



Tesla Model Y Maximum Range AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (378 kW/514 PS)

Im Jahr 2022 war das Tesla Model Y weltweit das meistverkaufte E-Auto. Grund genug für uns, den Bestseller erneut unter die Lupe zu nehmen, nachdem der amerikanische Stromer zuletzt 2021 im Landberger Technik Zentrum des ADAC zu Besuch war. Wobei das Model Y nur teilweise als Amerikaner durchgeht, produziert wird das Model für Europa nämlich in Shanghai sowie im Brandenburger Werk Grünheide. Unsere beiden Testfahrzeuge wurden in China produziert - und das mit recht unterschiedlichem Ergebnis. Während das 2021er-Modell tadellos verarbeitet war, fällt das aktuelle Modell in alte Muster zurück und zeigt Nachlässigkeiten wie grobe und ungleichmäßig verlaufende Karosseriefugen. Das mag mancher als typisch deutsche Pingeligkeit abtun, für ein Premiumprodukt dieser Preisklasse darf man aus unserer Sicht jedoch auch eine Verarbeitung auf Premiumniveau erwarten. Das Model Y polarisiert wie nur wenige Fahrzeuge. Großen Stärken wie die gute Antriebseffizienz, die hervorragenden Fahrleistungen, die Update-Fähigkeit sowie das einzigartige Supercharger-Netz stehen eklatante Schwächen wie das ablenkungsintensive Bediensystem, der rustikale Federungskomfort oder die unzuverlässig funktionierenden Assistenzsysteme gegenüber. Die Stärken scheinen die Kundschaft zu überzeugen, anders sind die hervorragenden Verkaufszahlen nicht zu erklären. Und während die meisten Hersteller immer weiter an der Preisschraube drehen, hat Tesla kürzlich die Preise gesenkt. Aktuell gibt es das Model Y Maximum Range AWD ab 57.668 Euro - damit bietet das Model Y aktuell das mit Abstand beste Preis-Leistungs-Verhältnis unter den etablierten Konkurrenten. **Konkurrenten:** u.a BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Skoda Enyaq, VW ID.4.

- ⊕ **kraftvoller und geschmeidiger Antrieb, großzügiges Platzangebot, sicheres und agiles Fahrverhalten, umfangreiche Serienausstattung bei attraktivem Preis**
- ⊖ **umständliches und ablenkungsintensives Bediensystem, Verarbeitungsmängel, herber Federungskomfort, unzuverlässig funktionierende Assistenzsysteme**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Der Innenraum präsentiert sich sauber verarbeitet und hinterlässt einen soliden und wertigen Eindruck, auch wenn auch hier die Passgenauigkeit der verbauten Teile nicht das hohe Niveau des vorhergegangenen Fahrzeugs erreicht. Man sieht, dass die Produktion der Fahrzeuge deutlichen Schwankungen unterliegen, selbst wenn sie wie im Falle der beiden getesteten Model Y aus demselben Werk - in diesem Fall aus Shanghai - stammen. Die verwendeten Materialien müssen den Vergleich mit der deutschen Premiumkonkurrenz hingegen nicht scheuen. 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.

⊖ Während das 2021 getestete Model Y mit einer guten Verarbeitung der Karosserie punktete, muss sich der aktuelle Testwagen einige Kritik gefallen lassen. Die Spaltmaße der Heckklappe sowie der Türen weisen teils einen deutlich sichtbaren Versatz auf, der schon aus großer Distanz zu erkennen ist. Zudem dürften die Blechkanten dürften sorgfältiger umgelegt und versiegelt sein.

3,3

Alltagstauglichkeit

Die netto 79-kWh-Batterie des Model Y Maximum Range kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Die Ladekabel können im praktischen Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) verstaut werden. Das Laden an der Haushaltssteckdose 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 acht Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter optimalen Bedingungen etwa 33 Minuten, die durchschnittliche Ladeleistung beträgt dabei 123 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. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Verbrauchs im ADAC Ecotest eine Reichweite von rund 415 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. Die Zuladung beträgt im Falle des 1.986 kg schweren Testwagens beträgt die Zuladung üppige 633 kg, das reicht selbst bei fünf Personen samt deren Gepäck.

⊖ 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. 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.

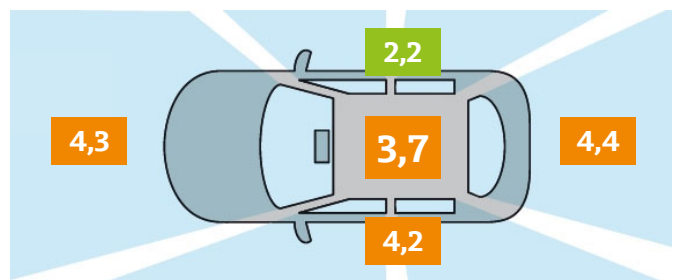
⊖ Die Klapptürgriffe sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Menschen mit kleinen Händen brauchen oft beide Hände, um



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

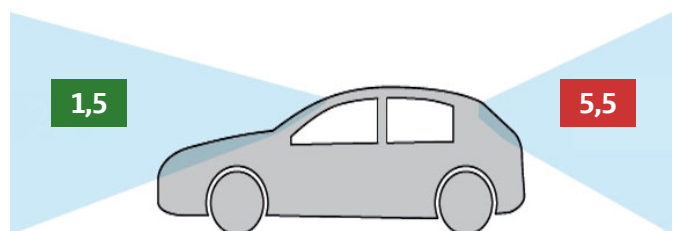
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



die Tür zu öffnen. Außerdem lassen sich die fahrerseitigen Griffe nicht mit der rechten Hand allein 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 erneut an die Mittelkonsole halten, um die Fahrbereitschaft 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

⊕ Das Model Y bietet einen großen und gut nutzbaren Kofferraum. Das Standardvolumen beträgt 420 l. 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.

Zusätzlich findet man weitere 105 l Stauraum unter dem Ladeboden sowie rund 80 l im Frunk unter der Fronthaube 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. Inzwischen wird das Model Y mit einer Laderaumabdeckung ausgeliefert, die ersten Fahrzeuge mussten auf diese Selbstverständlichkeit verzichten.

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



Aufgrund der großen Laderaumöffnung fasst der Kofferraum auch sperrigere Gegenstände.

1,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt oben an der Lehne oder per Tastendruck an der linken Kofferraumwand. 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.

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 Zentralsdisplay 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 Scheinwerfeinstellung 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 unterliegt Schwankungen bei der Produktion. 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

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

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 Außenspiegeleinstellung in mehreren Fahrerprofilen,

2,8 Innengeräusch

Auch wenn man es von einem Elektroauto erwarten würde, ist der Tesla ist kein wirklich leises Auto. Zwar sind die Elektromotoren bei geringer Last kaum zu hören, die Umgebungs- und vor allem die Windgeräusche sind aber durchaus präsent. Die

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 2,10 m Platz.

des urbanen Straßenbaus bleiben den Tesla-Insassen nicht verborgen. Die großen und schweren 20-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.

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.

Konkurrenz in dieser Fahrzeugklasse ist da ein gutes Stück besser. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 68,1 dB(A).

⊖ Bei starker Beschleunigung entwickelt der elektrische Antriebsstrang ein unangenehmes, hochfrequentes Geräusch.

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 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 (2,3 s) und 80 auf

120 km/h (2,9 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 bemerkenswertere 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.

2,1 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 Autobahnpiloten. 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 nach wie vor nicht zuverlässig. Es kommt immer wieder vor, dass das Fahrzeug bei aktiviertem Autopiloten ungewollt beschleunigt oder – noch schlimmer – abbremst („Phantombremungen“). Und das, obwohl das Model Y inzwischen nicht mehr allein auf die

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
	Querverkehrserkennung 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)

im Navigationssystem hinterlegten Geschwindigkeitslimits berücksichtigt, sondern auch die Kameras für die Verkehrszeichenerkennung heranzieht. Diese arbeitet jedoch

nicht zuverlässig. Der Geschwindigkeitsbereich des Autopiloten ist auf eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h beschränkt.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das Model Y erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm. hervorragende 97 Prozent der erreichbaren Punkte. 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.

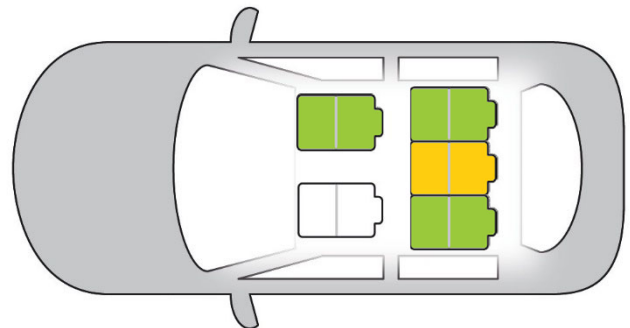
2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält das Tesla Model Y im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 87 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. 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)

2,2 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erzielt der Tesla im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 82 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front ist nachgiebig gestaltet, lediglich im Bereich der A-Säulen sowie am unteren Scheibenrahmen ist die Verletzungsgefahr für Passanten deutlich erhöht. Der gut funktionierenden

Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer und Motorräder.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 21,2 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste) ermittelt. Um die leere Batterie vollzuladen, werden für den 79 kWh (netto) großen Akku 88,6 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 415 km. Aus den 21,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 106 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 48 von 60 möglichen Punkten.

2,2 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 21,2

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 86 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Tesla Model Y Maximum Range AWD 38 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 86 Punkten vier Sterne im ADAC Ecotest.

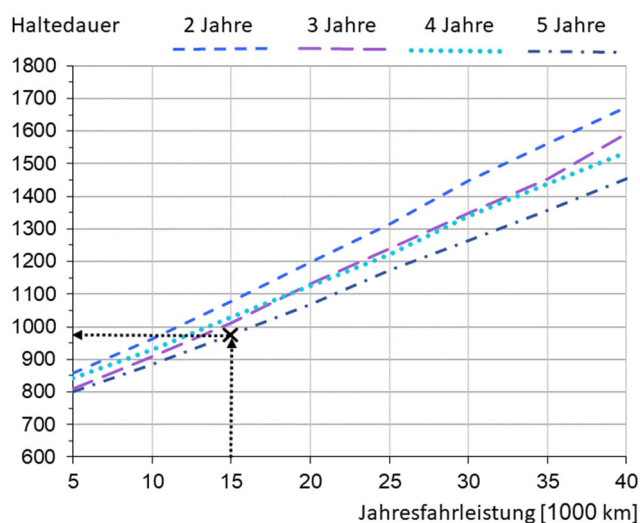
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Das Tesla Model Y kostet als Maximum Range AWD zum Testzeitpunkt 57.668 Euro, Tesla hat den Preis für die getestete Variante kürzlich um 2.000 Euro gesenkt. Das ist sehr ungewöhnlich, die meisten Hersteller drehen die Preisschraube in die entgegengesetzte Richtung. 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, danach sind 80 Euro/Jahr fällig. 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: 976 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model Y	Model Y Maximum Range AWD	Model Y Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	220 (299)	378 (514)	393 (534)
Max. Drehmoment [Nm]	n.b.	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	6,9	5,0	3,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	217	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,7 kWh E	16,9 kWh E	17,3 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/23	20/29/23	20/29/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	818	971	1114
Preis [Euro]	47.568	57.668	67.668

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	21,2 kWh/100km / 418 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 192.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	0/keine

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20% gelber Bereich
Leistungsreduzierung	-
Notfallstrecke bei Neustart	-

LADEMÖGLICHKEITEN

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

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

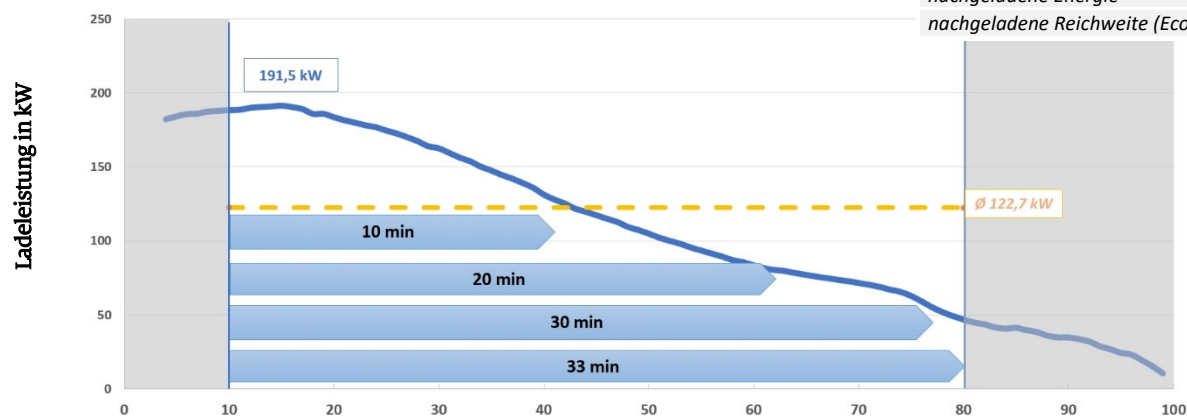
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 10 A	1,2 - 2,3 kW	74 - 38,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 32 A	1,2 - 7,4 kW	74 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 16 A	3,6 - 11 kW	24,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 250 kW	33 min

*10 bis 80 %

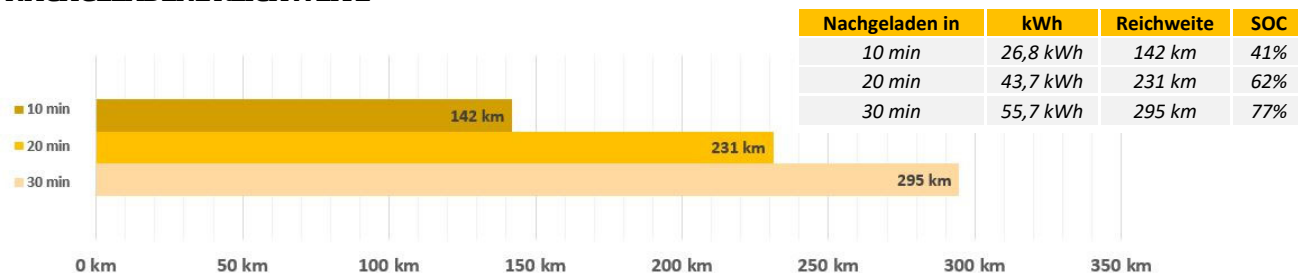
LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	122,7 kW
Ladedauer	00:33:00
nachgeladene Energie	58 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	307 km

Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE



Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	26,8 kWh	142 km	41%
20 min	43,7 kWh	231 km	62%
30 min	55,7 kWh	295 km	77%

HERSTELLERANGABEN

Reluktanzmotor hinten, Asynchronmotor vorn	
Leistung	378 kW/514 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
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	2.054/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	854/2.158 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität brutto/netto	n.b./79 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)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport ev
Wendekreis links/rechts	12,6 m
Ecotest-Verbrauch	21,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	415 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.986/633 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/850/1.380 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	139 Euro
Fixkosten	165 Euro	Wertverlust	558 Euro
Monatliche Gesamtkosten	976 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/23		
Basispreis Model Y Maximum Range AWD	57.668 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.09.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.368 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.738 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-Fahrzeuge) 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-/Lichtsensord	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
Spurwechselassistent	3.800 Euro° (Paket)

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	0,8
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,3	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	1,7	Bremse	2,4
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,1
Bedienung	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/Ecotest	1,7
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	1,2
Federung	3,4	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,0		

Stand: März 2023
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner