienung

Das Cockpit des Model Y Performance präsentiert sich Tesla-typisch aufgeräumt. Nahezu alle Funktionen werden über das zentral platzierte 16-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.

✗ 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.

Einen klassischen Wählhebel für die Fahrstufen gibt es im Model Y Performance AWD nicht. Stattdessen wird die Fahrtrichtung durch Wischen am linken oberen Rand des Displays gewählt – eine Lösung, die zunächst gewohnungsbedürftig wirkt. Falls das Display ausfallen sollte, lassen sich die Fahr-

stufen 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 Licht und 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. Das Ablesen und Einstellen über den Bildschirm verlangt 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 Zentralsdisplay 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 Tempoüberschrei-

tungswarnung lässt sich mit einem kurzen Druck auf das erkannte Verkehrsschildsymbol deaktivieren.

Die Sprachsteuerung funktioniert grundsätzlich zuverlässig, kann eine ergonomische, direkt erreichbare Bedienung aber nicht vollständig ersetzen.



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf hohem Niveau. Das stark reduzierte Design des Fahrerplatzes geht allerdings zu Lasten der Funktionalität. Der weitgehende Verzicht auf physische Bedienelemente birgt ein hohes Ablenkungspotenzial.

1,0 Multimedia

✓ Bereits ab Werk ist das Model Y Performance in puncto Multimedia sehr gut ausgestattet. Das Infotainment-System unterstützt jedoch weiterhin weder Apple CarPlay noch Android Auto. Tesla setzt stattdessen auf sein eigenes Software-System und integriert Dienste wie Spotify, Tidal, Amazon Music oder Apple Music direkt. Ein Smartphone ist dafür nicht zwingend erforderlich. Die verbesserte Mobilfunkanbindung soll das Streaming-Erlebnis spürbar optimieren. Smartphones können selbstverständlich per Bluetooth zum Telefonieren und Musikstreaming gekoppelt werden. Vorn befinden sich zwei induktive Ablagen mit jeweils 15 W Ladeleistung. Drei USB-C-Anschlüsse mit jeweils bis zu 65 W Leistung stehen ebenfalls bereit, zwei davon im Fond. Ergänzend gibt es im Handschuhfach einen USB-A-Anschluss, an dem ab Werk ein Flash-Speicher für Wächter- und Dashcam-Aufnahmen sowie eigene Medien angeschlossen ist. DAB+ und ein Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Ladestopps berücksichtigt das Navigationssystem automatisch in der Routenpla-

nung. Im Fond steht zudem ein 8-Zoll-Touchdisplay zur Verfügung, über das sich unter anderem die Klimatisierung, Audio- und Videostreaming sowie Spiele bedienen lassen.

Über die Tesla-App lassen sich zahlreiche Fahrzeugfunktionen fernsteuern, etwa Klimatisierung und Ladevorgang. Zudem dient das Smartphone als Schlüssel für den Komfortzugang. In der Performance-Ausführung verfügt das Model Y serienmäßig über ein leistungsstarkes Premium-Audiosystem mit zusätzlichem Subwoofer, das mit einem überzeugenden Klang punktet. Die regelmäßigen Softwareupdates erhält das Model Y über das Internet.

2,1 Raumangebot vorn

✓ Im Model Y Performance AWD sind die Platzverhältnisse vorn sowohl subjektiv als auch nach den Messwerten gut. Der Fahrersitz lässt sich ausreichend weit zurückschieben, sodass selbst Personen bis etwa 1,90 m bequem Platz finden. Die Kopffreiheit genügt sogar für Menschen bis rund 2,15 m Körpergröße. Die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole

schränken das ansonsten luftige Raumgefühl leicht ein. Abgesehen davon gibt es am vorderen Raumangebot wenig auszusetzen. Das serienmäßige Panoramadach unterstützt den luftigen Eindruck, während die umlaufende, mehrfarbige Ambientebeleuchtung bei Dunkelheit für eine angenehme Atmosphäre sorgt. Auch die separate Beleuchtung der Türfächer unterstreicht den hochwertigen Anspruch des Innenraums.

1,6 Raumangebot hinten

✓ Im Fond des Model Y Performance AWD sind die Platzverhältnisse nochmals besser als vorn. Die üppige Beinfreiheit reicht auch für 2,05 m große Mitfahrer, wenn die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt sind. Bei der Kopffreiheit sind Insassen bis etwa zwei Meter gut untergebracht. Das Raumgefühl im Fond ist insgesamt sehr gut. Einschränkung wirken lediglich die hohe Seitenlinie und die vergleichsweise schmalen Seitenfenster. Das serienmäßige Panoramadach sorgt tagsüber für ein angenehmes Raumgefühl. Bei Dunkelheit lässt die bis in den Fond fortgeführte Ambientebeleuchtung den Fondbereich großzügiger wirken.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Metern ausreichend Platz.

2,1 Komfort

2,7 Federung

Die Vorderräder des Model Y Performance AWD werden von einer Doppelquerlenkerkonstruktion geführt. Hinten arbeitet eine Mehrlenkerachse. Im Gegensatz zu den Standardmodellen verfügt das Performance-Modell über adaptive Dämpfer und zwei wählbare Fahrwerksmodi. Der Unterschied zwischen den Modi fällt allerdings eher gering aus. Das Fahrwerk ist, wie für ein Performance-Modell zu erwarten, straff abgestimmt, bietet insgesamt aber dennoch einen langstreckentauglichen Federungskomfort. Speziell auf Autobahnen und Landstraßen liegt der Aufbau angenehm ruhig, ohne unnötig hart zu wirken. Gerade auf längeren Bodenwellen arbeitet das Fahrwerk überzeugend und schluckt diese gekonnt. Die serienmäßige 21-Zoll-Niederquerschnittsbereifung macht sich hier nicht negativ bemerkbar. Anders sieht dies bei Unebenheiten wie versenkten Kanaldeckeln aus. Gerade innerorts dringen harte Kanten

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität entspricht dem üblichen Klassenniveau. Zwar lässt sich die Rücksitzbank nicht in Längsrichtung verschieben, doch immerhin kann man die Rücksitzlehnen stufenlos in der Neigung verstellen. Die Ablagemöglichkeiten vorn konzentrieren sich auf die Mittelkonsole und die Türfächer. Letztere sind großzügig dimensioniert und nehmen problemlos 1-Liter-Flaschen auf. Zwischen den beiden gut nutzbaren Becherhaltern und den beiden Smartphone-Ablagen befindet sich ein offenes Ablagefach im unteren Bereich der Mittelkonsole. Dahinter steht ein weiteres, geschlossenes Fach zur Verfügung. Das Handschuhfach fällt hingegen recht klein aus. Es lässt sich jedoch per PIN vor unbefugtem Zugriff schützen. Zum Öffnen muss ohnehin das Touchdisplay oder eine Lenkrad-Schnellfunktion genutzt werden. In der zweiten Sitzreihe fallen die Türfächer etwas kleiner aus, bieten aber ebenfalls Platz für 1-Liter-Flaschen. In der ausklappbaren Mittelarmlehne befinden sich zwei Becherhalter.

✗ Praktische Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze fehlen leider im Model Y.

in den Innenraum durch. Auch auf Kopfsteinpflaster sind Vibrationen und Schläge spürbar. Geschwindigkeitshügel werden dagegen gut verarbeitet, wobei die Hinterachse etwas straffer anspricht als die Vorderachse.

2,1 Sitze

✓ Das Model Y Performance ist mit elektrisch einstellbaren Sportsitzen samt Memory-Funktion für den Fahrer ausgestattet, die im Lehnbereich stärker konturiert sind als die Sitze der Standardmodelle. Die Sitze bieten einen spürbar besseren Seitenhalt, ohne dabei einengend zu sein. In der Performance-Ausführung lässt sich zudem die Oberschenkelaufklappe elektrisch anpassen. Die Polsterung ist angenehm straff, wodurch sich auch lange Strecken ermüdungsarm zurücklegen lassen. Insgesamt ist die Sitzposition des Fahrers gelungen, wozu auch die dick gepolsterten Armauflagen in den Türen sowie in der Mitte beitragen.

Im Fond ist der Sitzkomfort ebenfalls gut. Die Rücksitzlehnen sind angenehm geformt und ihre Neigung stufenlos elektrisch verstellbar, die Sitzfläche ist nur mäßig konturiert. Der etwas ungünstige Kniewinkel lässt sich dank der großzügigen Beinfreiheit gut kompensieren. Der mittlere Sitzplatz ist schmal und recht hart gepolstert und eignet sich daher vor allem für kürzere Strecken.

1,6 Innengeräusch

✓ Ein weiterer Bereich, in dem Tesla das Model Y mit dem Facelift deutlich verbessert hat, ist die Geräuschdämmung. Der Tesla verfügt nun rundum über Doppelverglasung. Das Ergebnis überzeugt: Bei 130 km/h liegt der gemessene Innengeräuschpegel bei lediglich 63,9 dB(A) – ein guter Wert.

Angesichts des guten Geräuschkomforts ist es umso störender, dass die Elektromotoren bei hoher Last ein deutlich vernehmbares Surren von sich geben – hier sollte Tesla nochmals in die Dämmung investieren. Die Fahrgeräusche fallen recht niedrig aus, wozu unter anderem die mit Filz ausgekleideten hinteren Radhäuser beitragen. Bei höherem Tempo sind vor allem Windgeräusche wahrnehmbar. Sie bleiben jedoch insgesamt gering und beeinträchtigen den guten akustischen Gesamteindruck kaum.

1,0 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Das Model Y Performance AWD verfügt über je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse. Die Systemleistung beträgt 338 kW (460 PS), das maximale Drehmoment liegt bei 660 Nm. Im Verbund mit dem vergleichsweise niedrigen Gewicht von 2,0 t bietet der Stromer sehr gute Fahrleistungen. Das SUV legt in jedem Geschwindigkeitsbereich zügig und souverän an Tempo zu. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Tesla nur 2,3 s und von 80 auf 120 km/h mit 2,9 s nur unwesentlich länger. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert die aktuell stärkste Ausführung des Model Y laut Hersteller in lediglich 3,5 s, die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch erst bei 250 km/h begrenzt.

1,1 Laufkultur

In diesem Kapitel kann das Model Y wie erwartet nahezu voll auf überzeugen. Es sind keinerlei störende Vibrationen vom Antrieb wahrnehmbar, lediglich das deutlich vernehmbare Fiepen unter hoher Last schmälert den insgesamt hervorragenden Antriebskomfort.

1,4 Klimatisierung

✓ Das Model Y Performance verfügt 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. Um Energie zu sparen, erkennt das Fahrzeug eine unbesetzte Beifahrerseite und kann deren Klimatisierung reduzieren oder abschalten. Sitzheizung vorn und hinten außen sowie belüftbare Vordersitze sind ebenso Serie wie eine Lenkradheizung. Eine Wärmepumpe sowie die bei E-Autos obligatorische Standklimatisierung sind ebenfalls dabei. Im Fond steht ein separates Bedienelement für die Klimatisierung zur Verfügung, eine eigene Temperatureinstellung für die hinteren Plätze gibt es jedoch nicht. Die Passagiere profitieren von mäßigen Luftausströmern und abgedunkelten Seitenscheiben. Rollos für die hinteren Seitenfenster sind leider nicht erhältlich.

Zur Luftreinigung verfügt das Fahrzeug serienmäßig über einen HEPA-Filter. 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.

Das Drehmoment steht unmittelbar zur Verfügung und lässt sich bestens dosieren. Die beiden E-Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an und geben ihre Leistung gleichmäßig ab – besser geht es kaum.

1,3 Getriebe

✓ Elektromotoren besitzen ein sehr breites Drehzahlband, weshalb die meisten E-Autos mit einer fixen Untersetzungsstufe auskommen – so auch das Model Y Performance. Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt erfolgt zügig, und das Anfahren lässt sich fein dosieren. Das Fahrzeug unterstützt 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 über das Touchdisplay in zwei Stufen einstellen: „Standard“ für die maximale Verzögerung und „Reduziert“ für stärkeres Rollen.

✗ Eine adaptive Rekuperation oder Segelfunktion hat der Tesla nicht zu bieten.

1,9 Fahreigenschaften

1,8 Fahrstabilität

✓ Im Kapitel „Fahrstabilität“ machen sich die Fahrwerksoptimierungen des Performance-Modells im Vergleich zu den Standard-Varianten deutlich bemerkbar. Die sportlichste Model-Y-Ausführung punktet mit hoher Fahrsicherheit bei gleichzeitig sehr guter Fahrdynamik. Verantwortlich hierfür sind neben strafferen Federn und Stabilisatoren sowie steiferen Fahrwerksbuchsen vor allem die serienmäßig adaptiv geregelten Dämpfer sowie die größere Bereifung im Format 255/35 R21 vorn sowie 275/35 R21 hinten. Damit gerüstet bietet der Amerikaner ein hohes Gripniveau, das sich in einem weitgehend neutralen Fahrverhalten und damit einhergehend in einer hohen Fahrsicherheit manifestiert. Von einem abrupten Lenkimpuls zeigt sich der Tesla dank der kräftigen Zentrierung und des umgehenden ESP-Eingriffs weitgehend unbeeindruckt, auch wenn aufgrund der direkten Übersetzung eine merkliche Änderung der Fahrtrichtung erfolgt.

Im ADAC Ausweichtest schneidet das Performance-Modell ausgezeichnet ab. Dank des neutralen Fahrverhaltens und des hohen Gripniveaus sind lediglich leichte ESP-Eingriffe erforderlich, die zudem sehr sensibel erfolgen. Geht man das Fahrmanöver dynamischer an und lenkt dabei weniger weit und schnell, pflügt der Tesla bemerkenswert flink durch den Pylonenparcours, ohne der Person hinter dem Steuer dabei allzu viel fahrerisches Können abzuverlangen.

✗ Die direkte Lenkübertragung in Kombination mit dem spontanen Ansprechverhalten aus der Nulllage heraus sorgt gerade bei höheren Fahrgeschwindigkeiten für ein leicht nervöses Fahrverhalten.

1,7 Lenkung

✓ Die elektromechanische Servolenkung wurde für das Model Y Performance neu kalibriert. Die Servounterstützung erfolgt geschwindigkeitsabhängig und überzeugt insgesamt mit einer ausgewogenen Abstimmung. Das Lenkrad fällt zwar relativ klein aus, vermittelt aber ein gutes Lenkgefühl. Lediglich um die Mittellage geht durch die ausgeprägte Dämpfung etwas Rückmeldung verloren. Der Fahrer hat die Wahl zwischen drei Modi und kann die Höhe der Lenkkraftunterstützung nach seinem Wunsch anpassen.

Mit rund 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Übersetzung recht direkt ausgelegt, wodurch sich der Lenkaufwand gerade innerorts in engen Grenzen hält. Positiv fällt auch die Zentrierung auf: Die vollständige Rückstellung erfolgt zwar erst bei höherem Tempo, die Mittellage lässt sich jedoch bereits bei geringerer Geschwindigkeit gut ertasten.

2,2 Bremse

✓ Das Model Y Performance AWD verfügt über eine Performance-spezifische Bremsanlage, die unter anderem an den roten Bremssätteln erkennbar ist. Während der Durchmesser der rundum innenbelüfteten Scheiben unverändert blieb, wurde die Dicke jeweils um 2 mm erhöht. Bei der Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen im Mittel aus zehn Bremsungen 35,0 m – ein guter Wert. Das Ansprechen der Bremse und das Pedalgefühl bleiben jedoch verbesserungswürdig: Das Pedal wirkt zunächst recht hart und dürfte dabei mehr Rückmeldung bieten. Der Übergang zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse ist dagegen kaum wahrnehmbar.

2,2 Sicherheit

2,8 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 "Potenzial für Voll-Selbstständiges Fahren" verfügbar. Generell ist der Tesla in puncto Fahrerassistenz bereits ab Werk gut ausgestattet, bei der Funktionsqualität der ausschließlich kamerabasierten Systeme gibt es hingegen weiterhin deutliches Verbesserungspotenzial. Zwar verzichtet der Testwagen mit seinem aktuellen Softwarestand auf inflationäre Kollisionswarnungen, wie es uns beim Test 2025 noch negativ aufgefallen war, speziell die adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 150 km/h) dürfte jedoch vorausschauender und souveräner agieren. Sporadisch kommt es zudem weiterhin zu sogenannten Phantombremssungen, 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 Wiederauffahren 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 Y 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, dadurch muss man nicht zwangsläufig permanent in Kontakt mit dem Steuerrad sein. Allerdings wirkt das Lenken des Assistenten oft nervös. Ebenfalls wenig vertrauenerweckend sind der automatische Spurwechsel (Option) und die teils unbegründeten Meldungen bzw. Eingriffe des Spurhalteassistenten. Generell sind die

Eingriffe ins Lenkrad 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
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Spurwechselautomatik

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Tempomat
-  Ausweichassistent

 Insassenschutzsystem proaktiv

1,9 Passive Sicherheit

✓ Im Euro NCAP-Crashtest erzielt das Model Y beim Insassenschutz 91 Prozent der möglichen Punkte (Test: 11/2025). 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 fixen vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,85 m Körpergröße guten Schutz, die äußeren Kopfstützen im Fond bis rund 1,80 m. Die mittlere Kopfstütze lässt sich nahezu ebenso weit ausziehen und bietet einen vergleichbaren 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. Zur Sicherung schwerer Gegenstände stehen im Kofferraum vier stabile Zurrösen bereit. Positiv: Reflektoren an den vorderen Türen verbessern bei Dunkelheit die Sichtbarkeit geöffneter Türen für andere Verkehrsteilnehmer.

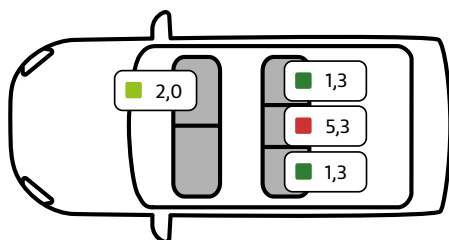
✗ Ein Trennnetz ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich. Verbandtasche und Warndreieck befinden sich standardmäßig in einer Kombitasche unter dem Ladeboden, wo sie im Ernstfall schlecht erreichbar sind. Besser ist es, wenn man die Tasche griffbereit im Frunk unterbringt. Die versenkten Klapptürgriffe können die Rettung nach einem Unfall unnötig erschweren.

1,9 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit erhält das Tesla Model Y im Crashtest nach der Euro NCAP-Norm 93 Prozent der möglichen Punkte – ein sehr gutes Ergebnis. Das SUV bietet auf den äußeren Fondsitzen Isofix-Aufnahmen mit i-Size-Freigabe, darüber hinaus lassen sich die meisten Kindersitze auch mit dem Gurt lagestabil befestigen. Installiert man dort eine Babyschale mit Basis, lassen sich die vorderen Sitze nicht mehr vollständig zurückfahren. Daher empfiehlt sich eine Sitzprobe vor dem Kauf. 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 Y ist mit einem Radar im Bereich der vorderen Deckenleuchten ausgerüstet, mit dessen Hilfe der Fondbereich überwacht wird. Damit kann das Fahrzeug ein unwissentlich zurückgelassenes Kleinkind erkennen und eine entsprechende Warnung ausgeben.

✗ Auf dem kaum konturierten Fondmittelsitz lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen. Zudem sind laut Hersteller nicht alle Kindersitz-Typen für die Montage zugelassen.



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

2,1 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Beim Fußgängerschutz erzielt das Model Y im Euro NCAP-Crashtest 86 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist glattflächig und vergleichsweise nachgiebig gestaltet. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko besteht vor allem im Bereich der A-Säulen und des unteren Scheibenrahmens. Um den Deformationsweg im Fall eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger zu vergrößern, verfügt das Model Y über eine aktive Fronthau-be. Sie kann sich bei einem Unfall am hinteren Rand um bis zu 100 mm anheben. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Radfahrer und Motorradfahrer.

2,6 Umwelt

2,6 Verbrauch

Inklusive der Ladeverluste beim dreiphasigen AC-Laden mit 11 kW kommt das Model Y Performance AWD bei der ADAC-Verbrauchsmessung auf einen Wert von 20,2 kWh/100 km. Angesichts der hohen Leistung und der gebotenen Fahrleistungen ist dies ein durchaus angemessener Wert für ein sportliches Mittelklasse-SUV. Daraus ergibt sich eine rechnerische Reichweite von 443 km. Für eine Vollladung der Batterie werden 89,6 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.

2,5 Umwelteinfluss

✓ Mit einer Verkehrsfläche von 9,2 m² liegt das Model Y Performance AWD im Klassenvergleich im durchschnittlichen Bereich. Das Leergewicht beträgt 2,0 t und fällt damit deutlich niedriger aus als bei den meisten Konkurrenten. Das Vorbeifahrgeräusch von niedrigen 63 dB(A) befindet sich auf einem selbst für Elektrofahrzeuge auffallend niedrigen Niveau.

3,5 Autokosten

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Das Tesla Model Y Performance AWD ist das Topmodell der Baureihe und schlägt mit einem Grundpreis von 62.990 Euro zu Buche. Das ist viel Geld, angesichts der Fahrleistungen sowie der äußerst umfangreichen Serienausstattung ist der Preis aber durchaus attraktiv. Die deutschen Premium-Konkurrenten sind allerdings deutlich teurer und kosten bei vergleichbarem Ausstattungsniveau mindestens 20.000 Euro mehr.

Tesla gewährt auf das Fahrzeug eine vierjährige Neuwagengarantie, die allerdings auf 80.000 km begrenzt ist. Für Batterie und Antriebseinheit gilt eine Garantie von acht Jahren beziehungsweise

bis 192.000 km. Für die Hochvoltbatterie sichert Tesla innerhalb dieses Zeitraums eine Mindestkapazität von 70 Prozent zu. Gegen Durchrostung gewährt Tesla zwölf Jahre Garantie, auf Lackschäden ein Jahr beziehungsweise 20.000 km.

Als reines Elektroauto profitiert das Model Y zudem von den derzeit geltenden steuerlichen Vergünstigungen – bis Dezember 2035 ist der Stromer von der Kfz-Steuer befreit, danach sind 74 Euro/Jahr fällig. Die Versicherungseinstufungen bewegen sich auf einem noch erträglichen Niveau. Den größten Anteil an den monatlichen Gesamtkosten hat wie üblich der prognostizierte Wertverlust. Für Tesla-Modelle gibt es keine vorgegebenen Werkstattintervalle, stattdessen schreibt der Hersteller einzelne Wartungsarbeiten nach Zeit bzw. Bedarf vor.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model Y	Model Y Premium	Model Y Premium AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	220 (299)	220 (299)	324 (440)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/-	420/-	493/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	201	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	13,1 kWh	14,2 kWh	15,9 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	60,0 (n)	75,0 (n)	79,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/22	21/23/22	21/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74
Preis [Euro]	39.990	50.990	53.990

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

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	338 kW (460 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	190 kW
Maximales Drehmoment	660 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / n.b.
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	89,6 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 350 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 192.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	69 h - 39 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	69 h - 12 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	22 h - 8 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 250	35 min

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

Ladekabel / Anschluss

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

Rekuperation

Stufen/Einstellung	2/Menü
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

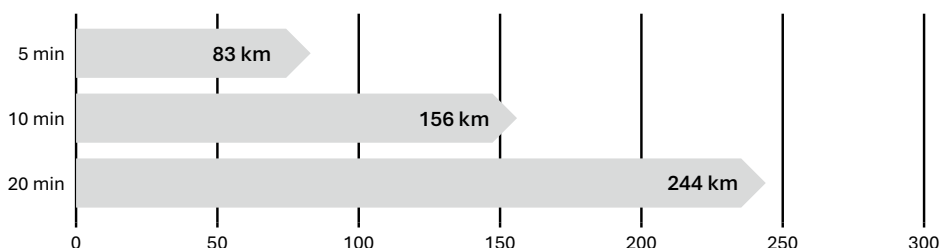
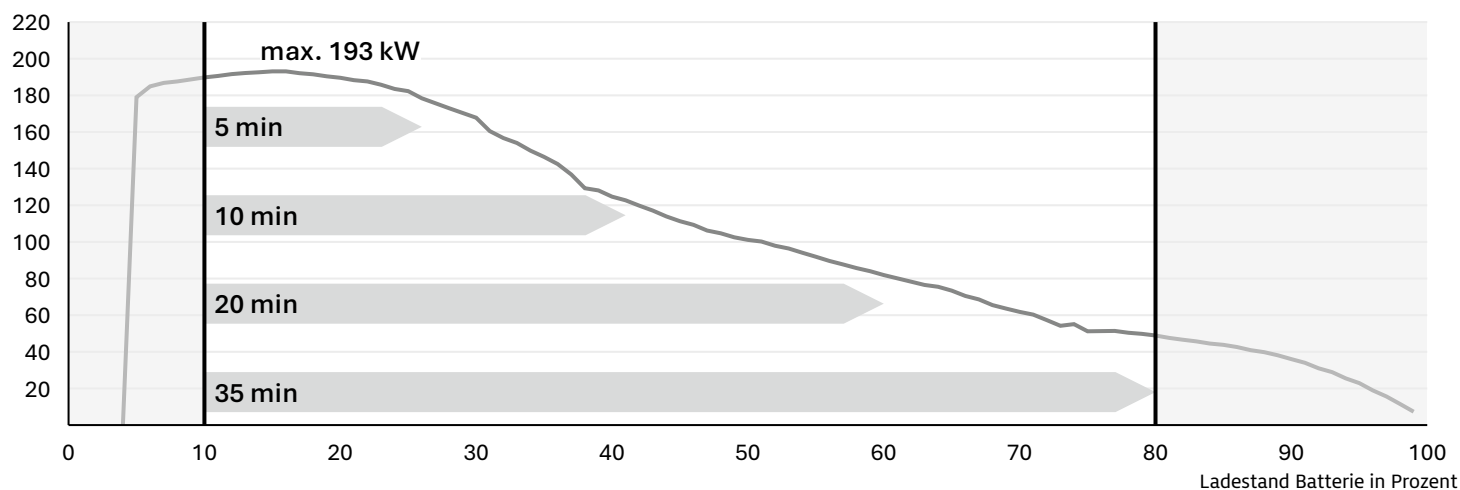
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Nein
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

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
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung Anzeige aktuelle	Nein
Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl	Nein / Ja
Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	101,3 kW
Ladedauer	00:35
Nachgeladene Reichweite	335 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	14,7 kWh / 83 km / 26 %
10 min	27,8 kWh / 156 km / 41 %
20 min	43,5 kWh / 244 km / 60 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Leistung	338 kW/460 PS
Maximales Drehmoment	660 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie) vorne	255/35 R21
Reifengröße (Serie) hinten	275/35 R21
Länge/Breite/Höhe	4.796/1.920/1.611 mm
Leergewicht/Zuladung	2.108/435 kg
Kofferraumvolumen	822/2.138 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/1.600 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	83,0/79,0 kWh
Garantie	4 Jahre oder 80.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Deutschland, Grünheide

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Reifengröße vorne	255/35 R21 98W
Reifengröße hinten	275/35 R21 103W
Reifen	Pirelli P Zero Elect
Wendekreis (li./re.)	12,5 / 12,6 m
Autotest-Verbrauch	20,2 kWh/100 km
Reichweite	443 km
Innengeräusch 130 km/h	63,9 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.130 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	2.032/511 kg
Kofferraum normal	420 l
geklappt/dachhoch	850/1.380 l

Kosten

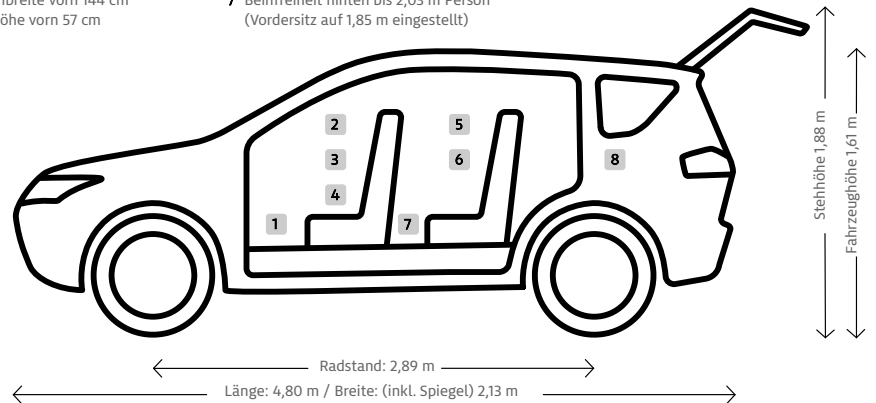
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	110 Euro
Fixkosten	170 Euro
Werkstattkosten	171 Euro
Wertverlust	710 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.161 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen	21/23/23
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	62.990 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Mietwagen	EZ 24.09.2025
Testwagenpreis inkl.	62.990 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	31.810 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2026.20.61

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,91 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,14 m Person
- 3 Innenbreite vorn 144 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 57 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,02 m Person
- 6 Innenbreite hinten 138 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,03 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 420 - 1.380 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
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
Querverkehrswarnung 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.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
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
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

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

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

Bildergalerie

