



Tesla Model 3

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (225 kW / 306 PS)

Das Model 3 ist in Deutschland nun auch schon wieder seit fast drei Jahren erhältlich. Während dieser Zeit hat sich dank der online-basierten Softwareupdates der Marke schon Einiges verändert in Sachen Funktionalität. Im November 2021 kam auch ein hardwareseitiges Update beim Model 3: Im Basismodell kommt nun ein LFP-Akku zum Einsatz. Dieser setzt auf Lithium-Eisenphosphat und braucht weder Nickel noch Kobalt. Dadurch ist diese Art Akku günstiger, man muss aber eine geringere Energiedichte in Kauf nehmen, welche sich in einem höheren Batteriegewicht und -volumen bei gleicher Kapazität niederschlägt. Das von uns getestete Standardmodell hat für heutige Verhältnisse ohnehin keinen allzu "großen" Akku, weshalb das Fahrzeuggewicht mit unter 1,8 t noch im Rahmen bleibt. Laut Fahrzeugschein fasst er 60 kWh., wir haben samt Ladeverlusten rund 70 kWh benötigt, um ihn aufzuladen. Dank des niedrigen Energiebedarfs (16,9 kWh/100 km inkl. der Ladeverluste im ADAC Ecotest) kommt man im üblichen Fahrmix gut 400 km weit.

Dank der maximal anliegenden 325 PS kommt man bei Bedarf auch äußerst flott voran und am Ende der Geraden hört der Spaß nicht auf: Der niedrige Schwerpunkt und die sportliche Fahrwerksabstimmung sorgen dafür, dass man Kurven präzise und flott durchfahren kann. Damit einher geht aber ein mäßiger Federungskomfort, das kann der Großteil der Konkurrenz in der Preis- und Fahrzeugklasse besser. Dies und die immer noch nicht mögliche Rekuperation über das Bremspedal sind weiterhin die Nachteile des weltweit meistverkauften Elektroautos.

Knapp über 50.000 Euro muss man aber schon für die Model 3-Basis ausgeben. Mit voller Ausstattung an Assistenzfunktionen, Metalliclackierung und größeren Felgen kommt man auf 60.000 Euro, wie im Falle des Testfahrzeugs. **Konkurrenten:** u.a.: BMW i4, Polestar 2.

⊕ **niedriger Verbrauch, agiles Fahrverhalten**

⊖ **kein ausgeprägter Federungskomfort, Bedienung mit hohem Ablenkungspotential**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

Familie **3,0**

City **3,7**

60+ **3,2**

Langstrecke **2,8**

Transport **3,7**

Fahrspaß **1,8**

€ Preis/Leistung **2,5**

Ecotest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Das Model 3 konkurriert in Preis, Leistungsfähigkeit und Anspruch mit den etablierten Premium-Herstellern, die Verarbeitung befindet sich aber nicht auf deren Niveau. Schwankende Spaltmaße, lieblose Kantenversiegelungen mit abplatzendem Lack, wellige Dichtgummis, eine teils sehr schwergängige Heckklappe, Kunden des Premium-Segments erwarten hier mehr. Im Vergleich zu einem vormals von uns getesteten Model 3 fällt auch die deutliche Streuung in der Fertigungsgüte

3,7 Alltagstauglichkeit

Der 4,7 Meter lange und mit Spiegeln 2,1 Meter breite Wagen erfordert in der Stadt mitunter eine kundige Hand beim Rangieren, der große Wendekreis von 12,1 Metern hilft da auch nicht wirklich weiter. Der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von 379 Kilogramm, das ist für einen Fünfsitzer nicht gerade üppig. Für das Dach bietet Tesla einen Träger an, der mit 68 Kilogramm belastet werden darf.

Mit einem Elektroauto muss man im Alltag gewisse Kompromisse eingehen - das ist auch mit dem Model 3 so. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 16,9 kWh pro 100 Kilometer (inklusive Ladeverluste) hat man mit den 60 kWh Batteriekapazität des Basis-Modells eine Reichweite von etwa 415 Kilometern. An der Haushaltssteckdose würde das Laden einer komplett leeren Batterie einen guten Tag dauern (Schuko-Stecker, 2,3 kW, 10 A). Es gibt noch die Möglichkeit, mit einem CEE-Stecker einphasig mit 16 oder 32 A zu laden. An einer Typ-2-Ladestation kann der Tesla mit bis zu 11kW laden. Schneller geht es mittels CCS-Ladestandard, dann sind deutlich höhere Ladeleistungen mit Gleichstrom möglich. Der einfachste Weg der Bezahlung führt auf jeden Fall über die Tesla-Supercharger: Einfach einstecken und los, ganz ohne gesonderte Freischaltung oder Ähnliches. Die Ladung per Gleichstrom von 10 auf 80 Prozent dauert unter

3,1 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer überzeugen nicht vollends. Zwar sind sie angenehm hell, die Homogenität ist aber nicht konkurrenzfähig. Ebenfalls hinkt der Tesla der Konkurrenz bei den Funktionen der Scheinwerfer hinterher. Weder kann der immerhin serienmäßige Fernlichtassistent andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausschneiden, noch gibt es ein Abbiege- oder Kurvenlicht. 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.

auf.

Die Materialien im Innenraum sind auf klassenüblichem Niveau, also oben weich, nach unten hin wird mehr harter Kunststoff verbaut. Schön: A- und B-Säulen sind mit Stoff verkleidet.

⊕ Der Unterboden ist mustergültig gestaltet, also quasi eine ebene Fläche ohne Lücken. So senkt man den Luftwiderstand.

optimalen Bedingungen unter einer halben Stunde. Allerdings reduziert sich die maximale Ladeladeleistung von 175 kW kontinuierlich, sodass mit zunehmendem Ladefortschritt die in derselben Zeit gewonnene Reichweite abnimmt. Bei 90 Prozent SOC lädt der Tesla in unserem Test noch mit 34 kW. 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 Prozent aufzuladen. Es gibt für das Model 3 auch eine abnehmbare Anhängerkuppelung. Diese ist zur Zeit aber nicht online konfigurierbar, man muss sie persönlich beim Tesla-Center oder telefonisch ordern. An den Kugelkopf darf man gebremste Anhänger bis lediglich 1.000 Kilogramm Gewicht hängen, ungebremste dürfen 750 Kilogramm schwer sein. Die Stützlast beträgt bis zu 100 Kilogramm, variiert aber, je nachdem ob man einen Anhänger ziehen will oder etwa einen Fahrradträger montiert. In der Bedienungsanleitung findet man eine detaillierte Aufstellung dazu.

⊖ Es gibt kein Reserverad samt Werkzeug und Wagenheber für das Model 3, lediglich ein Reifenreparaturset.



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

⊕ Die Enden des Model 3 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. 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 direkt die Sicht deutlich eingeschränkt wird.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Model 3 wird nicht mit einem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit einer zerbrechlich wirkenden Karte im Scheckkartenformat. Diese muss man an die fahrerseitige B-Säule halten, dann schaltet die Zentralverriegelung, man kann einsteigen und losfahren. Öffnet man im Stand die Türe, um beispielsweise kurz zum Kofferraum zu gehen, muss man anschließend die Karte kurz an die Mittelkonsole halten, um die Fahrbereitschaft wiederherzustellen. Dasselbe geschieht, wenn zwischen Einsteigen und gewünschter Abfahrt mehr als 30 Sekunden liegen. Das alles ist nicht sehr komfortabel und modern - möchte man eine Keyless-Funktion haben, muss man sein Smartphone mit dem Auto koppeln. Dann fungiert das Handy als Schlüssel und die Türen sowie die Heckklappe entsperren sich, wenn man sie betätigt. Dazu muss Bluetooth aktiviert sein, wenn man sich dem Fahrzeug nähert, außerdem muss die Tesla-App zumindest im Hintergrund

2,8 Kofferraum-Volumen

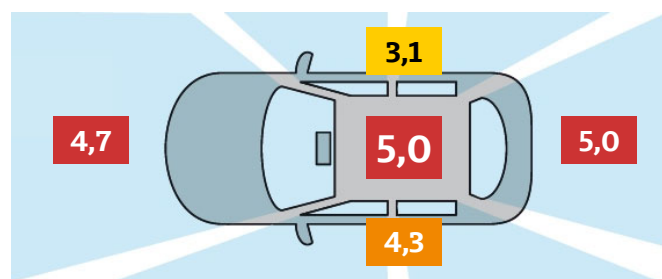
Der Kofferraum fasst 385 Liter oder sechs Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 720 Liter unter. Unter dem Kofferraumboden gibt es ein Fach mit etwa 58 Liter Volumen, beispielsweise für Ladekabel oder selten benötigtes Gepäck. Unter der vorderen Haube stehen zusätzlich 56 Liter Volumen zur Verfügung.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist typisch Stufenheck-Limousine. Die Kofferraumöffnung ist weder besonders hoch noch breit, immerhin hat Tesla die Öffnung so groß gestaltet, wie es die Karosserie

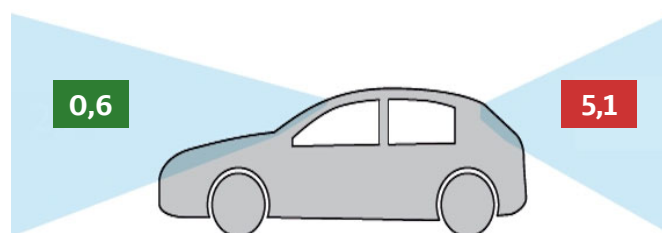
Rundumsicht

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.



laufen. Entfernt man sich mit dem Handy wieder vom Fahrzeug, verriegelt sich der Tesla selbstständig.

Hinein und hinaus gelangt man in das Model 3 hinten und vorn klassentypisch, die Schweller könnten aber etwas niedriger ausfallen. Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung 42 Zentimeter über dem Boden, auch ein typischer Wert für eine Limousine.

⊖ Die Klapptürgriffe sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Beispiel: Menschen mit kleinen Händen brauchen oft beide, um die Tür zu öffnen, außerdem lassen sich die fahrerseitigen Griffe mit der rechten Hand nicht bedienen. Ein simpler Bügeltürgriff ist zwar schön, aber hat sich nicht umsonst fast überall durchgesetzt - auch, weil man als Helfer nach einem Unfall vernünftig an der Tür ziehen kann.



Immerhin 385 l Gepäck fasst der Kofferraum des Model 3. Der Frunk unter der vorderen Haube fasst zusätzliche 56 l Gepäck.

eben ermöglicht. Die Klappe entriegelt per Druck auf den Touchscreen im Innenraum oder per Knopf an der Klappe selbst. Einen elektrischen Antrieb bietet die Klappe optional.

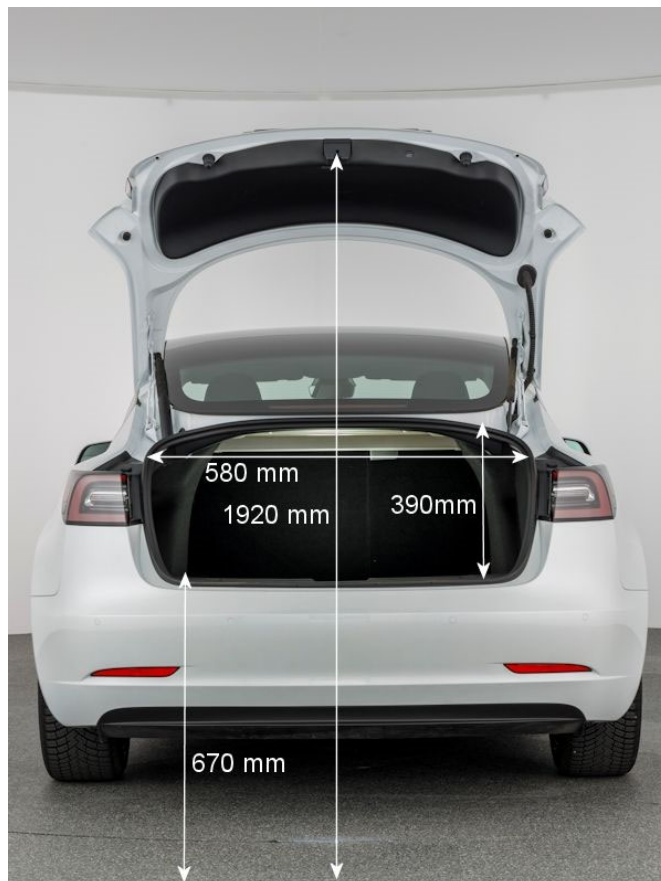
⊕ Die Ladekante ist angenehmerweise nur 67 Zentimeter über der Straße und der Kofferraumboden nur 11 Zentimeter darunter. So kann man Gepäck vernünftig ein- und ausladen.

⊖ Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden. Das Heckklappenschloss ist zwar kunststoffummantelt, steht aber deutlich ab: Ein Kopftreffer ist leicht möglich.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies geht aber nicht vom Kofferraum aus, sondern man muss oben an den Lehnen einen Hebel ziehen. Da man die Kopfstützen der Rückbank nicht demontieren kann, muss man je nach Einstellung die Vordersitze erst ein Stück nach vorn fahren, um die Rücksitzlehnen umklappen zu können. Beim Wiederaufstellen der Lehnen kann es leicht vorkommen, dass man die äußeren Rücksitzgurte einklemmt - immerhin landen sie nicht im Lehnenschloss und werden also nicht beschädigt.

Der Kofferraum hat bis auf ein Fach unter dem Boden und ein kleines links in der Verkleidung keine weiteren Verstaumöglichkeiten für Kleinkram. Zusätzlich kann man aber den Stauraum unter der vorderen Haube nutzen.



Mit 67 cm liegt die Ladekante auf einer komfortablen Höhe.

2,7 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Tesla hat schon bei Model S und Model X die Steuerung vieler Funktionen im großen Mittelbildschirm untergebracht. Beim neuen Model 3 haben sie es noch weiter auf die Spitze getrieben, selbst die Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads laufen nun über das Infotainmentsystem. Die maximale Reduzierung der Schalter und Knöpfe im Innenraum ist zwar neuartig, völlig anders und wird als Innovation verkauft - der andere Teil der Wahrheit ist aber auch, dass diese Reduzierungen die Produktionskosten senken, also Sparmaßnahmen sind. Die Bedienung im Alltag wird teils unnötig erschwert. Zahlreiche Forschungsstellen weltweit beschäftigen sich mit Bedienungs-ergonomie, anhand deren Erkenntnissen viele Autohersteller ihre Innenräume gestalten. Dort sind nicht ohne Grund mehr Schalter im Innenraum verbaut - viele Jahre Forschung und Erfahrung können nicht völlig daneben liegen.

So reduziert sich also die Bedienung im Model 3 fast komplett auf den zentralen, 15 Zoll großen Bildschirm in der Mitte. Der linke Teil des Touchscreens zeigt immer Geschwindigkeit, Lichtstellung und weitere Dinge an, die man normalerweise in



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf klassenüblichem Niveau - die Verarbeitungsqualität hat dieses noch nicht erreicht und unterliegt immer noch einer gewaltigen Streuung. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht wirklich überzeugen.

einem Kombiinstrument vor dem Lenkrad sieht. Der größere, rechte Teil beherbergt alle einstellbaren Funktionen wie Navigation oder Klimaregelung. Selbst für die Wahl der Scheibenwischer-Geschwindigkeit oder für die Spiegeleinstellung muss man in ein Untermenü des Infotainmentsystems, genauso für die Scheinwerfereinstellung. Nach einer eher langen als kurzen Weile kann man sich zwar im auch farblich eintönig gestalteten und nicht sehr übersichtlichen Bordmenü zurechtfinden, wirklich praktisch wird es aber nie. Man braucht selbst für

Standardfunktionen einfach zu lange, zudem ist man während der Bedienung stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Sitze und Lenkrad bieten einen weiten und praxistauglichen Verstellbereich, für die elektrische Lenkradeinstellung wie auch für die Justierung der Außenspiegel oder sogar die Justierung der Luftdüsen muss man aber wieder per Touchscreen in das Bediensystem abtauchen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Tesla Model 3 in seiner Basisausführung ist mit Folgendem serienmäßig ausgestattet: DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, Navigationssystem, vier USB-Anschlüsse. Richtig praxistauglich sind die beiden Ladeschalen unter dem Bildschirm, in denen zwei Handys gleichzeitig induktiv geladen werden können. Die Sprachbedienung im Model 3 ist seit der Modelleinführung deutlich vielseitiger geworden, man kann nun auch Details wie die Bildschirmhelligkeit per Kommando verändern. Natürlich bietet auch das Model 3 die Fähigkeit, Online-Updates zu empfangen und so neue Funktionen zu integrieren.

Apple Carplay oder Android Auto fehlen im Model 3. Zumindest bietet das Model 3 die Möglichkeit, per App auf Fahrzeugdaten zuzugreifen. So kann beispielsweise der aktuelle Standort und die verbleibende Reichweite abgefragt oder die Lüftung gesteuert werden.

Musikstreaming per Spotify oder Tidal, Webbrowser, Verkehrsflussdaten und mehr gibt es per Premium-Konnektivitätspaket, das 9,99 Euro im Monat kostet. Optional gibt es auch die Möglichkeit, Grundstücks- und Garagentore via Homelink zu steuern.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt als auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Menschen zurück schieben, über dem Scheitel ist dann sogar noch Luft. Auch subjektiv gibt es dank der großen Fensterflächen, des reduzierten 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.

2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, denn das Dach limitiert die maximale Personengröße auf gut 1,85 Meter. Beinfreiheit hätten aber auch größere Menschen noch, wenn der Vordersitz auf 1,85 Meter große Personen eingestellt ist. Gefühlt ist viel Platz vorhanden, das Panoramadach spannt sich bis nach hinten.

2,9 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 den Touchscreen oder die Sprachbedienung bemühen muss. Sitzvarianten sind nicht erhältlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,6 KOMFORT

3,2 Federung

Der Federungskomfort leidet merklich unter der sportlich-straffen Ausrichtung des Model 3, ist aber noch vollkommen alltagstauglich. Über Kanaldeckel rumpelt der Testwagen klappernd hinweg, die meisten Unbilden des urbanen Straßenbaus bleiben den Tesla-Insassen nicht verborgen. Auf Landstraßen und Autobahnen funktioniert die Abstimmung besser, die hier

vornehmlich auftretenden Bodenwellen bügelt der Tesla ziemlich gekonnt weg. Kurze Anregungen sorgen aber mitunter für merkliches Stuckern. Für das Model 3 sind in Deutschland (noch) kein Luftfahrwerk oder andere Fahrwerksoptionen erhältlich.

2,2 Sitze

⊕ Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt eine Vierwege-Lendenwirbelstütze für eine angenehme Sitzposition. Auch Kontur und Polsterung der Sitzgelegenheiten gefallen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Hinten außen sitzt

man ordentlich, in der Mitte aber sind nur kurze Strecken zumutbar. Der Tesla merkt sich Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegeleinstellung in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind.

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 liegt der Innengeräuschpegel bei 68,1 dB(A). Etwas mehr Dämmung und eine Optimierung der Dichtungen würden dem Model 3 gut tun.

2,1 Klimatisierung

⊕ Die serienmäßige Klimaanlage wird nicht nur genutzt, um den Innenraum zu temperieren, sondern auch um die Batterie in einem passenden Temperaturfenster zu halten. Für den Innenraum stehen zwei Klimazonen zur Verfügung. Standheizung und -klimatisierung sowie Sitzheizung vorn und hinten sind ebenso an Bord wie auch ein beheizbares Lenkrad. Die hinteren Sitzplätze sind nur bei den Allradmodellen beheizbar. 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 3 um noch erträgliche Temperaturen, 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.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Das Model 3 mit Heckantrieb schickt maximal 239 kW beziehungsweise 325 PS an die beiden Räder. Als Tesla-Fahrer darf man sich über die Leistungsangabe von 100 kW in den Fahrzeugpapieren nicht wundern: Hier muss die verfügbare Dauerleistung über 30 Minuten angegeben werden, und diese liegt bei besagten 100 kW. Der Sprint von 0 auf 100 ist laut Tesla

in 6,1 Sekunden erledigt. Bei für ein E-Auto respektablen 225 km/h belässt er es mit dem Beschleunigen. Auch der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h, Teil der ADAC Messungen, belegt die Spurfähigkeit - in unter drei Sekunden ist Landstraßentempo erreicht.

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 Antrieb des Model 3 - auch im Vergleich zu

anderen Elektrofahrzeugen - in dieser Hinsicht einer der besten. Mit dem einstellbaren Lässig-Modus kann der abrupt

verfügbare Leistungseinsatz etwas gedämpft werden, solange noch nicht die nötige Sensibilität am Gaspedal besteht.

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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Zwar ist das Model 3 nicht besonders leicht, die schwersten Elemente sind aber immerhin optimal untergebracht: Die Batterie ist flach und nimmt quasi den ganzen Fahrzeugboden ein. Deshalb ist der Schwerpunkt sehr niedrig, noch dazu ist die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse annähernd ausgeglichen. Gute Voraussetzungen für die Fahrstabilität und -dynamik, die man am Volant auch spürt. Auf der Autobahn ist der auf alle Lenkradbewegungen zackig ansprechende Elektrotrenner etwas zu nervös. Auch wer nur gelassen dahinschnuren möchte, sieht sich oft die Spur korrigieren.

Den ADAC Ausweichtest meistert der Tesla ohne mit der Wimper zu zucken. 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 ESP-Regelung sorgt in Verbindung mit der feilschnellen Kraftverteilung für ein überragend feinfühlig geregeltes Kurvenverhalten, auch und gerade bei viel Einsatz des "Gaspedals". Dies gilt auch für den Hecktriebler, Schlupf an der Hinterachse lässt sich nur mit sehr viel Mühe erzwingen, dann aber auch nur für den Bruchteil einer Sekunde.

1,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und klarer Zentrierung. Was etwas abgeht, ist das Gefühl für den Haftzustand der Reifen, mitunter kommt man sich entkoppelt vor. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen eingestellt werden. Von Anschlag zu Anschlag

benötigt man nur zwei Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind kein Thema, auch bei der Allrad-Version nicht.

3,5 Bremse

Der Testwagen mit montierter Allwetterbereifung zeigt die Nachteile dieser Reifen: 37,9 m beträgt der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand im Mittel aus zehn Messungen. Ein anderes Model 3 bei uns im Test hatte Sommerreifen montiert und einen Bremsweg von 34,4 m.

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.

⊖ Über das Bremspedal kann die Rekuperation nicht gesteuert werden. Diese Trennung der Rekuperation vom

Bremspedal ist die einfachste Lösung für den Hersteller, denn die Steuerung des Zusammenspiels von Rekuperation und Scheibenbremsen über ein Pedal ist schwierig. Da man auch bei Betätigung des Bremspedals nicht zusätzlich rekuperiert, verschwendet Tesla einen Teil der Energie. Anders als bei frühen Modellen kann man im Model 3 eine verminderte Rekuperation nicht mehr anwählen - wohl weil dann noch mehr Energie vergeudet würde. Wer also nicht auf das One-Pedal-Fahren steht, sollte das Model 3 auf jeden Fall Probe fahren.

2,2 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Acht Kameras sollen den umliegenden Verkehr erfassen und neben der Notbremsfunktion auch teilautonomes Fahren ermöglichen, bei Tesla Autopilot genannt. Der Autopilot mit Basisfunktionen (ACC, Spurhaltung, Verkehrszeichenerkennung) ist Serie, mit erweiterten Umfängen kostet er Aufpreis. Dann hält das Model 3 die Spur und den Abstand zu vorausfahrenden Autos und kann auch die Spur selbsttätig wechseln, wenn man den Blinker betätigt und das Auto meint, dass auf der Nachbarspur genug Platz ist. Hat man den Autopiloten auf eine höhere Geschwindigkeit gestellt als man aufgrund des Verkehrs auf der eigenen Spur gerade fahren kann, kann der Stromer Vorschläge zum Spurwechsel machen. Die Verkehrszeichenerkennung funktioniert nun tatsächlich auch über die Kameras und nicht wie bei vorherigen Softwareständen auf den in den Kartendaten hinterlegten Informationen. Gerade auf der Autobahn konnte das System aber nicht überzeugen, auch über Leuchttafeln angezeigte Beschränkungen auf Strecken mit variabler Geschwindigkeitsbeschränkung überfordern das Model 3 in diesem Punkt.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euroncap-Norm erreicht das Model 3 sehr gute 96 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Der Tesla ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie mit von vorn bis hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 Meter, hinten außen bis 1,70 Meter. Nicht angeschnallte Personen werden durch einen Abgleich von Sitzerkennungsmatte und Gurtsensor erkannt und im Bildschirm deutlich angezeigt - und zwar auf allen fünf Plätzen. Der kleine 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. Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit herausziehen wie die festen, äußeren Kopfstützen hoch sind.

2,6 Kindersicherheit

⊕ 86 Prozent der Punkte sammelt das Model 3 bei den Crashtests für die Kindersicherheit.

Isofix-Aufnahmen bietet es hinten außen, dort kann man die meisten Sitze auch mit den Gurt stabil befestigen. Besonders hohe Kindersitze aber können an den nicht demontierbaren

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	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	nicht erhältlich
	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	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Kopfstützen anstoßen. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze ein. Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie nicht besonders geeignet, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen.

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, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch nach hinten gerichtete Sitze verwenden.

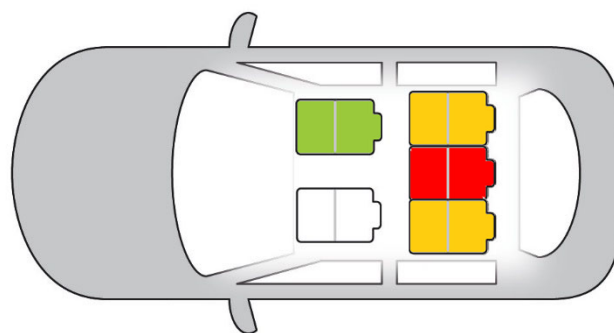
2,9 Fußgängerschutz

79 Prozent der Punkte erhält das Model 3 für den Fußgängerschutz.

⊕ Die Front des Tesla ist glattflächig, zudem ist 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 ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann auch Motorräder, Fußgänger und

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)

Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien zuverlässig.

⊖ Das Model 3 erzeugt keinen künstlichen Sound, um Fußgänger bei niedrigem Tempo vor dem fast lautlosen Fahrzeug zu warnen. In den USA ist dies allerdings implementiert - sobald es auch für europäische Fahrzeuge verpflichtend wird, wird Tesla nachziehen.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 16,9 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 70,5 kWh benötigt (Ladung 3-phasig mit 16 A, ca. 11 kW Ladeleistung). Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Model 3. Aus den 16,8 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 84 g/km

(zugrunde gelegt wird hier der offizielle deutsche Strommix von 500 g/kWh, inkl. Vorkette und Übertragungsverluste, veröffentlicht vom Bundesanzeiger, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 55 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 15,5 kWh, außerorts bei 17,5 kWh und auf der Autobahn bei 17,2 kWh, jeweils pro 100 Kilometer.

1,4 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 Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 16,9 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 68 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Tesla Model 3 46 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 101 Punkten locker volle fünf Sterne im ADAC Ecotest.

3,0 AUTOKOSTEN

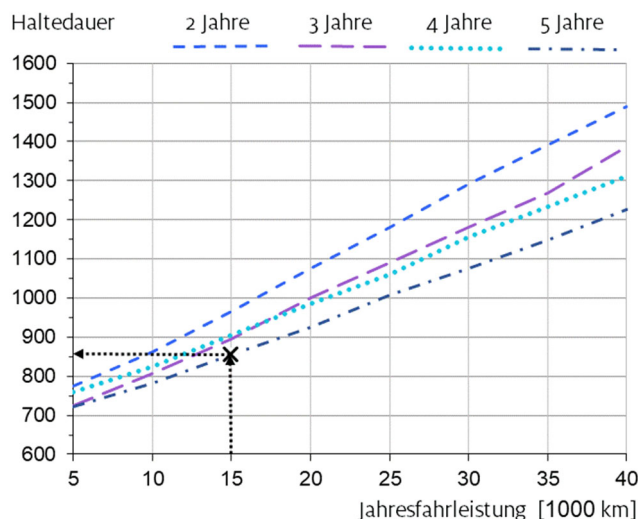
3,0 Monatliche Gesamtkosten

49.990 Euro kostet das Model 3 (Stand 06.07.2022). Eingepreist sind da schon 2.500 Euro (netto) Umweltbonus.. Der Fahrzeugpreis liegt also bei 53.945 Euro, dazu kommen noch 980 Euro Bearbeitungsgebühren. Neben Felgen und Farbe innen und außen gibt es als weitere Option die Erweiterung um den "Enhanced Autopilot" oder das "volle Potential für autonomes Fahren". Der Testwagen kommt so insgesamt auf knapp über 60.000 Euro (ohne Förderung). Das Auto meldet vielmehr automatisiert an Tesla, ob ein Werkstattbesuch zur Wartung notwendig wird. Der Kunde wird dann im Fahrzeug darauf aufmerksam gemacht und zum Service einbestellt.

Garantie bietet Tesla auf das Fahrzeug vier Jahre oder 80.000 Kilometer, auf Antrieb und Batterie acht Jahre oder 160.000 Kilometer - 32.000 weniger als für die Allradversion. Als Wartungsintervall sieht Tesla alle zwei Jahre oder 40.000 km eine Inspektion vor. Allerdings macht Tesla die Garantie nicht von der Einhaltung der Wartungsintervalle abhängig. Von der Kfz-Steuer ist das Elektroauto in Deutschland die ersten zehn Jahre befreit. Die Versicherungseinstufungen für das Tesla Model 3 sind ungünstig, die Kosten entsprechend hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 854 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model 3	Model 3 Maximale Reichweite AWD	Model 3 Performance AWD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	239 (325)	324 (440)	377 (513)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/0	493/0	660/0
0-100 km/h [s]	6,1	4,4	3,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	233	261
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,4/14,4 kWh E	14,7/14,7 kWh E	16,5/16,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/23	19/26/23	19/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	62	62	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	854	970	1053
Preis [Euro]	53.945	63.445	67.445

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	239 kW (325 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	100 kW
maximales Drehmoment	420 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,8 kWh/100km/418 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	60 kWh/ kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	70,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 192.000 km, 70%

REKUPERATION

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

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	20% gelber Bereich
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	Ja
Position der Ladeklappe	Hinten links
Entriegelung Ladekabel	Bildschirm

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 13 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

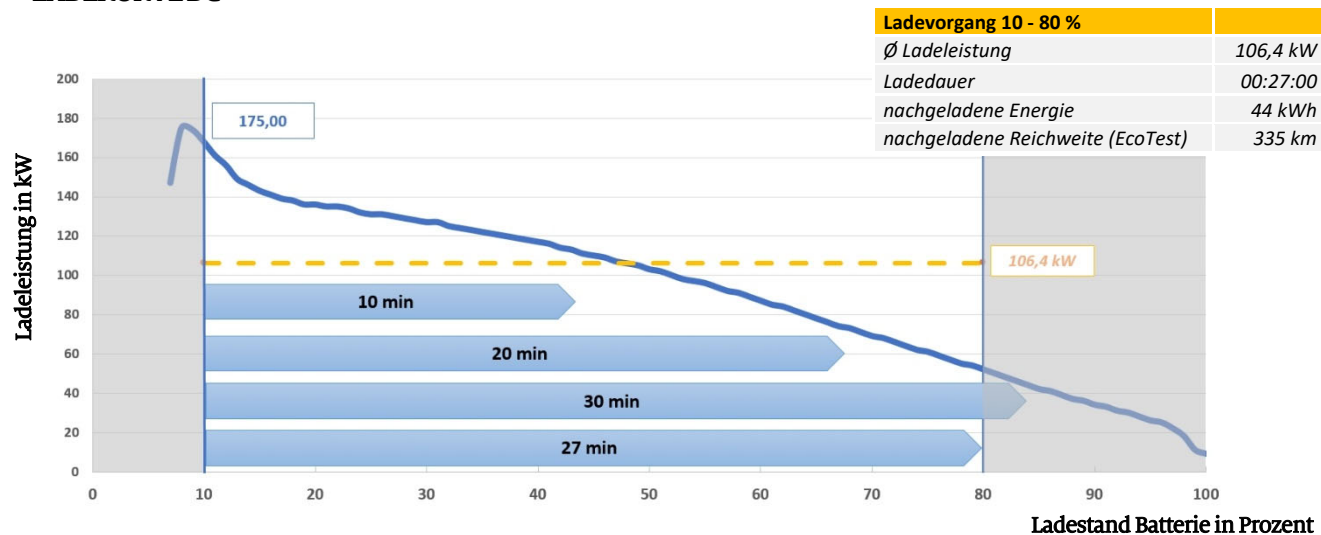
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

LADEMÖGLICHKEITEN

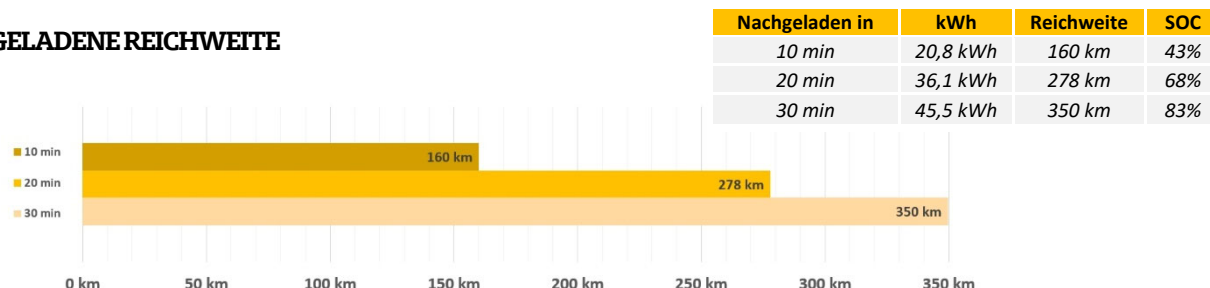
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	-	6 - 13 A	1,3 - 3 kW	54 - 23,5
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	17 - 6,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 170 kW	27 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	239 kW/325 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe-
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,23
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.694/1.849/1.443 mm
Leergewicht/Zuladung	1.684/376 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	561/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/68 kg
Batteriekapazität	60,00 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)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,9 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 98Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Cinturato All Season SF4
Wendekreis links/rechts	12,0 m
EcoTest-Verbrauch	16,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 84 g/km)
Reichweite	415 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.770/379 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/795/795 l

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

Betriebskosten	91 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	542 Euro
Monatliche Gesamtkosten	854 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/23		
Basispreis Model 3	53.945 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	k.A.
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-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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

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	-

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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	auf Nachfrage
Metalllackierung	ab 1.200 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Juli 2022
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.