



Tesla Model Y Maximum Range AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (378 kW/514 PS)

Langen mussten die europäischen Interessenten auf das Tesla Model Y warten, im September 2021 hat das Mittelklasse-SUV endlich auch den Weg nach Deutschland gefunden. Gefertigt werden die für den europäischen Markt bestimmten Model Y aktuell noch in Shanghai, bis die neue Gigafactory in Grünheide ihren Betrieb aufnimmt. Die Verarbeitungsqualität – in der Vergangenheit oftmals ein großer Kritikpunkt bei Tesla-Modellen – profitiert jedenfalls von der chinesischen Sorgfalt. Die Karosseriequalität ist tadellos, auch das Interieur hinterlässt einen soliden und wertigen Eindruck. Zudem überzeugt das Model Y mit viel Platz für vier Insassen samt Gepäck, leider fällt die erlaubte Zuladung mit weniger als 400 kg viel zu gering aus. Weitere Kritikpunkte sind das sehr ablenkungsintensive Bedienkonzept, der große Wendekreis sowie die Federung, die für ein Familien-SUV doch sehr straff geraten ist. Auf der anderen Seite punktet der Allradler mit seinem bemerkenswert agilen und sicheren Fahrverhalten. Auch antriebsseitig überzeugt das Model Y Maximum Range AWD auf ganzer Linie: Der Antriebskomfort und die Fahrleistungen sind erstklassig, der Verbrauch hält sich dabei im Rahmen. Die ermittelte Reichweite von 370 km ist im Vergleich zur Konkurrenz etwas enttäuschend. Der Preis für das Einsteiger-Model Y beträgt aktuell knapp 60.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a Audi Q4 e-tron, BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Skoda Enyaq, VW ID.4.

- ⊕ gute Verarbeitung, kraftvoller und geschmeidiger Antrieb, großzügiges Platzangebot, sicheres und agiles Fahrverhalten
- ⊖ umständliches und ablenkungsintensives Bediensystem, unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme, weder Laderaumabdeckung noch Gepäckraumtrennnetz erhältlich, geringe Zuladung, großer Wendekreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Hier kann das Model Y gleich zu Beginn des Autotests punkten. Besser verarbeitet als das Mittelklasse-SUV war bislang kein Tesla-Modell, das den Weg ins ADAC Technikzentrum gefunden hat. Die Verarbeitung der Karosserie und des Interieurs ist um Welten besser als bisher. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und sind durchschnittlich breit. Einzig die Blechkanten dürften sorgfältiger umgelegt und versiegelt sein. Positiv: Der Frunk öffnet dank Gasdruckfedern ohne großen Kraftaufwand und bleibt selbstständig offen. Der Innenraum präsentiert sich ebenfalls sauber verarbeitet und hinterlässt einen soliden und

wertigen Eindruck. Die verwendeten Materialien müssen den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz nicht scheuen. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind – wie in dieser Fahrzeugklasse üblich – im oberen Bereich geschäumt. Lobenswert: A- und B-Säulen sind ebenso wie die Sonnenblenden mit Stoff bezogen, die Innenseite des Handschuhfachs mit Filz verkleidet – davon können Fahrer der Konkurrenzmodelle aus dem Volkswagen-Konzern nur träumen. Der Unterboden ist glattflächig und komplett verkleidet, was nicht nur dem Korrosionsschutz, sondern auch der Aerodynamik zu Gute kommt.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die netto 77-kWh-Batterie des Model Y Maximum Range kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2-Stecker samt Adapter für CEE-Steckdosen (Campingadapter) sowie ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose sind serienmäßig an Bord. Die Kabel können im Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) verstaut werden.

Das Laden an der Haushaltssteckdose oder blauer CEE-Steckdose bietet sich nur für Teilladungen und ergibt in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa 7,5 Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter optimalen Bedingungen etwa 35 Minuten. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung von 188 kW kontinuierlich, sodass mit zunehmendem Ladefortschritt die in derselben Zeit gewonnene Reichweite abnimmt. Für die Lebensdauer des Akkus ist es zuträglich, im täglichen Betrieb die Akkukapazität auf 80 bis 90 Prozent zu beschränken und nur vor langen Strecken auf 100 % aufzuladen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine Reichweite von rund 370 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von bis zu 500 km möglich. Es gibt für das Model Y eine abnehmbare Anhängerkupplung –

keine Selbstverständlichkeit bei E-Autos. An den Kugelkopf darf man gebremste Anhänger bis 1,6 t Gewicht hängen – ein guter Wert für ein E-Auto, für ein SUV mit Allradantrieb allerdings kein berauschender Wert. Die Stützlast beträgt 100 kg – das reicht auch für den Transport von zwei E-Bikes auf einem Fahrradträger. Für das Dach bietet Tesla einen Träger an, der mit 75 kg belastet werden darf.

⊕ Tesla besitzt als einziger Hersteller ein eigenes Ladesäulennetz (Tesla Supercharger), zusätzlich kann das Model Y auch an öffentlichen Ladesäulen laden. Dank der automatischen Integration der Ladesäulen in die Routenplanung müssen sich Tesla-Fahrer bei längeren Etappen keine Gedanken um die Ladeplanung machen, die erledigt zuverlässig das Auto. In diesem für E-Autos elementaren Punkt kann Tesla aktuell kein anderer Hersteller das Wasser reichen.

⊖ Das 4,75 m lange und inklusive der Außenspiegel 2,13 m breite SUV erfordert in der Stadt mitunter eine kundige Hand beim Rangieren. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis mit 12,7 m sehr groß ausfällt. Klein fällt hingegen die zulässige Zuladung des Testwagens aus, die lediglich 387 kg beträgt bei fünf Personen à 75 kg bleiben lediglich 12 kg für das Gepäck – das ist eindeutig zu wenig.

Um für Reifenpannen vorzusorgen, gibt es kein Reserverad, sondern lediglich ein Reifenreparaturset im Tesla-Zubehör.

2,9 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer sorgen für eine deutlich bessere Fahrbahnausleuchtung als das Pendant im Model 3. Kritikwürdig ist allerdings das starke Streulicht, das v. a. bei Niederschlag stören kann, sowie die fehlende Scheinwerferreinigungsanlage. Bei den Lichtfunktionen schneidet das SUV im Vergleich zur Konkurrenz jedoch schlecht ab. Es ist lediglich

ein statischer Fernlichtassistent vorhanden, eine dynamische Variante, die andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, ist ebenso wenig erhältlich wie ein Abbiege- oder Kurvenlicht. Was noch auffällt: Beide Scheinwerfer werfen einen pyramidenförmigen Lichtkegel auf die Straße, der mit der in der EU gewünschten „Wannenform“ des Abblendlichts nicht

viel gemein hat. Entgegenkommende Fahrer sind deshalb auch ohne Fernlicht häufig geblendet. Im Fahrzeugmenü lässt sich wenigstens einfach eine Scheinwerfereinstellung vornehmen – hier sollte aber dennoch unbedingt eine Kfz-Fachkraft mit entsprechender Messtechnik ran, um den Lichtkegel verkehrstauglicher einzustellen.

⊕ Die Enden des Model Y kann man nicht einsehen, nur abschätzen. Zum Glück sind Einparkhilfen und Kameras rundum zur Stelle, so kann man leicht zentimetergenau einparken. Zentimetergenau ist hier wörtlich zu nehmen, denn der Tesla zeigt den Abstand tatsächlich in Zentimetern an. Optional kommt noch ein Einparkassistent hinzu sowie die Möglichkeit, das Fahrzeug per Smartphone „herbeizurufen“. Außen- und Innenspiegel blenden serienmäßig automatisch ab. Niedrige Hindernisse kann man vor dem Auto dank der niedrigen Fronthaube prima einsehen, wie auch überhaupt die großen Fensterflächen vorn eine gute Übersicht ermöglichen.

⊖ Weil die Unterkante der Heckscheibe sehr hoch liegt, sind bodennahe Gegenstände hinter dem Fahrzeug kaum zu erkennen – die Rückfahrkamera ist also ein wichtiges Instrument, um die Übersicht zu behalten. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Tesla nicht gut ab, weil insbesondere nach schräg hinten und hinten die Sicht deutlich eingeschränkt wird.

Bei aktivierter Warnblinkanlage ist keine Fahrtrichtungsanzeige möglich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Hinein und hinaus gelangt man in das Model Y vorn und hinten klassentypisch recht bequem, auch wenn die Schweller etwas niedriger ausfallen dürften. Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung 59 cm über dem Boden. Das sorgt nicht nur für einen bequemen Ein- und Ausstieg, sondern auch für eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr.

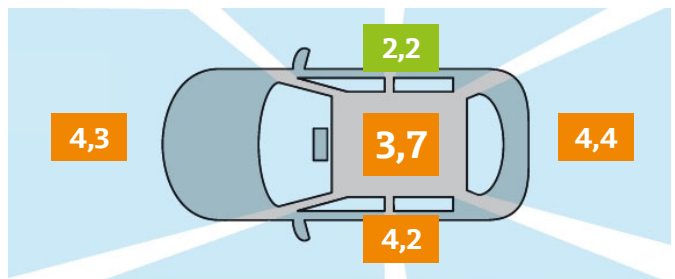
⊖ Die Klapptürgriffe sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Menschen mit kleinen Händen brauchen oft beide Hände, um die Tür zu öffnen. Außerdem lassen sich die fahrerseitigen Griffe nicht mit der rechten Hand bedienen. Ein simpler Bügeltürgriff mag zwar schnöde wirken, hat sich aber nicht umsonst flächendeckend durchgesetzt – auch, weil man als Helfer nach einem Unfall vernünftig an der Tür ziehen kann. Das Model Y wird nicht mit einem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit einer zerbrechlich wirkenden Karte im Scheckkartenformat. Diese muss man zum Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs an die fahrerseitige B-Säule halten, anschließend kann man einsteigen und losfahren. Dies ist im Alltag als sehr umständlich: Öffnet man beispielsweise im Stand die Tür, um etwas aus dem Kofferraum zu holen, muss man anschließend die Karte wieder an die Mittelkonsole halten, um die Fahrbereitschaft



Breite Dachsäulen, eine schmale, hoch liegende Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

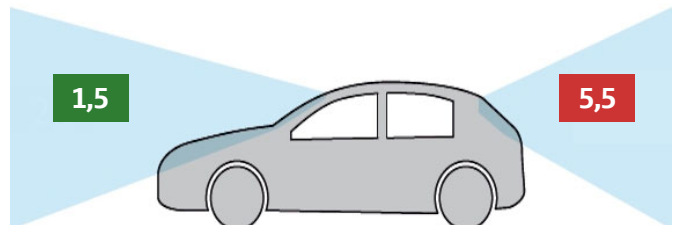
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



wieder herzustellen. Dasselbe geschieht, wenn zwischen Einsteigen und gewünschter Abfahrt mehr als 30 Sekunden vergehen. Oder um etwa bei verschlossenem Fahrzeug – im schlimmsten Fall vollbepackt – den Kofferraum zu beladen, muss man zunächst das Auto an der B-Säule entriegeln und öffnen, um anschließend die Kofferraumklappe öffnen zu können. Das alles ist sehr unkomfortabel, daher sollte man unbedingt entweder den optionalen Fahrzeugschlüssel – in Gestalt eines miniaturisierten Teslas – ordern oder alternativ das Smartphone als Fahrzeugschlüssel nutzen. Beide Optionen fungieren als Keyless-Schlüssel, so dass das Model Y bei Annäherung automatisch entriegelt wird. Entfernt man sich mit dem Handy vom Fahrzeug, verriegelt sich der Tesla dann auch wieder selbstständig. Am Dachhimmel stehen vorn wie hinten keine Haltegriffe zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst 420 l bis zur Fensterunterkante, eine Laderaumabdeckung gibt es für das Model Y zu unserer Verwunderung nicht. Nutzt man den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 540 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 850 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 l Volumen verfügbar. Unter der Fronthaube findet man im Frunk zusätzlich rund 80 l Stauraum vor.



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

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, per Fußschwenk unter die Heckklappe ist dies allerdings nicht möglich. Personen bis rund 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss einen schmerzhaften Kontakt mit dem Kopf zur Folge haben kann. Die Ladekante liegt mit 70 cm recht hoch über der Fahrbahn. Allerdings befinden sich Ladekante und -boden auf einer Ebene, was das Be- und Entladen erleichtert. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen.

⊖ Der große Kofferraum wird von nur einer LED-Leuchte nicht optimal ausgeleuchtet.



Aufgrund der großen Laderaumöffnung fasst der Kofferraum auch sperrigere Gegenstände.

1,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Dies geht aber nicht vom Kofferraum aus, sondern man muss oben an den Lehnen einen Hebel ziehen. Die Lehnen klappen nach dem Entriegeln automatisch um.

Der Kofferraum hat zwei große Fächer unter dem Ladeboden sowie zwei Ablagefächer links und rechts. Praktische Taschenhaken sucht man vergeblich.

⊖ Eine Laderaumabdeckung sowie eine praktische Durchlademöglichkeit gibt es für das Model Y nicht.

2,5 INNENRAUM

3,6 Bedienung

Das Tesla Model Y hat das Cockpit eins zu eins von der Mittelklasse-Limousine Model 3 übernommen – und damit auch dessen Bedienschwächen. Nahezu alle Funktionen werden

über das große Zentralscreen gesteuert, weniger Tasten findet man aktuell in keinem Fahrzeug. Selbst für die Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads fehlen separate Tasten. Die

maximale Reduzierung der Schalter und Knöpfe im Innenraum wird als Innovation verkauft, allerdings geht diese Reduktion mit einem enormen Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen einher.

So reduziert sich also die Bedienung im Model Y fast komplett auf den zentralen 15-Zoll-Bildschirm in der Mitte. Der linke Teil des Touchscreens zeigt immer Geschwindigkeit, Lichtstellung und weitere Dinge an, die man normalerweise in einem Kombiinstrument vor dem Lenkrad sieht. Der größere, rechte Teil beherbergt alle einstellbaren Funktionen wie Navigation oder Klimaregelung. Selbst für die Wahl der Scheibenwischergeschwindigkeit oder Scheinwerfereinstellung muss man in ein Untermenü des Infotainmentsystems. Immerhin kann man sich zumindest teilweise mit der Sprachsteuerung behelfen, mit deren Hilfe sich einige Funktionen steuern lassen und die keine vorgegeben Sprachbefehle verlangt.

⊖ Tesla treibt es bei der Bedienung auf die Spitze, und schießt dabei deutlich über das Ziel hinaus. Zwei Beispiele verdeutlichen dies: Die Richtung der Lüftungsdüsen muss umständlich über das Zentralsdisplay verstellt werden. Und die

Taste für die Warnblinkanlage befindet sich am Dachhimmel und dort außerhalb des Sichtbereichs des Fahrers – hier stellt Tesla die (cleane) Optik vor die Sicherheit.



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf hohem Niveau - die Verarbeitungsqualität hat gegenüber den bisherigen Modellen einen großen Schritt nach vorne getan. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss allerdings hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht überzeugen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Tesla Model Y ist mit DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen und fünf USB-Anschlüssen (einen davon im Handschuhfach für Dashcamfunktion) ausgestattet. Smartphones lassen sich mittels der beiden sehr gut erreichbaren induktiven Ladeschalen aufladen. Apple CarPlay oder Android Auto sind

für das Model Y wie bei allen Teslas nicht zu haben, hier gehen die Amerikaner einen Sonderweg. Per App kann der Fahrer auf Fahrzeugdaten und -funktionen zugreifen. So lässt sich beispielsweise der aktuelle Standort und die verbleibende Reichweite abfragen oder die Klimatisierung steuern. Zumindest über das Zubehör gibt es die Möglichkeit, Grundstücks- und Garagentore via Homelink zu steuern.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn bietet das Model Y gute Platzverhältnisse, sowohl gefühlt als auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Menschen zurück schieben, über dem Scheitel ist dann noch viel Luft. Auch subjektiv gibt es dank der großen Fensterflächen, des flachen Armaturenbretts und des

serienmäßigen Panoramadachs ein angenehmes Raumgefühl. Die dunkle Innenausstattung des Testwagens wirkt allerdings tatsächlich nicht so luftig wie die alternativ erhältliche, großteils weiße Ausstattung.

1,4 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond bietet das Model Y nochmals bessere Platzverhältnisse als vorn. Die großzügige Beinfreiheit reicht selbst für 2,10 m große Insassen, überm Kopf ist dabei trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie als Folge der tropfenförmigen Karosserie noch eine Handbreit Luft zwischen Dachhimmel und dem Scheitel des Mitfahrers. Das Raumgefühl ist auch dank des großen Panoramadachs sehr gut und wird lediglich durch die hohe Seitenlinie etwas geschmälert.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum ist mit einer vernünftigen Anzahl an Ablagen ausgestattet. Vorn und hinten finden je zwei Becher Platz, es gibt große Fächer in der Mittelkonsole, Türfächer und ein Handschuhfach, für dessen Öffnung man allerdings den Touchscreen bemühen muss. Pfiffig: Es lässt sich per PIN sperren.

⊕ Aktuell ist das Model Y ausschließlich als Fünfsitzer verfügbar, zu einem späteren Zeitpunkt soll auch eine siebensitzige Variante erhältlich sein. Die Rücksitzlehne lässt sich dreistufig in der Neigung verstellen.

2,6 KOMFORT

3,4 Federung

Tesla hat das Fahrwerk des Model Y recht straff abgestimmt. Zu einem – wenn auch sehr leistungsstarken – Familien-SUV mag dies nicht so recht passen. Leider ist eine adaptive Dämpferregelung, die den Zielkonflikt aus Fahrdynamik und Fahrkomfort deutlich besser auflösen könnte, für das Model Y im Gegensatz zu den meisten Premium-Konkurrenten nicht erhältlich, daher muss der Kunde mit dem gebotenen Federungskomfort leben. Über Einzelhindernisse wie Kanaldeckel rumpelt das SUV recht unsanft hinweg, die meisten Unebenheiten

des urbanen Straßenbaus bleiben den Tesla-Insassen nicht verborgen. Die großen und schweren 19-Zoll-Räder tragen ebenfalls ihren Anteil zum spröden Abrollkomfort bei. Oftmals besorgt sich der Federungskomfort mit zunehmender Geschwindigkeit, leider nicht so beim Model Y. Auch auf Landstraßen und Autobahnen kommt der Aufbau kaum zur Ruhe, speziell das Kippen um die Querachse, das bei kürzeren Bodenwellen hervorgerufen wird, ist auf Dauer störend.

2,3 Sitze

⊕ Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt die Vierwege-Lendenwirbelstütze des Fahrersitzes für eine angenehme Sitzposition. Auch Kontur und Polsterung der Sitzgelegenheiten gefallen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Der Seitenhalt ist allerdings nicht sonderlich gut ausgeprägt. Der Tesla merkt sich Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegелеinstellung in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind.

Auch hinten sitzt man durchaus bequem, besonders der angenehme Kniewinkel und die Möglichkeit, die Neigung der Rücksitzlehne einzustellen, sorgen für einen guten Sitzkomfort.

⊖ Die integrierten Kopfstützen lassen sich weder in der Höhe noch im Abstand zum Kopf einstellen.

2,8 Innengeräusch

Auch wenn man es von einem Elektroauto erwarten würde, ist der Tesla ist kein wirklich leises Auto. Zwar ist der Elektromotor kaum zu hören, die Umgebungs- und vor allem die

Windgeräusche sind aber durchaus präsent. Die Konkurrenz in dieser Fahrzeugklasse ist da ein gutes Stück besser. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,0 dB(A).

2,0 Klimatisierung

⊕ Das Model Y ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaanlage ausgestattet. Durch die elektrisch betriebene Klimaanlage ist deren Betrieb auch bei abgeschaltetem Fahrzeug möglich, der Innenraum wird auf Wunsch (auch per Handy-App) also nicht nur gelüftet, sondern aktiv gekühlt. Ein Überhitzungsschutz kümmert sich bei Bedarf auch im geparkten Model Y um noch erträgliche Temperaturen – und

auch an Hundebesitzer wurde gedacht: Es gibt einen speziell auf die Verbeiner zugeschnittenen Hundemodus, der den Innenraum überwacht und den Hund vor dem Hitzekollaps bewahrt. Serienmäßig sorgen hinten verdunkelte Scheiben bei Sonnenschein für ein angenehmeres Klima.

Für die kalten Tage hält das SUV beheizbare Vordersitze, drei beheizbare Fondsitze sowie eine Lenkradheizung bereit.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Das Das Model Y Maximum Range hat je einen E-Motor an Vorder- und Hinterachse. Die E-Maschinen leisten zusammen 378 kW/514 PS, einen Wert für das maximale Drehmoment gibt Tesla nicht an. Der Sprint von 0 auf 100 schafft das Model Y Maximum Range AWD laut Tesla in 5,0 s – das sind Fahrleistungen auf Sportwagenniveau. Auch die Zwischensprints – gemessen von 60 auf 100 (2,4 s) und 80 auf

120 km/h (3,1 s) sind mit einem Fingerschnipp erledigt. Typisch Tesla: Gegen Aufpreis lässt sich die Option „Acceleration Boost“ nachträglich per App oder über das Tesla-Konto aktivieren. Die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h soll sich dadurch von 5,0 auf 4,4 s verkürzen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 217 km/h, womit das Model Y die meisten Konkurrenten übertrumpft.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur eines Elektromotors ist derzeit unschlagbar. Ohne Vibrationen und mit sowohl unmittelbar abrufbarer als auch gleichmäßig einsetzender Leistung gesegnet, ist der elektrische Antrieb des Model Y nahe am Ideal

eines Motors. Besser geht es nicht, das müssen selbst hartgesottene Fans von Verbrennungsmotoren neidlos anerkennen.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Eine feste Übersetzung reicht dem Elektroauto aus, Komfort und Vortrieb mindernde Schaltvorgänge kennt der Teslafahrer also nicht. Der Wählhebel für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung ist direkt am Lenkrad

angebracht und damit perfekt erreichbar sowie sinnfällig zu bedienen. Auch der Komfort überzeugt: Im Menü kann ausgewählt werden, ob die sanft einsetzende Kriechfunktion aktiviert werden soll oder darauf verzichtet wird.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Für E-Autoverhältnisse ist das Model Y mit knapp unter 2 t zwar vergleichsweise leicht, absolut gesehen aber natürlich ein schweres Trumm Auto, was einer ausgeprägten Fahrdynamik im Wege steht. Hierfür förderlich sind jedoch neben der ausgewogenen Gewichtsverteilung auch der recht niedrige Schwerpunkt, der durch den im Wagenboden untergebrachten Akku nach unten wandert. Das Resultat überrascht, das Model Y legt eine bemerkenswertes Maß an Fahrdynamik an den Tag – das straffe Fahrwerk und die sportliche Bereifung machen sich hier positiv bemerkbar. Die Wankbewegungen sind für ein SUV auffallend gering.

Den ADAC Ausweichtest meistert der Tesla problemlos und zeigt dabei große Reserven. Zwar „schwimmt“ er minimal, es gibt also noch präziser zu fahrende Autos, aber in Sachen Fahrsicherheit lässt er nichts anbrennen und fährt stabil durch den Ausweich-Parcours. Auch unter fahrdynamischen

Gesichtspunkten überzeugt der Stromer, die erreichbaren Geschwindigkeiten sind hoch, bevor er im Grenzbereich gut kontrollierbar über die Vorderachse schiebt. Selbst unter Lastwechseln bleibt der Tesla seiner Kurvenlinie weitgehend treu. Die sensible ESP-Regelung sorgt in Verbindung mit der blitzschnellen Kraftverteilung für ein sehr sicheres Kurvenverhalten, auch und gerade bei viel Einsatz des Fahrpedals. Die Traktion ist aufgrund der beiden angetriebenen Achsen und der sehr sensiblen Antriebsschlupfregelung trotz der hohen Antriebsleistung tadellos.

⊖ Durch die extrem direkt übersetzte Lenkung ist das Model Y auf der Autobahn recht nervös. Auch wer nur entspannt geradeausfahren möchte, muss oftmals die Spur korrigieren.

1,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, einer nicht zu starken Lenkkraftunterstützung, guter Präzision und klarer Zentrierung. Was etwas abgeht, ist das Gefühl für den Haftzustand der Reifen, mitunter kommt man sich entkoppelt vor. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man infolge der sehr direkten Lenkübersetzung nur zwei Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand ist dadurch gering. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind kein Thema, auch bei der Allrad-Version nicht.

2,4 Bremse

⊕ Der Testwagen verzögert gut: 34,5 m im Schnitt sind ein guter Wert. Das Ansprechen des Pedals könnte präziser sein. Im Alltag kommt man zwar problemlos klar, das eher teigige Pedalgefühl passt aber nicht zum sportlich-technoiden Gesamteindruck des Autos.
























2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der serienmäßige Basis-Autopilot umfasst ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung, eine radarbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung, sowie einen Spurhalteassistenten und Totwinkelwarner. Zusätzlich sind zwei weitere Ausbaustufen des Autopiloten erhältlich: Der Enhanced-Autopilot beinhaltet eine Spurwechselautomatik, einen vollautonomen Autobahnpiiloten. Die umfangreichste Variante des Autopiloten mit der sperrigen Bezeichnung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ bietet zusätzlich eine Ampel- und Stoppschilderkennung sowie – in naher Zukunft – einen City-Lenkassistenten, der innerorts die Lenkarbeit übernehmen kann.

⊖ Der Autopilot im Model Y – und dabei vor allem der Geschwindigkeitsassistent – funktioniert wie im 2019 getesteten Model 3 nach wie vor nicht zuverlässig. Es kommt immer wieder vor, dass das Fahrzeug bei aktiviertem Autopiloten ungewollt beschleunigt oder abbremst – beides kann zu kritischen Verkehrssituationen führen. Zwar nutzt das Model Y im Gegensatz zu früheren Model 3-Fahrzeugen die Kameras in der Windschutzscheibe auch für die Verkehrszeichenerkennung, allerdings lediglich außerhalb von Autobahnen. Hinzu kommt, dass der Geschwindigkeitsbereich des Autopiloten auf eine maximale Geschwindigkeit von maximal 150 km/h beschränkt ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist für das Tesla Model Y zum Zeitpunkt des Tests noch nicht verfügbar. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie mit von vorn bis hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 m, hinten außen allerdings lediglich bis 1,70 m. Nicht angeschnallte Personen werden durch einen Abgleich von Sitzerkennungsmatte und Gurtsensor erkannt und im Bildschirm deutlich angezeigt – und zwar auf allen fünf Plätzen.

Der Tesla kommt mit e-Call, einem Notrufsystem, das bei

einem schweren Unfall oder einem Notfall automatisch Rettungskräfte ruft und standardisierte Informationen über das Fahrzeug, die Anzahl der im Fahrzeug erkannten Personen und GPS-Daten an eine Notrufzentrale übermittelt.

⊖ Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden, zudem vermisst man ein Kofferraumnetz. Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist für das Tesla Model Y zum Zeitpunkt des Tests noch nicht verfügbar. Das SUV bietet auf den äußeren Fondsitzen Isofix-Aufnahmen, dort kann man die meisten Sitze auch mit den Gurten stabil befestigen. Leider sind die Isofix-Haken unter dem Sitzpolster angebracht und dort schlecht zu erreichen. Besonders hohe Kindersitze können an den nicht demontierbaren Kopfstützen anstoßen. Vor dem Kauf empfiehlt sich daher eine Probemontage. Besonders raumgreifende Sitze, wie etwa rückwärtsgerichtete Kindersitze mit Basis und Stützfuß, schränken den Verstellbereich der Vordersitze nur minimal ein.

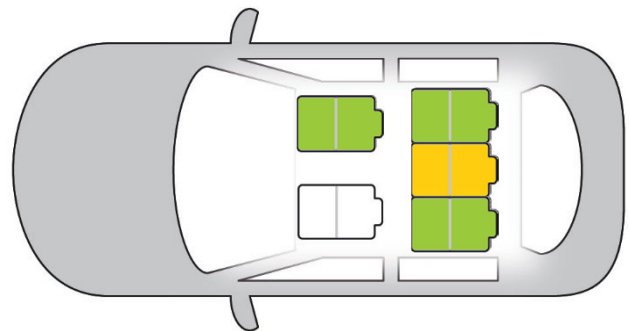
Der Beifahrersitz hat auch das Problem der nicht demontierbaren Kopfstütze, die mit hohen Kindersitzen unter Umständen nicht zusammen passt. Ansonsten aber sind die Gurte dort gut für Kindersitze geeignet, Isofix steht nicht zur Verfügung.

Die hinteren Türen sind für die Kindersicherheit per Bordmenü von vorn aus verriegelbar, eine gute Lösung. Auch kann man dort den Beifahrerairbag deaktivieren, um auf dem Beifahrerplatz nach hinten gerichtete Kindersitze zu verwenden.

⊖ Auf dem kaum konturierten Fondmittelsitz lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen. Das dürfte allerdings in den wenigsten Fällen eine Rolle spielen, da ohnehin nur zwei Sitze gleichzeitig auf der Rücksitzbank Platz finden.

Kindersitze

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



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)

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist für das Tesla Model Y zum Zeitpunkt des Tests noch nicht verfügbar. Es ist von einem passablen Fußgängerschutz auszugehen, da die Front glattflächig gestaltet ist. Zudem befindet sich unter der Haube kein Motor, der Fußgänger beim Aufprall zusätzlich gefährden könnte. Die Bereiche um die Frontscheibe (z. B. die A-Säulen)

sind aus Karosseriestabilitätsgründen recht hart ausgeführt und bergen ohne einen zusätzlichen Fußgängerairbag ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann laut Bedienungsanleitung auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen.

2,0 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,6 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste) ermittelt. Um die leere Batterie vollzuladen, werden für den 77 kWh (netto) großen Akku 83,8 kWh benötigt (Ladung 3-phasig mit 16 A, 11 kW). Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest

zugrunde, ergibt sich für das Model Y Maximum Range AWD eine Reichweite von gut 370 km. Aus den 22,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 113 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest sehr gute 46 von 60 möglichen Punkten.

2,5 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 22,6 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 92 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Tesla Model Y Maximum Range AWD 35 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe erreicht der Testwagen mit 81 Punkten vier Sterne im ADAC Ecotest.

3,4 AUTOKOSTEN

3,4 Monatliche Gesamtkosten

Das Tesla Model Y kostet als Maximum Range AWD 59.965 Euro, zudem fallen 980 Euro als Bearbeitungsgebühren an. Die Ausstattung ist dabei sehr umfangreich und relativiert den hohen Grundpreis. Optionen gibt es bei Tesla wie üblich sehr wenige, sie beschränken sich auf größere Räder, Metalliclackierung (vier Farben stehen zur Wahl), eine weiße Innenausstattung, Anhängerkupplung sowie die beiden Ausbaustufen des Autopiloten.

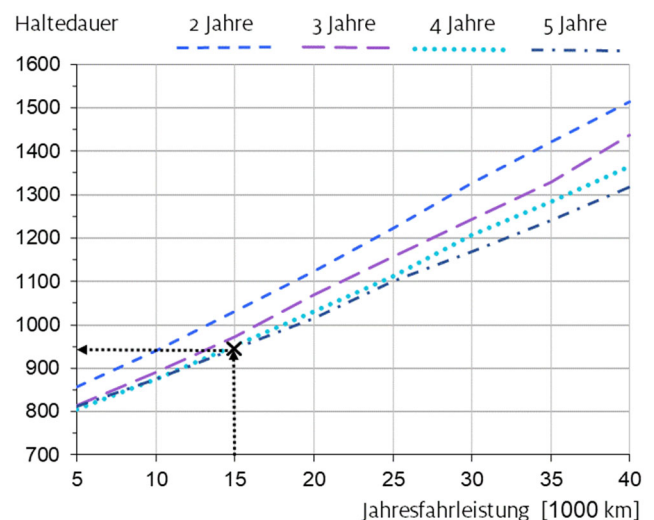
Der Wartungsaufwand ist bei E-Autos üblich deutlich geringer als bei Verbrennermodellen. Tesla geht sogar noch einen Schritt weiter und verzichtet auf fixe Inspektionsintervalle und gibt lediglich Empfehlungen, wann bestimmte Komponenten kontrolliert oder ersetzt werden sollten.

Tesla gibt auf das Fahrzeug großzügige vier Jahre Garantie, allerdings nur bis 80.000 km. Für Antrieb und Batterie geben die Amerikaner acht Jahre Garantie bzw. bis 192.000 km – je nachdem, was zuerst eintritt – sowie mindestens 70 Prozent der Akkukapazität über die Garantielaufzeit.

Von der Kfz-Steuer ist das Elektroauto in Deutschland die ersten zehn Jahre befreit. Die Versicherungseinstufungen für das Tesla Model Y Maximum Range sind ungünstig, die Kosten entsprechend hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 944 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model Y Maximum Range AWD	Model Y Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	378 (514)	393 (534)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	5,0	3,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	241
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	16,9/16,9 kWh E	17,1/17,1 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/23	20/29/23
Steuer pro Jahr [Euro]	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	59.965	66.965

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	378 kW (514 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	153 kW
maximales Drehmoment	n.b.
Ecotest Verbrauch/Reichweite	22,6 kWh/100km/371 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	80,5 kWh/77 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	83,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 192.000 km/70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	nein

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	ja
Leistungsreduzierung	-
Notfallstrecke bei Neustart	ja, ca. 4 km

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	5 bis 16 A bei AC
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	am Touchscreen

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

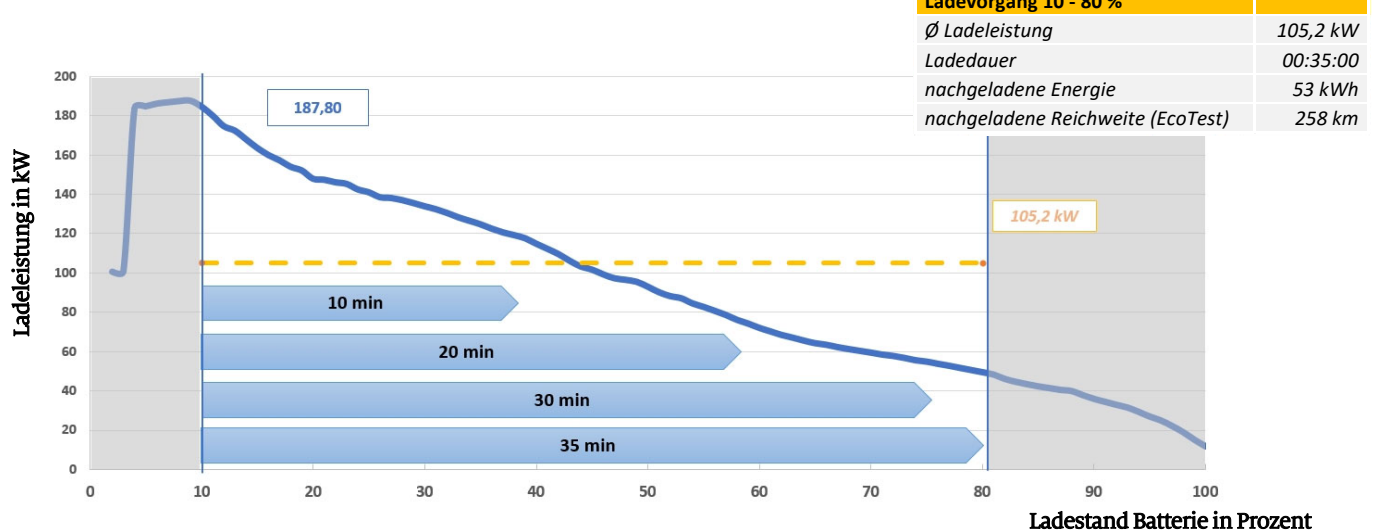
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

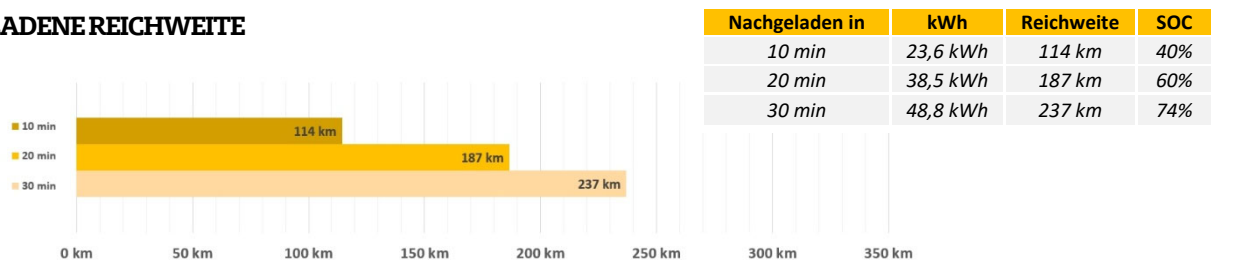
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 -10 A	1,3 - 2,3 kW	ca. 65 - 37 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	11 kW	ca. 7,5 hDC
Schnell	CCS	Serie	-	bis 188 kW	35 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Reluktanzmotor hinten, Asynchronmotor vorn	
Leistung	378 kW/514 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.751/1.921/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1981/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b./2.041 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100 kg/75 kg
Batteriekapazität brutto/netto	80,5/77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre oder 80.000 km/12 Jahre
Produktion	China, Shanghai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R19 104W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ³ ev
Wendekreis links/rechts	12,7 m
Ecotest-Verbrauch	22,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 113 g/km)
Reichweite	370 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1984/387 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/850/1.380 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	97 Euro	Werkstattkosten	101 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	579 Euro
Monatliche Gesamtkosten	944 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/23		
Basispreis Model Y Maximum Range AWD	59.965 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	154 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

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)

AUSSTATTUNG

Tesla Model Y Maximum Range AWD

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	3.800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	1.350 Euro°
Metalllackierung	ab 1.200 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,4
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,3
Bedienung	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	1,4
Federung	3,4	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Dezember 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner