



Tesla Model 3 Maximale R. AWD

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (324 kW/440 PS)

Das Facelift hat dem Model 3 von Tesla richtig gut getan. Vorn und hinten erkennt man es an den schmalen und cleaner wirkenden Leuchten - obwohl die Änderungen nur marginal ausfallen, wirkt das Model 3 gleich frischer und moderner. Innen fällt der lange LED-Streifen auf, die neue Ambientebeleuchtung macht richtig was her. Überhaupt hat Tesla den Innenraum wertig gestaltet, viele Oberflächen sind weich unterschäumt oder mit Teppich ausgelegt. Passend dazu ist die Verarbeitung gegenüber frühen Exemplaren signifikant besser geworden. Das Fahrwerk hat nun den Komfort mitbekommen, den man bisher vermisst hat. Die neue Abstimmung passt prima zum souveränen Elektroantrieb - gleichzeitig sind die dynamischen Qualitäten weitgehend erhalten geblieben. Die potenten Elektromotoren schieben das Model 3 mit einer Vehemenz an, dass man sich definitiv in einem Sportwagen wähnt. Andererseits macht die Doppelverglasung rundum den Innenraum angenehm leise und rundet das Paket eines gediegenen Reisewagens ab.

So sehr Antrieb und Komfort begeistern, so wenig überzeugen können manche der Assistenten. Denn bei der Außensensorik setzt Tesla seit 2022 nur noch auf Kameras, von Radar- und Ultraschallsensoren hat man sich getrennt. Einerseits ist es beeindruckend, wie gut die Assistenten nur mit den Informationen der Kameras funktionieren können, die Robustheit der Erkennung ist dennoch teils mangelhaft. Gerade was den Abstandsregeltempomaten und die Kollisionserkennung betrifft, sind die Fehlerquoten einfach zu hoch. In der Betriebsanleitung klärt Tesla über die Systemgrenzen auf, beschreibt beispielsweise auch, dass Notbremsungen Kollisionen nicht vermeiden. Mit leistungsfähigerer Sensorik wäre das dagegen möglich, wie andere Hersteller selbst im Kleinwagenbereich zeigen. Wie alleine über die verbauten Kameras in Zukunft autonomes Fahren möglich sein soll, steht nach den bisherigen Erfahrungen in den Sternen. Die 7.500 Euro Aufpreis für die "Vorbereitung Autonomes Fahren" sollte man sich daher gut überlegen. Denn mit dem Grundpreis von aktuell 49.990 Euro ist das Model 3 Maximale Reichweite AWD ein interessantes Angebot mit guter Ausstattung, sofern man sich der rudimentären Sensorausstattung bewusst ist und mit der umständlichen Bedienung - beispielsweise die Blinkersteuerung über Tasten am Lenkrad - sowie mit Teslas Fahrzeugüberwachung keine Berührungssorgen hat. **Konkurrenten:** u.a. BMW i4, BYD Seal, Hyundai IONIQ 6, Nio ET5, Polestar 2.

- + einwandfreier Antriebskomfort, ausgezeichnete Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau, agiles und komfortables Fahrwerk, gute Geräuschdämmung, hochwertiger Innenraum, umfangreiche Serienausstattung zu interessantem Preis
- Bedienung mit hohem Ablenkungspotenzial, Assistenzsysteme mit deutlichen Schwächen, Kameras als einzige Sensoren nicht ausreichend

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,4

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,6
	Fahrspaß	1,7
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Mit dem Facelift hat Tesla den Innenraum des Model 3 weiter aufgewertet, zusätzlich hat sich die Verarbeitung innen wie außen deutlich verbessert. An praktisch allen Stellen sieht und fühlt man das Bemühen, hochwertig zu wirken. So sind die A- und B-Säulenverkleidungen nicht nur mit Stoff überzogen, sondern sogar gepolstert - das findet man eigentlich nur noch in der Oberklasse. An vielen Stellen sind die Kunststoffe unterschäumt (selbst unten am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen), die Fächer mit Teppich oder Samtüberzug ausgelegt und sogar die Sonnenblenden mit Stoff umspannt - das hat nicht mal ein EQS von Mercedes zu bieten. An der

Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, selbst auf schlechten Straßen wirkt das Model 3 steif und fest, ohne dass sich Geräusche ergeben würden. Die Verbesserungen im Rahmen des Facelifts spiegeln sich letztlich auch ganz klar in der Note wieder, um 1,5 geht es im Bereich Verarbeitung nach oben, was in diesem Umfang Welten sind.

Aber auch außen gibt es die alten Beanstandungen nicht mehr, die Karosserieteile sind jetzt deutlich besser verarbeitet, verbaut bzw. lackiert. Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei und erfüllt selbst hohe Ansprüche. Der Unterboden ist komplett verkleidet.

3,7 Alltagstauglichkeit

Tesla schweigt sich über die Batteriekapazität aus, gibt nur eine Reichweite je nach Modell an. Die Batterie des getesteten Model 3 Maximale Reichweite AWD als Facelift (große Batterie, Allradantrieb) kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) bis 11 kW und mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) bis knapp 200 kW geladen werden - an Tesla Superchargern sogar kurzzeitig bis 250 kW, wenn alle Rahmenbedingungen optimal sind. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ-2-Stecker. Beide Kabel finden z.B. im separaten Fach unter der Fronthaube Platz und sind dort immer problemlos erreichbar. Das Laden mit 230 V dauert etwa 38 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa acht Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert bei der ADAC-Messung rund 33 Minuten. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 470 km. Bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten von über 550 km möglich sind. Allerdings erhöht sich der Verbrauch bei niedrigen Temperaturen

deutlich und verringert sich entsprechend die Reichweite. Bei Kälte wird die Batterie für eine schnellere Ladefähigkeit beheizt, wenn man eine Schnellladesäule als Ziel auswählt. Es ist eine Dachlast von 68 kg erlaubt, im Zubehörsortiment gibt es geeignete Dachträger. Die Stützlast beträgt großzügige 100 kg, somit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos transportieren. Die erlaubte Anhängelast für Anhänger mit eigener Bremse ist auf 1.000 kg begrenzt - das ist immer noch recht wenig und schränkt die Einsatzmöglichkeiten als Zugwagen deutlich ein. Für ungebremste Anhänger liegt die Lastgrenze bei den üblichen 750 kg.

Mit seiner Außenlänge von 4,72 m und seinem Wendekreis von 12,1 m ist das Model 3 für die Innenstadt nicht ideal, die übige Breite von 2,09 m (inkl. Außenspiegel) ist ebenfalls hinderlich.

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

3,2 Licht und Sicht

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer wurden verbessert, weisen aber immer noch gewisse Inhomogenitäten auf, sowohl im Abblend- als auch im Fernlicht. Man kann im Alltag aber gut damit leben, positiv hervorzuheben ist auch die automatische Leuchtweitenregulierung - es fehlt allerdings eine Scheinwerferreinigungsanlage. Ebenso sind Kurven- und Abbiegelicht nicht erhältlich. Ein Fernlichtassistent, der automatisch ab- und aufblendet, ist schon länger Serie. Inzwischen kommt eine adaptive Lichtverteilung sowie ein dynamischer Fernlichtassistent zum Einsatz, die via Software-Update auch in ältere Model 3 und Model Y einziehen.

Die Karosserieenden des Model 3 kann man nicht einsehen, nur abschätzen. Hilfreich sind hier die Kameras rundum, wobei im Dunkeln zusätzliche Parksensoren nützlich wären - die Ultraschallsensoren gibt es im Model 3 aber nicht mehr, Tesla verlässt sich vollumfänglich auf das Kameraarsenal. Außen- und Innenspiegel blenden serienmäßig automatisch ab - für den Beifahrer-Außenspiegel ist das heutzutage schon eine Seltenheit. Niedrige Hindernisse kann man vor dem Auto dank der niedrigen Fronthaube prima einsehen, wie auch überhaupt die großen Fensterflächen vorn eine gute Übersicht ermöglichen.

Mit dem Facelift wurden die Lichtaustrittsflächen der Rücklichter erweitert, so wird der nachfolgende Verkehr durch Bremslicht und Blinker weniger geblendet - nicht nur ein schöner, sondern auch ein funktionaler Fortschritt.

⊖ 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 das Model 3 nicht gut ab, weil insbesondere nach schräg hinten und hinten direkt die Sicht deutlich eingeschränkt wird.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Model 3 wird mit keinem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit einer fragil wirkenden Karte im Kreditkartenformat. Diese muss man an die B-Säule der Fahrerseite halten, dann schaltet die Zentralverriegelung auf (oder zu), man kann einsteigen und losfahren. Öffnet man im Stand die Türe und geht noch kurz beispielsweise zum Kofferraum, muss man anschließend die Karte kurz in die linke Smartphone-Ladeschale legen, um die Fahrbereitschaft wieder freizugeben. Diese Handhabung ist nicht sonderlich praktisch - 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 laufen. Entfernt man sich mit dem Handy wieder vom Fahrzeug, verriegelt sich der Tesla selbstständig. Alternativ kann man bei Tesla auch einen Schlüssel für das Model 3 kaufen, der kostet aber mehrere hundert Euro - ob man das wirklich braucht oder nicht auch mit dem Smartphone zurechtkommt, muss jeder für sich entscheiden. Da Tesla auf die klassische Funksensorik verzichtet, kann das Model 3 nicht über einen Keyless-Funkverlängerer entwendet werden.

Hinein und hinaus gelangt man in das Model 3 hinten und vorn klassentypisch ordentlich, die Schweller könnten aber etwas niedriger ausfallen. Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung 40 cm über dem Boden, auch ein typischer Wert für eine Limousine. Weiterer Vorteil für den Tesla: Hinten stört kein Mitteltunnel, man kann problemlos von einer Seite zur anderen durchrutschen.

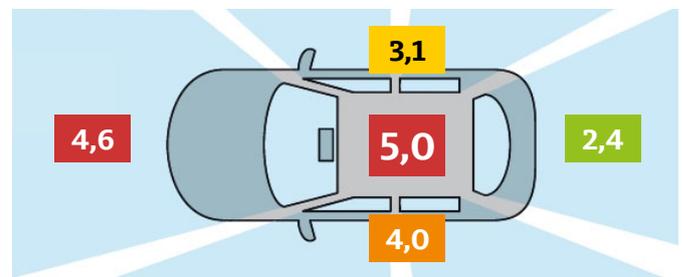
⊖ Die Klapptürgriffe sind in dieser Ausführung unpraktikabel. Menschen mit kleinen Händen brauchen oft



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

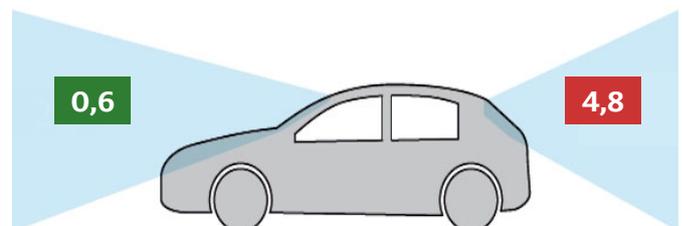
Rundumsicht

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.



beide, um die Tür zu öffnen, weil sie sonst den Hebel nicht ziehen können. Zudem lässt sich der Griff auf der linken Seite auch nur mit der linken Hand greifen, auf der rechten Seite ist es andersherum. Noch misslicher: Ist das Fahrzeug zugefroren, kann man die Griffe nicht mehr ausklappen und das Auto nicht öffnen. Ein simpler Bügeltürgriff ist zwar schnöder und vielleicht nicht ganz so aerodynamisch, aber im Alltag praktikabler - auch, weil die Helfer nach einem Unfall vernünftig an der Tür ziehen können.

2,6 Kofferraum-Volumen

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

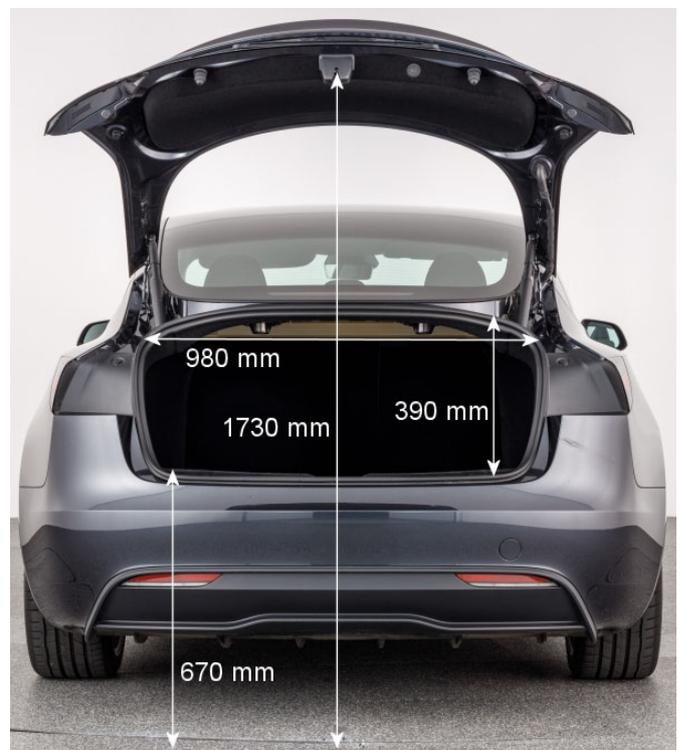


Immerhin 415 l Gepäck fasst der Kofferraum des Model 3. Der Frunk unter der vorderen Haube fasst zusätzliche 55 l Gepäck.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch angetrieben, entweder per Knopfdruck am Deckel, über das Fahrzeugmenü oder die Tesla App. Der neumodische Fußschwenk unter das Heck lässt das Model 3 kalt, entsprechende Sensorik ist nicht verbaut. Besonders sperrige Gegenstände lassen sich im Gepäckabteil des Model 3 nicht transportieren, da die Kofferraumöffnung wie bei Stufenhecklimousinen typisch vergleichsweise klein ist. Die Ladekante liegt günstige 67 cm über der Fahrbahn, innen hat man eine 11 cm hohe Stufe, die beim Ausladen ein wenig stören kann. Vorbildlich dagegen: Tesla verbaut im Kofferraum zwei LED-Lampen, so dass das Ladeabteil einwandfrei ausgeleuchtet ist.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen um, bleibt eine kleine Kante am Kofferraumboden - nicht ideal, aber auch selten relevant. Viel häufiger muss man jedoch auf seinen Kopf aufpassen, um sich nicht an der geöffneten Heckklappe zu stoßen - denn die Klappe öffnet nicht weit genug und bleibt im Grunde mitten im Weg stehen.



Mit 67 cm liegt die Ladekante auf einer komfortablen Höhe.

Verriegelung einklemmen, so dass auch keine Gefahr der Beschädigung besteht.

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

2,7 Kofferraum-Variabilität

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

2,7 INNENRAUM

3,7 Bedienung

Eigene Wege ist Tesla immer schon gern gegangen, nicht nur, aber vor allem bei der Bedienung. Die offizielle Begründung für

das schalterarme Cockpit: Der Innenraum soll besonders aufgeräumt und clean wirken. Diese Wirkung erzielt er auch, mit

dem Facelift noch mehr als bisher, denn nun sind sogar die Lenkstockhebel für Blinker und Fahrtrichtungswahl verschwunden. Zur Wahrheit gehört jedoch auch, dass weniger Hardwaretasten die Produktionskosten reduzieren. Nun muss man die Fahrtrichtung über einen Schieberegler am linken Bildschirmrand vorgeben, alternativ kann man die Fahrstufen auch oben am Dachhimmel wählen; Tesla versucht sich überdies nach dem Fahrzeugstart mit einer Prognose und wählt automatisch die Fahrtrichtung vor, Aufmerksamkeit ist hier aber dennoch gefragt. Den Blinker betätigt man über Tastflächen am Lenkrad, die sich nicht ohne weiteres blind erfüllen lassen und bei diesem Testwagen zudem mit einem unsauberen Druckpunkt missfallen.

Spätestens mit dem Entfall der Lenkstockhebel ist Tesla allerdings zu weit gegangen, denn beispielsweise beim Ausfahren aus dem Kreisverkehr wird es gefährlich, wenn man den Blick von der Fahrbahn abwenden und nach unten sehen muss, um die Taste für den rechten Blinker zu treffen. Diese Modifikationen haben zu einer Verschlechterung der Bedienungsbewertung geführt. Denn es gibt weitere Standard-Einstellungen, die man über den großen Mittelmonitor anwählen muss: die Justierung von Außenspiegel und Lenkrad, die Scheibenwischer-einstellung (Tippwischer und Scheibenreinigung können über einen Lenkradknopf ausgelöst werden) oder die Einstellung des Lichts (Lichthupe über weiteren Knopf am Lenkrad möglich). Im Alltag kann man vieles lernen und kommt mit der Zeit damit zurecht, dennoch ist es nicht intuitiv oder wirklich praktisch. Ein weiteres Beispiel ist die Platzierung des Warnblinker-schalters am Dachhimmel, dort ist er nicht im üblichen Blickfeld des Fahrers.

Weltweit beschäftigen sich viele Forschungsstellen mit Bedienungsergonomie, anhand deren Erkenntnissen andere Autohersteller ihre Innenräume bisher gestaltet haben. Dort sind nicht ohne Grund mehr Schalter im Innenraum verbaut - viele Jahre Forschung und Erfahrung können nicht völlig daneben liegen.

Letztlich reduziert sich also die Bedienung im Model 3 fast komplett auf den zentralen Bildschirm in der Mitte. Die Anzeigen laufen sehr flüssig und sind kontrastreich dargestellt, im linken Bereich des Monitors werden die Geschwindigkeit sowie die in der Umgebung erkannten Objekte angezeigt. Der

größere, rechte Teil beherbergt alle einstellbaren Funktionen wie Navigation oder Klimaregelung; hat man sich intensiv mit den Strukturen beschäftigt, kann man gewünschte Funktionen schnell finden und einstellen, man muss die Menüstrukturen aber verinnerlichen. Letztlich zeigt sich, dass insbesondere technisch weniger versierte oder begeisterte Menschen selbst für Standardfunktionen einfach zu lange brauchen, zudem ist man während der Bedienung stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt.

Natürlich kann man das Model 3 auch über Sprachbefehle steuern, was gut funktioniert, aber eine ergonomische Bedienung nur ergänzen, nicht ersetzen kann. Im Test hat sich gezeigt, dass zwar viele Befehle verstanden werden, die Fülle an detaillierten Anweisungen mancher Konkurrenz kann das Model 3 aber noch nicht umsetzen.

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 wie erwähnt per Touchscreen in das Bediensystem abtauchen. Die Scheibenwischerautomatik wird nicht über einen Regensensor, sondern nur über die Frontkamera gesteuert - damit lässt die Trefferquote noch immer zu wünschen übrig, auch wenn die Erkennung seit Entfall des dezidierten Sensors schon verbessert wurde.



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf gutem Niveau - die Verarbeitungsqualität wurde deutlich verbessert. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht wirklich überzeugen.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Tesla Model 3 bringt serienmäßig eine gute Multimediaausstattung mit, bietet aber weiterhin kein Apple CarPlay oder Android Auto. Hier will sich Tesla scheinbar nicht abhängig von den Tech-Giganten Apple und Google machen. Apps wie Spotify, Tidal, Netflix oder Apple Music lassen sich direkt in das Infotainmentsystem einbinden, dafür benötigt man kein Smartphone. Eine Bluetooth-Anbindung von Smartphones ist selbstverständlich möglich (gleichzeitig

koppeln lässt sich nur ein Handy), ebenso bietet Tesla zwei Ablagen mit Induktivladefunktion für Handys, wobei die linke den Sensorbereich für die Zugangskarte beherbergt. DAB- und Online-Radio sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sind natürlich auch immer dabei, wobei die Verkehrsinfos und das Online-Radio zu den Premium-Diensten gehören, die Tesla nach einem 30-Tage-Probepabo separat bezahlt sehen will. In die Routenberechnung

werden notwendige Ladestopps einbezogen, so kann man auch lange Strecken problemlos zurücklegen. Über die Tesla-App kann man Fahrzeugfunktionen steuern (z.B. Klimatisierung und Laden bedienen), Infos abrufen und das Smartphone als Schlüssel für den Komfortzugang nutzen. Es gibt eine erweiterte Sprachbedienung, mehrere USB-Anschlüsse vorn und hinten sowie ein gut klingendes

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt wie 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 und flach bauenden Armaturenbretts

2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, denn das flach verlaufende Dach limitiert die maximale Personengröße auf knapp 1,90 m. Beinfreiheit hätten auch größere Menschen (bis über zwei Meter) noch, wenn der Vordersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt ist. Gefühlt ist viel Platz vorhanden, das Panoramadach spannt sich bis nach hinten.

2,7 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 wie in diesem Fahrzeugsegment üblich nicht erhältlich.

2,2 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Fahrkomfort ist mit dem Facelift erheblich besser geworden. Wo das Model 3 bisher fahrdynamisch orientierte Härte vermitteln wollte, federt es jetzt geschliffen die Unebenheiten der Straße weg, ohne deshalb unpräzise zu wirken. Das Setup des Facelifts wirkt harmonisch und passend zum geschmeidigen Komfort eines Elektroantriebs - elektronische Dämpfer sind auch weiterhin nicht lieferbar, werden jetzt aber nicht mehr vermisst. Innerorts federt das Model 3 ordentlich, lediglich harte Kanten

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, die Lehnen wie üblich in der Neigung. Für

Soundsystem. Zwischen den Vordersitzlehnen findet sich nun ein Monitor, auf dem die hinten Sitzenden nicht nur die hinteren Klimafunktionen steuern, sondern auch z.B. Youtube oder Netflix (Premium-Connectivity vorausgesetzt) anschauen können. Das Model 3 ist natürlich immer online und erhält regelmäßige Updates über Funk.

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



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

kommen deutlicher durch - die schweren Reifen mit wenig Gummi-Querschnitt und hohem Luftdruck (Vorgabe 2,9 bar) lassen kaum ein besseres Schluckvermögen zu. Während Kopfsteinpflaster erstaunlich deutlich als Vibration in der Lenkung zu spüren ist, werden Geschwindigkeitshügel mit ausgeprägtem Hub wiederum auffällig gut geschluckt. Mit zunehmendem Tempo wird es angenehmer, selbst schlechte Landstraßen sind kein Stressfaktor. Auf der Autobahn liegt der Tesla ruhig und souverän, perfekt für lange Strecken.

den Fahrersitz gibt es eine Vier-Wege-Lordosenstütze, für den Beifahrersitz gar keine Lendenwirbelstütze. Konturen und

Polsterung der Sitzgelegenheiten vorn gefallen, selbst lange Etappen lassen sich entspannt 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 schnell wieder abrufbar sind.

2,2 Innengeräusch

⊕ Ein weiterer Punkt, den Tesla mit dem Facelift beim Model 3 signifikant verbessert hat: das Geräuschniveau im Innenraum. Unter anderem dank Akustikverglasung rundum, schön zu erkennen an der Doppelverglasung aller Seitenscheiben, ist es innen nun deutlich leiser. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei 66,1 dB(A), wahrnehmbare rund zwei dB(A)

weniger als vor dem Facelift. Wie zuvor ist von den Motoren praktisch nichts zu hören und auch Windgeräusche fallen nicht nennenswert auf. Die Fahrgeräusche sind allgemein dezent, nur Kieselsteinchen in den Radhäusern deutlich wahrnehmbar.

1,4 Klimatisierung

⊕ Das Model 3 bringt serienmäßig eine Klimaautomatik mit drei regelbaren Temperaturzonen mit - vorn links und rechts sowie hinten. Die Intensität der Klimatisierung lässt sich in drei Stufen bestimmen. Bei Kälte heizt der Tesla ganz erheblich und schnell den Innenraum auf, angesichts der vorgewählten Temperatur sogar etwas zu viel - dann muss man manuell nachjustieren. Will man die Ausströmungsrichtung der mittleren Düsen vorn justieren, muss man ins Klimamenu und

dort die Einstellungen vornehmen.

Für die Mitfahrer im Fond gibt es Lüftdüsen mittig und unter den Vordersitzen. Dank Elektroantriebstechnik ist eine Standklimatisierung möglich, entweder über vorprogrammierten Timer oder ganz bequem über die Tesla-App. Sitzheizung gibt es vorn und hinten, vorn zusätzlich eine Sitzlüftung sowie eine Lenkradheizung - das alles mit dem Facelift sogar serienmäßig.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen

⊕ Die Modell-Variante "Maximale Reichweite" verfügt über Allradantrieb dank jeweils eines Elektromotors an Vorder- und Hinterachse. Was auf den ersten Blick vielleicht als Effizienzmodell daherkommt, entpuppt sich schon beim ersten Tritt auf das Gaspedal als waschechte Rennsemmel. Tesla verspricht eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 4,4 s - das stellt man nach subjektivem Empfinden nicht in Frage. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 201 km/h abgeregelt, zweifelsohne wäre noch deutlich mehr Tempo drin.

324 kW bzw. 440 PS und ein maximales Drehmoment von 493 Nm sind die pragmatische Erklärung für derart flotte Fahrleistungen. Die Elastizitätsmessungen bestätigen die Potenz des Antriebs. Trotz seines Leergewichts von knapp 1,9 t geht es mit dem Testwagen in nur 2,1 s von 60 auf 100 km/h und in kaum längeren 2,6 s von 80 auf 120 km/h - überholen auf der Landstraße oder Einfädeln auf der Autobahn sind damit ein Leichtes. Aber auch innerorts geht es ausgesprochen zügig voran, beispielsweise vergehen von 15 auf 30 km/h nur 0,6 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Tesla liefert wieder mal eine perfekte Vorstellung beim Elektromotor ab - alles andere hätte aber auch verwundert. Es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Die lange Erfahrung des Herstellers mit

Elektroantrieben kommt hier voll zur Geltung. Die Motoren ziehen vom Start weg mit Nachdruck an, sie geben ihre Leistung gleichmäßig ab und lassen selbst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die Elektromotoren ein sehr weites Drehzahlband abdecken können, benötigt das Model 3 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg ziehen die Motoren gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleuni-

gung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt klappt schnell.

⊖ Im Testwagen kann man die Intensität der Rekuperation nicht wählen, sie ist immer sehr stark eingestellt und bremst das Auto bis zum Stillstand (One-Pedal-Driving) - dann bleibt der Tesla auch stehen, ohne dass man das Bremspedal gedrückt halten muss (Autohold). Die Fahrtrichtung bzw. P-Stellung muss man über den Touchscreen anwählen; zwar ist dafür der linke Rand des Monitors reserviert, ohne hinsehen und

präzises Wischen funktioniert es aber nicht. Alternativ gibt es Tastflächen für die Getriebewahl am Dachhimmel oberhalb des Innenspiegels. Tesla versucht es zusätzlich mit einer Prognose, ob man vorwärts oder rückwärts fahren will und hat damit eine ordentliche Trefferquote - aufmerksam muss man daher immer sein. Das Ganze macht die Bedienung nicht wirklich einfacher.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die komfortablere Fahrwerksabstimmung tut der Fahrdynamik des Model 3 keinen Abbruch, die Mittelklasse-Limousine fährt sicher und souverän, gibt sich fahrstabil und gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, in Kurven ist das Model 3 im Grenzbereich tendenziell untersteuernd und damit fahrsicher ausgelegt. Lastwechselreaktion bleiben selbst beim Anbremsen in der Kurve moderat. Dank Allradantrieb und fein regelnder Traktionskontrolle bekommt der Tesla seine beachtliche Antriebskraft über alle vier Räder sehr gut auf

die Straße, durchdrehende Räder mit temporär weniger Haftung bremst die Elektronik ein.

Den ADAC Ausweichtest meistert das Model 3 Facelift kaum weniger souverän als zuvor. Mit angemessener Präzision zieht er seine Bahnen durch die Pylonen-Gassen, das ESP regelt dabei effektiv, aber nicht zu rigide. So bleibt der Amerikaner gut beherrschbar und bietet bei Bedarf eine gute Portion Fahrdynamik. Dabei sind der niedrige Schwerpunkt durch die Batterie im Fahrzeugboden und die flache Karosserie hilfreich.

1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung hat Tesla mit dem Facelift neu abgestimmt, sie bietet ein angemessenes Lenkgefühl und eine passende Rückmeldung. Dabei ist sie aber nicht zu nervös, damit lange Strecken entspannt bleiben. Man kann zielgenau durch Kurven fahren und sich dabei auf die gut spürbare Zentrierung

verlassen. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag braucht man nur 2,2 Umdrehungen, die Übersetzung ist also sehr direkt gewählt. Antriebseinflüsse fallen nicht störend auf und sind daher auch beim Allradler kein Thema.

2,6 Bremse

Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Model 3 AWD rund 35,4 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein angemessener Wert. Die Bremsanlage zeigt sich ausreichend standfest und lässt auch bei hoher Belastung nicht nach. Das Ansprechen der Bremse und das Bremsgefühl sind insgesamt gut. Die Rekuperation, also das Abbremsen

durch die Elektromotoren, ist immer voll gesetzt, sofern das Gaspedal nicht betätigt wird. Daher gibt es auch keinen Übergang am Bremspedal zwischen Motorbremse und Radbremsen. Das ist gewöhnungsbedürftig im Alltag, erleichtert Tesla aber die Abstimmung der Bremse, weil kein Übergang eingeregelt werden muss.

2,5 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei Tesla liegt der Fokus schon seit Jahren auf dem Thema "Autonomes Fahren". Das wird auch beim Model 3 intensiv beworben. Auf der Homepage des Herstellers wird immer noch vom Autopilot geschrieben, obwohl das eigentlich eine Funktionalität suggeriert, welche das Model 3 nicht bieten kann. Man kann die gute Basisausstattung durch den Enhanced Autopilot ergänzen, welcher für üppige 3.800 Euro Aufpreis "mit Autopilot navigieren" sowie einen Spurwechselassistenten bietet und künftig noch um Autoparken, Herbeirufen und Smart Herbeirufen ergänzt werden soll. Für 7.500 Euro bestellt man schließlich "Volles Potenzial für autonomes Fahren", wobei es aktuell dafür zusätzlich nur die Ampel- und Stoppschilderkennung gibt, weil der "City-Lenkassistent" erst für die Zukunft versprochen wird.

Tesla verbaut im Model 3 aktuell nur noch Kameras (davon immerhin acht Stück), aber keine Radarsensoren und nicht mal mehr Ultraschallsensoren, wie sie meistens für die Einparkhilfen oder für rudimentäre Totwinkelassistenten verwendet werden. Es ist erstaunlich, welche gute Funktionalität die Tesla-Ingenieure alleine aus den Kamerabildern herausholen. Allerdings sind die Erkennungsgrenzen bei schlechteren Sichtverhältnissen bald erreicht, hier kann Tesla wie alle anderen Hersteller nicht zaubern. Der Test hat gezeigt, dass der Spurhalte- und der Totwinkelassistent weitgehend zuverlässig funktionieren, allerdings schon die Einparkhilfe bei Dunkelheit nicht mehr mit ausreichender Sicherheit assistieren kann, wie das mit anderen Sensoren möglich wäre. Zu häufige Fehlwarnungen kamen vom Kollisionswarner, wobei es zwar Warnungen ohne Grund, aber nie einen Grund ohne Warnung gab.

⊖ Wirklich unzuverlässig hat der Tempomat mit Abstandsregelung gearbeitet, wobei so manches nicht nachvollziehbare Verzögern zu Verwirrung bis Ärger beim nachfolgenden Verkehr geführt hat. Alternativ auf einen klassischen Tempomaten oder einen manuellen Geschwindigkeitslimiter kann man nicht umstellen, das bietet das Model 3 aktuell nicht (kommt vielleicht mit einem zukünftigen Softwareupdate). Auf Stadtautobahnen oder vielen Landstraßen bleibt dann nur noch das manuelle Fahren - das ist kein Drama, aber das absolute Gegenteil vom beworbenen "autonomen Fahren". Man sollte sich daher gut überlegen, ob man insbesondere die exorbitant hohen 7.500 Euro beim Kauf zusätzlich investieren möchte, denn es steht in den Sternen, ob es jemals für Autos mit reiner Kamerasensorik eine Freigabe für autonomen Fahrbetrieb geben wird. Nach aktuellem Stand kann man diese Option auch später noch kaufen, dann wohl zu einem höheren Preis - dafür hat man vorab nicht das Risiko, falls eine Freigabe nie kommen sollte.

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	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht das Model 3 sehr gute 96 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test Juli 2019 mit Vor-Facelift). 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 m, hinten außen 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. Eine Multikollisionsbremse ist ebenfalls an Bord.

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. Die mittlere Kopfstütze reicht nicht so hoch wie die festen, äußeren Kopfstützen. Die versenkten Bügeltürgriffe erschweren Rettungsarbeiten an nach einem Unfall verklemmten Türen.

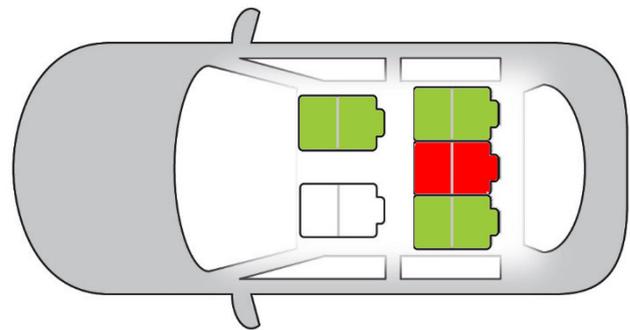
2,5 Kindersicherheit

⊕ 86 Prozent der Punkte sammelt das Model 3 bei den Crashtests für die Kindersicherheit. Isofix-Aufnahmen bietet der Tesla hinten außen, dort kann man die meisten Sitze auch mit den Gurt stabil befestigen - allerdings ist die Gurtgeometrie nicht für alle Sitze ideal. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze etwas ein. Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie ungünstig, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen; Isofix-Bügel gibt es dort nicht.

Der Beifahrersitz kann man Kindersitze gut befestigen, Isofix-Halterungen gibt es aber auch da nicht. Ansonsten aber sind die Gurte dort gut für Kindersitze geeignet. Die hinteren Türen sind für die Kindersicherheit über das Bordmenü von vorn aus verriegelbar, eine gute Lösung. Auch kann man den Beifahrerairbag deaktivieren, dann darf auf dem Beifahrerplatz auch nach hinten gerichteter Sitz verwendet werden.

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)

2,9 Fußgängerschutz

79 Prozent der Punkte erhält das Model 3 für den Fußgängerschutz. Die Front des Tesla ist glattflächig, zudem sind unter der Haube keine harten Bauteile, der Fußgänger beim Aufprall zusätzlich gefährden könnten. Die Bereiche um die Frontscheibe (z.B. die A-Säulen) sind aus Karosseriestabilitäts-

gründen recht hart ausgeführt und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann zusätzlich Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und tat dies in den Testszenarien zuverlässig.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Für den Tesla Model 3 Maximale Reichweite AWD wurde im Elektrozyklus des Ecotest ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,6 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A (11 kW); um die Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 87,6 kWh benötigt.

Das Antriebssystem des Model 3 ist durchaus effizient, kann aber bei weniger günstigen Bedingungen wie Kälte oder höherer Geschwindigkeit nicht zaubern - der Verbrauch steigt dann an und die Reichweite sinkt entsprechend. Die sehr günstige Aerodynamik und die flache Karosserie helfen aber beim Stromsparen.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Tesla eine Reichweite von rund 470 km. Aus den 18,6 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 93 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 52 Punkte.

1,7 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

Wie die meisten Elektroautos ist das Model 3 in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 550 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

einem Stromverbrauch von 18,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 75 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass das Model 3 Maximale Reichweite als Facelift im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Tesla ausgezeichnet da, weil er 95 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest locker volle fünf Sterne.

3,4 AUTOKOSTEN

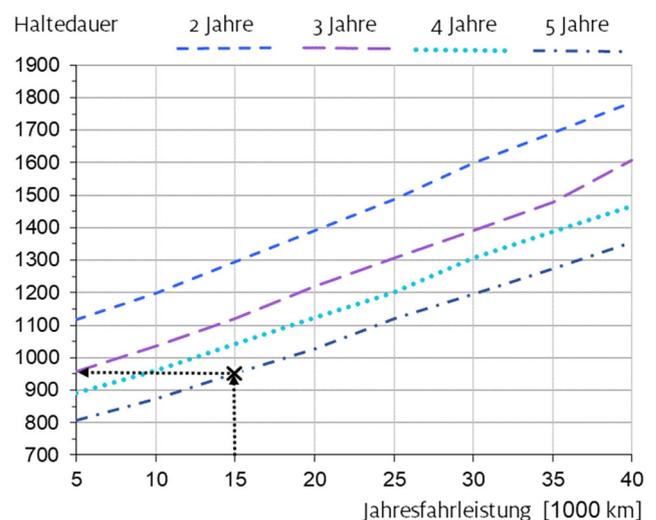
3,4 Monatliche Gesamtkosten

Die Preissprünge bei Tesla sind erheblich, gingen nach 2020 teils deutlich nach oben, in 2023 wieder sukzessive nach unten. Aktuell kann man das Model 3 mit großer Batterie und Allradantrieb ab 49.990 Euro kaufen (zuzüglich Überführungs- und Bearbeitungskosten). Das ist aufgrund der Leistung ein interessanter Preis, denn die Ausstattung ist großzügig, der Tesla bietet viele Komfortfunktionen wie Sitzlüftung, die bei der Konkurrenz Aufpreis kosten. Außerdem ist der Innenraum hochwertig gestaltet und der gebotene Komfort ein weiteres Argument für den Amerikaner aus Shanghai. Den günstigeren Einstiegspreis muss man aber auch mit niedrigeren Restwerten "bezahlen", so dass die absoluten monatlichen Kosten weiterhin im zufriedenstellenden und nicht wirklich günstigen Bereich liegen.

Von Vorteil sind die niedrigen Wartungskosten und die Steuerbefreiung in Deutschland bis 2030. Bei der Versicherung ist das Model 3 eher ungünstig eingestuft und entsprechend teurer (Haftpflicht 20, Teilkasko 22, Vollkasko 25). Tesla gibt auf das Auto vier Jahre Garantie bis 80.000 km, auf die Batterie acht Jahre bis 160.000 km (min. 70 % Restkapazität).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 950 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)]	208 (283)	324 (440)	338 (460)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	420/0	493/0	723/0
0-100 km/h [s]	6,1	4,4	3,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	201	262
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	13,2/13,2 kWh E	14,0/14,0 kWh E	16,5/16,5 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/22	20/25/22	20/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	826	937	1067
Preis [Euro]	40.990	49.990	56.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	224/446/446
• Dachlast/Anhängelast [kg]	37/541
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,73
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	324 kW (440 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	153 kW
maximales Drehmoment	493 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,6 kWh/100km/472 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./79 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	87,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 192.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	1/

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% Batteriesymbol gelb, 16% "Hoher Energieverbrauch, Mit der Navigation können Sie den geschätzten Batteriestand anzeigen und die Ankunft gewährleisten." 8% "Nächsten Ladevorgang planen. Sie sind fast zu weit entfernt von allen bekannten Ladestationen" 7% Batteriesymbol rot

Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü, App

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

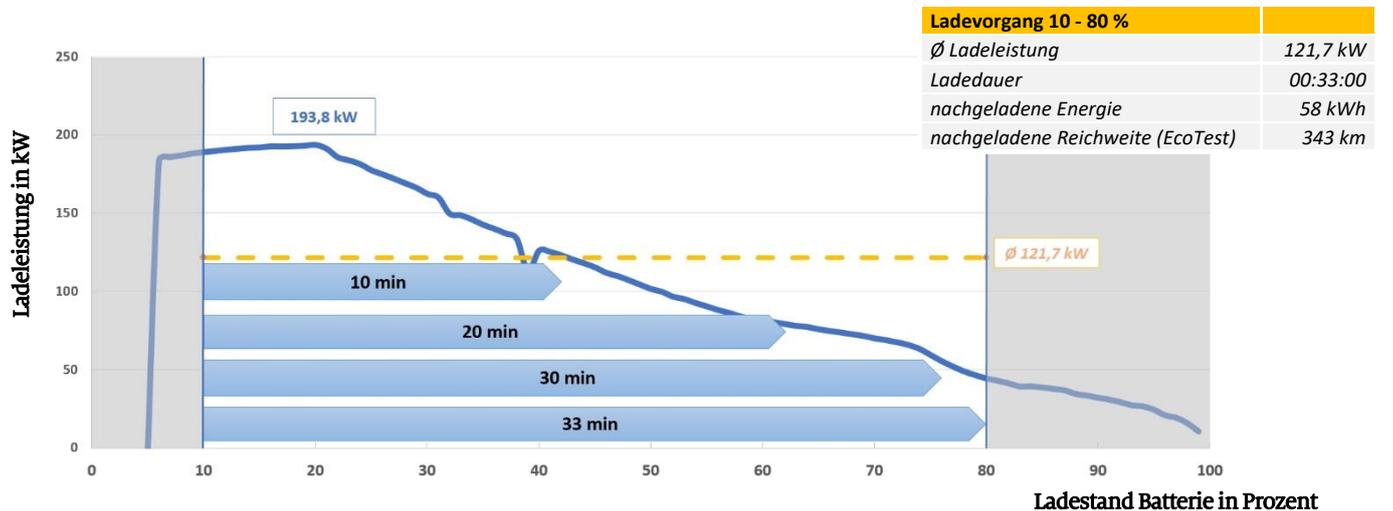
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja kW, A, V
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 10 A	1,2 - 2,3 kW	67,5 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 32 A	1,2 - 7,4 kW	67,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	5 - 16 A	3,5 - 11 kW	25 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis 250 kW (SC)	33 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	324 kW/440 PS
Maximales Drehmoment	493 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,22
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.720/1.850/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.899/333 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	594 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/68 kg
Batteriekapazität (netto)	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)	2,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Hankook iON evo EV
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	18,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 93 g/km)
Reichweite	470 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.850/413 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/825/825 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	100 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	625 Euro
Monatliche Gesamtkosten	950 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/25/22		
Basispreis Model 3 Maximale Reichweite AWD	49.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.770 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.146 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-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
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 (3 Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.350 Euro
Metalllackierung	ab 1.300 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: Juni 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer