



Tesla Model Y Maximum Range

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW/299 PS)

Nach knapp 5 Jahren schickt Tesla zum Modelljahr 2025 die Überarbeitung des Model Y ins Rennen und will damit den Erfolg der Baureihe fortführen. Der Hersteller wirbt damit, dass das Facelift umfangreich überarbeitet wurde, u. a. unter Berücksichtigung des Feedbacks seiner Nutzer. Und tatsächlich hat sich beim neuen Model Y einiges getan: Verarbeitung und Materialqualität im Innenraum sind mittlerweile auf Oberklasse-Niveau, wie auch die Geräuschkulisse. Beim Fahrkomfort hat man bei Tesla ebenfalls die Kritik ernst genommen. Eine Sänfte ist das Model Y nach wie vor aber bei weitem nicht und bleibt beachtlich agil. Der Antrieb besticht Teslatypisch in puncto Leistungsabgabe und Potenz, aber auch bei der Effizienz: Sehr gute 16,4 kWh/100 km im Ecotest verhelfen zu einer praxistauglichen Reichweite von rund 535 km. Kritikwürdig empfinden wir das sehr ablenkungsintensive Bedienkonzept, die unnötig herausfordernden Klapptürgriffe und die Funktionsqualität der kamerabasierten Fahrerassistenzsysteme – Tesla geht hier mal wieder seinen eigenen Weg. Es ist zwar beeindruckend, was die Software alles aus den Fotos zieht - allerdings wirken die u. a. radargestützten Systeme der Konkurrenz weitaus vertrauenswürdiger. Unterm Strich überzeugt das neue Model Y, wie auch das gute Gesamtergebnis zeigt.

Konkurrenten: u. a. Cupra Tavascan, Ford Capri, Kia EV6, Opel Grandland, Skoda Enyaq, VW ID.5, XPeng G6.

- ⊕ **hochwertiger Innenraum, hohe Anhängelast, leise, sehr gute Fahrleistungen, gute Fahreigenschaften, effizienter Antrieb**
- ⊖ **ablenkungsintensive Bedienung, kein Apple CarPlay und Android Auto, mäßige Funktionsqualität kamerabasierter Fahrerassistenzsysteme, Klapptürgriffe**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **3,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,4
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

⊕ Tesla hat beim neuen Model Y die Karosserie unter anderem zu Gunsten der Aerodynamik überarbeitet. Auch im Interieur bei der Materialauswahl und der Verarbeitung wurde deutlich Hand angelegt. Das Resultat überzeugt. Der Innenraum präsentiert sich tadellos verarbeitet und hinterlässt einen soliden und wertigen Eindruck. Lediglich abseits des primären Berührungsbereichs lässt sich mal eine unsauber entgratete Kunststoffkante fühlen – Klagen auf hohem Niveau. Mit Blick auf die verwendeten Materialien muss sich die Premiumkonkurrenz warm anziehen: Das Armaturenbrett und alle Türtafeln sind haptisch angenehm unterschäumt, die Dachsäulen und Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen und gepolstert, die Mittelkonsole ist im unteren Bereich mit Teppich eingefasst und oben mit Leder überzogen. Der Innenraum verfolgt eine minimalistische Designlinie, aber dennoch sind dezente Zierelemente

vorhanden. Alles sitzt fest und wirkt ausnahmslos wertig. Selbst das Gepäckabteil ist vollständig mit Teppich ausgekleidet. Das hohe Qualitätsniveau kann das neue Model Y beim Exterieur aber nicht halten: Die gut gefertigten Karosserieteile sitzen rundum nicht flächig und die Spaltmaße zwischen den Teilen schwanken deutlich – insbesondere im Heckbereich. Zudem lassen sich öfters größere Einschlüsse bei der Versiegelung der Blechkanten entdecken. Dafür gibt es eine dezente Kunststoff-Beplankung um die Radläufe und im Heck, um den Lack bei kleineren Remplern zu schützen. Die Türen fallen trotz der rahmenlosen Ausführung satt zu und die Scheiben sitzen straff in den Dichtungen – sie fahren beim Türöffnen stets ein Stück hoch, um so mehr Kontakt mit den Fensterdichtungen zu haben. Der Unterboden ist glattflächig und komplett verkleidet, was nicht nur dem Korrosionsschutz, sondern auch der Aerodynamik zugutekommt.

3,2

Alltagstauglichkeit

Tesla schweigt sich über die Batteriekapazität aus und gibt nur eine Reichweite je nach Modell an. Die Lithium-Ionen-Batterie des getesteten Model Y Maximale Reichweite Hinterradantrieb kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) bis 11 kW und mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) bis 250 kW geladen werden, wenn alle Rahmenbedingungen optimal sind. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist optional erhältlich, das Kabel mit Typ-2-Stecker hingegen liegt serienmäßig bei. Beide Kabel finden z. B. im separaten Fach unter der Fronthaube (Frunk) Platz und sind dort immer problemlos erreichbar. Das Laden mit 230 V dauert gut 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 an einer typischen 300-kW-Ladesäule (maximal 500 A) rund 33 Minuten. Nach einem raschen Anstieg der Ladeleistung auf gut 190 kW bei etwa 18 Prozent SoC, fällt die Leistung gleichmäßig ab. Bei 80 Prozent SoC wird der Tesla nur noch mit rund 50 kW geladen – durchschnittlich sind es im Test 122,7 kW. Um die von Tesla angegebene Ladeleistung von 250 kW erreichen zu können, muss man eine besonders leistungs- bzw. stromstarke und daher seltene Ladesäule ansteuern. Im Test an einer leistungsstärkeren Ladesäule haben wir zwar eine wesentlich höhere Spitzen-Ladeleistung gemessen, allerdings war die durchschnittliche Leistung geringer, so dass eine längere Ladezeit resultierte. Da das Antriebssystem mit einer vergleichsweise geringen Nennspannung von nur 350 V betrieben wird, sind zum Erreichen der hohen

Ladeleistung überdurchschnittlich große Ladeströme nötig. Diese können von den wenigstens Ladesäulen aufgebracht werden – Supercharger von Tesla hingegen sind speziell darauf ausgelegt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine praxistaugliche Reichweite von rund 535 km. Bei Kälte lässt sich die Batterie für eine schnellere Ladefähigkeit beheizen, wenn man eine Schnellladesäule als Ziel auswählt. Außerdem lässt sie sich gemeinsam mit dem Innenraum vorklimatisieren, sodass bei Abfahrt das Antriebssystem effizienter und leistungsfähiger ist. Es ist eine Dachlast von 75 kg erlaubt, im Zubehörsortiment gibt es geeignete Dachträger. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung beträgt großzügige 100 kg, womit sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos transportieren lassen. Mit 533 kg fällt die Zuladung des knapp 1,9 Tonnen schweren Stromers großzügig aus und reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Mit seiner Außenlänge von 4,79 m und seinem Wendekreis von 12,6 m ist das Model Y für die Innenstadt nicht ideal, die üppige Breite von 2,13 m (inkl. Außenspiegel) ist ebenfalls hinderlich.

⊕ Mit 1.600 kg ist die Anhängelast für ein E-Auto recht hoch, sofern der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; damit eignet sich das Model Y durchaus als Zugfahrzeug. Sonst sind 750 kg zulässig.

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

2,9 Licht und Sicht

Das vordere Ende des Model Y lässt sich nur erahnen, da die Frontklappe weit nach unten gezogen ist und aus dem Sichtbereich des Fahrers verschwindet. Dafür lassen sich niedrige Hindernisse vor dem Tesla gut erkennen. Nach hinten hingegen ist die Sicht schlecht: Hauptsächlich schaut man zwischen den nicht versenkbaren, äußeren Kopfstützen hindurch gegen die weit entfernte Heckklappenverkleidung, da die schräge Heckscheibe weit oben montiert ist. Entsprechend lassen sich weder die Heckkante noch Hindernisse hinter dem Stromer erkennen. Das mäßige Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung bestätigt den Eindruck. Für deutliche Unterstützung beim Rangieren in engem Terrain sorgt die kamerabasierte Umfelderkennung – dedizierte Ultraschall-Einparkensensoren hat der Tesla nicht zu bieten. Ein klassisches 360-Grad-Bild liefern die insgesamt acht Außenkameras zwar nicht, dafür sieht man eine Animation der Umgebung bzw. kann auf die einzelnen Kamerabilder bei der Fahrt zugreifen. Die Frontkamera in der Schürze ist sogar mit einer Waschdüse ausgestattet und beheizt, gegen Beschlagen oder Vereisen. Hinten ist die Sicht hingegen schnell getrübt, da es weder Schutz noch eine Waschdüse gibt. Sofern man den erweiterten Autopiloten an Bord hat, werden in der Animation auch freie Parklücken angezeigt. Bei günstigen Bedingungen parkt der Tesla zuverlässig und souverän. SUV-typisch gut ist wegen der erhöhten Sitzposition die Sicht auf den Verkehr vor einem, wobei die Scheibenwischer mit integrierten, sparsamen Waschdüsen bei hohem Tempo die Frontscheibe zuverlässiger von Wasser befreien könnten. Bei Dunkelheit sorgen die Matrix-LED-Scheinwerfer für eine gute Fahrbahnausleuchtung, wobei dem Abblendlicht Streulicht überlagert ist, sodass kein gleichmäßiger Lichtteppich entsteht. Das Fernlicht ist sehr stark, allerdings streifig. Der dynamische Fernlichtassistent blendet zuverlässig andere Verkehrsteilnehmer aus. Etwas irreführend: Das „adaptive Kurvenlicht“ stellt sich von der Funktionsweise her als Erweiterung des Fernlichts heraus. Auf Funktionen wie ein Abbiege- oder klassisches Kurvenlicht muss man also verzichten.

⊕ Sowohl der Innen- als auch beide Außenspiegel blenden bei Dunkelheit automatisch ab. Das fast über die komplette Fahrzeugbreite reichende LED-Rücklicht wird auf einer Blende reflektiert und ist auch tagsüber eingeschaltet, was der Erkennbarkeit zuträglich ist.

⊖ Auffällig im Test waren die Fehldeutungen der Umfelderkennung, welche den Einparkassistenten sehr ins Schwitzen bringen und den Fahrer zum Eingriff zwingen. Insbesondere niedrige Kanten werden temporär als unüberwindbare Hindernisse interpretiert – hier würden bewährte Ultraschallsensoren einen wesentlich besseren Dienst leisten. Keiner der Außenspiegel weist asphärische

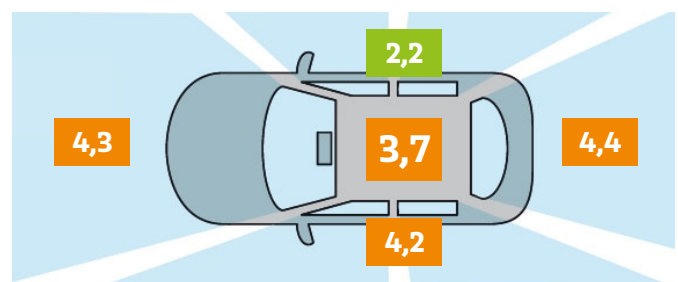


Breite Dachsäulen, eine schmale, hoch liegende Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Hier muss man sich auf die serienmäßige Einparkhilfe verlassen.

Bereiche auf, die zur Reduzierung toter Winkel beitragen könnten. Die Heckscheibe muss ohne Wischer auskommen – man setzt bei dem Amerikaner also auf den aerodynamischen Entwässerungseffekt durch die fallende Dachlinie. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche insbesondere bei derart hellen LED nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion inaktiv – beim Spurwechsel kann daher eine Fahrtrichtungsänderung nicht mehr angezeigt werden, was beispielsweise bei Annäherung an ein Stauende eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen kann.

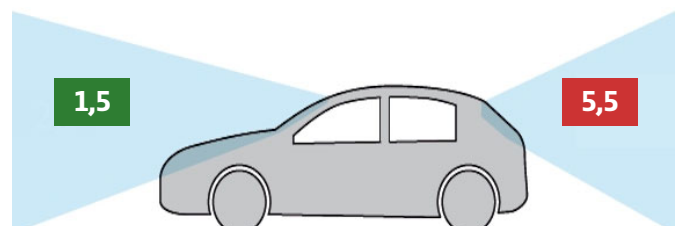
Rundumsicht

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.



2,6 Ein-/Ausstieg

Hinein und hinaus gelangt man in das Model Y vorn und hinten klassentypisch recht bequem. Vorn sind die schräge A-Säule und hohen Schweller etwas hinderlich und hinten fordern die Kombination aus hohem Schweller und breitem Radlauf einen großen Schritt beim Ausstieg. Zudem könnten die hinteren Türen etwas kürzer ausfallen, zumal sie nur über zwei Raststufen verfügen und daher schnell an einem daneben parkenden Fahrzeug anecken.

⊕ Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung mit 59 cm angenehm hoch über dem Boden, was einem bequemen Ein- und Ausstieg und der Übersicht auf den umliegenden Verkehr zuträglich ist. Hinten stört kein Mitteltunnel, sodass man bequem von der einen Seite zur anderen durchrutschen kann.

⊖ Die Klapptürgriffe sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Menschen mit kleinen Händen brauchen oft beide Hände, um die Tür zu öffnen. Ein simpler Bügeltürgriff mag zwar schnöde wirken, hat sich aber nicht umsonst bewährt – auch, weil man als Helfer nach einem Unfall vernünftig an der Tür ziehen kann. Von Innen werden die Türen elektrisch entriegelt per Tastendruck. Vorn findet man die Notentriegelung noch leicht am Griff in der Türtafel, hinten ist die mechanische Entriegelung unter einer Abdeckung im Türfach – das kann im Ernstfall zu Panik führen. Das Model Y wird nicht mit einem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit

einer Kunststoffkarte im Kreditkarten-Format. Diese muss man zum Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs ausschließlich an die fahrerseitige B-Säule halten, anschließend kann man einsteigen und losfahren. Dies ist im Alltag sehr umständlich, insbesondere wenn man nur etwas aus dem Kofferraum holen möchte und das Fahrzeug aber in einer engen Parklücke steht. Daher sollte man eine der alternativen Möglichkeiten verwenden: Entweder im Zubehör einen Fahrzeugschlüssel in Gestalt eines miniaturisierten Teslas bestellen, oder alternativ das Smartphone bzw. eine Apple-Watch in Kombination mit der Tesla-App als Fahrzeugschlüssel nutzen. Alle Optionen fungieren als Keyless-Schlüssel bzw. Transponder, sodass das Model Y in Abhängigkeit des Abstands zum Fahrzeug beim Ziehen am Türgriff entriegelt werden kann bzw. beim Weggehen automatisch verriegelt. Es ist eine Heimadresse einstellbar, wo nicht automatisch verriegelt wird. Zudem verfügt der Schlüssel aus dem Zubehör über drei Tasten, mit denen die Front- und Heckklappe, der Ladeanschluss und das allgemeine Auf- und Zusperrn bedient werden können. Alternativ zur Schlüsselkarte kann ein Handy mit NFC-Funktion auch an die B-Säule gehalten werden – insgesamt 19 verschiedene Schlüssel kann das Model Y verwalten. Am Dachhimmel stehen vorn wie hinten keine Haltegriffe zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Volumen

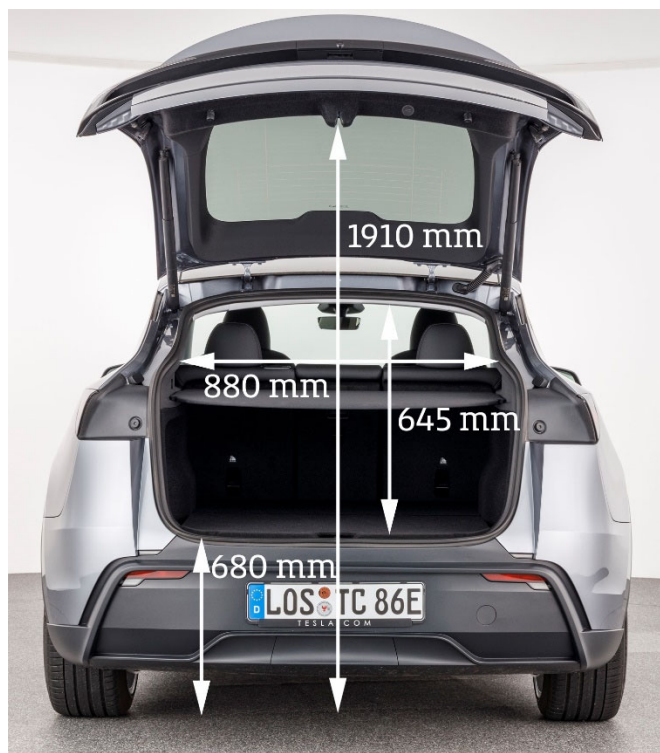
⊕ Das Model Y bietet einen großen und gut nutzbaren Kofferraum. Das Standardvolumen beträgt 420 l. Nutzt man den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 540 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), 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.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, per Fußschwenk unter die Heckschürze ist dies allerdings nicht möglich. Stattdessen könnte sie bei Annäherung automatisch öffnen, sofern man sein als Schlüssel eingerichtetes Handy in der vorderen Hosentasche trägt. Personen bis rund 1,95 m Körpergröße müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Größer gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss einen schmerzhaften Kontakt mit dem Kopf zur Folge haben kann. Positiv: Das Schloss ist vollständig mit Filz ummantelt. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich auch geringer einstellen, was in niedrigen Parkgaragen praktisch sein kann. Die Ladekante liegt mit 68 cm auf einer passablen Höhe über der Fahrbahn. Ladekante und -boden befinden sich auf einer Ebene, was das Be- und Entladen erleichtert. Nach dem Öffnen der Kofferraumklappe wird man von einer großzügigen Karosserieöffnung und der falt-Hutablage begrüßt, welche nicht automatisch den glatten und insgesamt gut nutzbaren Kofferraum freigibt. Entweder schiebt man die Ablage nach hinten, wodurch sie sich faltet und mehr oder weniger gut durch Reibung in dieser Position verharret. Oder man entnimmt die nur per Magnete fixierte Hutablage und legt sie in die entsprechende Aussparung unter dem Ladeboden. Links im Kofferraum gibt es einen praktischen 12-V-Anschluss und bei umgeklappter Rücksitzlehne ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche ohne störende Stufe.



Aufgrund der großen Laderaumöffnung fasst der Kofferraum auch sperrigere Gegenstände.

⊖ Der große Kofferraum wird von nur einer LED-Leuchte in der Heckklappe nicht optimal ausgeleuchtet. Vergisst man die Hutablage wieder zu entfalten, schränkt sie die ohnehin schlechte Sicht nach hinten zusätzlich ein.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Eine Durchreiche im klassischen Sinne gibt es nicht, dafür kann man aber den umgelegten Mittelsitz zum Transport langer Gegenstände nutzen. Umgeklappt werden die Lehnen elektrisch entweder per Tasten im Kofferraum oder unten an der Sitzbank. Praktisch: Sind die vorderen Sitze ungünstig eingestellt, fahren diese automatisch für einen Moment aus dem Weg, damit genug Platz für das Schwenken der Lehnen samt Kopfstützen zur Verfügung steht. Da es kein klassisches Lehnenschloss gibt, muss man auch nicht auf ein Mögliches Einklemmen der äußeren Sicherheitsgurte achten. Eine Halterung für die Gurte wäre aber dennoch praktisch. Der

Kofferraum hat zwei große Fächer unter dem quer geteilten Ladeboden sowie zwei Ablagefächer links und rechts. Zusätzlich befindet sich unter der per Gasdruckfedern leicht zu öffnenden Fronthaube ein praktischer Frunk – z. B. zur griffgünstigen Unterbringung des Ladekabels.

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

2,7 INNENRAUM

4,0 Bedienung

Tesla wirbt zur Ankündigung des neuen Model Y mit erheblichen Verbesserungen bei der Ergonomie und hebt hervor, dass das Fahrzeug mit haptischen Schaltern und physischen Tasten aufwartet, „wie es sich für eine echt intuitive Bedienung gehört“. Offenbar ist hier die Rede von den Lenkradtasten, die es bereits vorher gab, und dem neuen, „präzisionsgefertigten Blinkerhebel“. Eine Innovation, die man spätestens seit den 1960er Jahren kennt und sich bis heute als praktisch erweist. Positiv: Tippt man den Hebel an, blinkt der Tesla so lange, bis er das Fertigstellen des Spurwechsels oder des Abbiegevorgangs registriert. Eine einrastende Hebelstellung zum dauerhaften Blinken wäre dennoch wünschenswert. Insgesamt ist das Cockpit Tesla-typisch aufgeräumt – nahezu alle Funktionen werden über das zentrale, günstig gelegene 15,4-Zoll-Touchdisplay gesteuert, was in puncto Kontrast, Schärfe und Reaktion überzeugen kann. Leider gibt es keine Armablage, welche das Bedienen während der Fahrt erheblich erleichtern könnte. Der linke Bildschirmbereich ist grundsätzlich für Fahrzeugfunktionen reserviert. In die untere Leiste lassen sich Apps für den Schnellzugriff ablegen. Sofern man den Tesla mit der Schlüssellkarte nutzt, muss man diese nun nicht mehr umständliche vor der Mittelarmlehne präsentieren, sondern kann diese in der induktiven Ladeschale ablegen und dann die Fahrbereitschaft herstellen. Die Rollen am Lenkrad sind mehrfach belegt bzw. können auch als Shortcuts konfiguriert werden, beispielsweise lässt sich das Handschuhfach kontraintuitiv über die linke Rolle öffnen. Der Funktionsumfang des Tesla ist enorm und es bedarf reichlich an Eingewöhnung und Studium des Fahrzeugs, bis man es zuverlässig durchdrungen hat. Teilweise wirkt es, als würde man bei Tesla zugunsten der Optik üblicherweise blind zu bedienende Funktionen unnötig verkomplizieren, was auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben kann.

⊕ Vom Zentralsdisplay aus lässt sich der Beifahrersitz verschieben und die hinteren Lehnen umklappen – praktisch, wenn jemand das Gepäckabteil mit langem Gut beladen möchte. Für beide Außenspiegel ist einstellbar, ob sie nachts automatisch abblenden, an welchem Ort sie automatisch einklappen und auf welche Neigung sie beim Einlegen des Rückwärtsgangs wechseln sollen.

⊖ Ergonomisch deutlich verbesserungswürdig sind die Verstellungen des Lenkrads und der Außenspiegel über das Menü und die Lenkradtasten. Einen Hebel zum Einlegen der Fahrstufe gibt es beim neuen Model Y nicht mehr – stattdessen swiped man gewöhnungsbedürftig oben am linken Bildschirmrand zur Wahl der Fahrtrichtung. Für den Fall, dass



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf hohem Niveau. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss allerdings hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht überzeugen.

das Display ausgefallen ist, kann man die Fahrstufe auch über die Dachkonsole wählen, wenn man zuvor beide Rollen am Lenkrad drückt. Erfolgt der Druck zu lange, provoziert man einen Neustart des Displays. Die Lichthupe wird per Lenkradtaste bedient – das ist nicht intuitiv, aber lernbar. Außerdem öffnet sich dann auch das Schnellmenü zur Einstellung der Lichtfunktionen – ansonsten muss man müßig im Menü nach der Lichteinstellung suchen. Eine ortsfeste Einstellmöglichkeit des Lichts inklusive der Nebelschlussleuchte würde aber auch der Verkehrssicherheit dienen und man würde den Gegenverkehr nicht irritieren, wenn man die Lichthupe betätigt, um das Schnellmenü zu öffnen. Weitau kritischer betrachten wir die Aktivierung des Scheibenwischers über die Lenkradtasten – alternativ im Menü. Selbstverständlich ist beim Tesla sowohl der Licht- als auch Regensensor Serie und man müsste sich – theoretisch – nicht um eine Einstellung beider Funktionen kümmern. Die Praxis zeigt aber, dass es hin und wieder die kurzen, aber auch entscheidenden Momente im Straßenverkehr gibt, bei denen man exakt jetzt Wischen muss und nicht auf den Regensensor angewiesen sein möchte; man denke hier beispielsweise an eine enge Baustelle bei Regen und plötzlich starker Gischt auf der Frontscheibe. Eine weitere grundlegende Funktion ist die Klimatisierung, welche zunächst minimalistisch recht tief permanent auf dem Display eingeblendet ist. Sämtliche Funktionen abseits der Temperaturwahl fordern zusätzliche Bedienschritte inklusive Blickabwendung vom Fahrgeschehen. Selbst die Richtung der Lüftungsdüsen muss ablenkungsintensiv über das Menü gesteuert werden. Die Schaltflächen der Deckenleuchten dürften bei Dunkelheit beleuchtet sein, damit man sie auch finden kann, wenn man

denn Licht braucht. Auch die Taste für die Warnblinkanlage sollte statt in der Deckenkonsole blickgünstiger angeordnet sein, damit man sie schnell finden kann. Das Zentralsdisplay lässt sich gut ablesen, allerdings ist stets zur Prüfung des Tempos ein Abwenden vom Verkehr notwendig. Rätselhaft, wieso Tesla kein Head-up-Display anbietet. Das Model Y macht oft akustisch auf detektierte Gefahren aufmerksam und ergänzt durch Meldungen in Textform, wobei die Schrift recht klein und während der Fahrt schwer zu lesen ist. Immerhin lässt sich die akustische Warnung bei Überschreitung des

Tempolimits per kurzem Druck auf das erkannte Schildersymbol auf dem Display deaktivieren. Natürlich kann man das Model Y auch über Sprachbefehle steuern, was grundsätzlich funktioniert, aber eine ergonomische Bedienung nur ergänzen, nicht ersetzen kann. Im Test hat sich zudem gezeigt, dass zwar viele Befehle verstanden werden, die Fülle an detaillierten Anweisungen mancher Konkurrenz das Model Y aber nicht umsetzen kann. Da ist die Erwartungshaltung an solch ein rollendes Smartphone größer.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das überarbeitete Model Y bringt serienmäßig eine gute Multimediaausstattung mit, bietet aber weiterhin kein Apple CarPlay oder Android Auto. Hier will Tesla scheinbar nicht mit den Tech-Giganten Apple und Google kooperieren. Apps wie Spotify, Tidal, Amazon- oder Apple Music lassen sich direkt in das Infotainmentsystem einbinden, dafür benötigt man kein Smartphone. Die Mobilfunkleistung soll erheblich verbessert worden sein – zur Steigerung des Streamingerlebnisses. Hinzukommend ist der Fond nun mit einem 8-Zoll-Touchdisplay ausgestattet, welches neben der Klimasteuerung auch zum Gaming, Audio- oder Videostreaming geeignet ist. Eine Bluetooth-Anbindung von Smartphones zum Telefonieren oder Musikstreaming ist selbstverständlich möglich, ebenso bietet der Tesla vorn zwei Ablagen mit je 15-W-Induktivladefunktion für Handys. Insgesamt stehen drei USB-C-Anschlüsse mit je 65 W Stromabgabe zur Verfügung, zwei der Anschlüsse sind im Fond. Ein weiterer USB-A-Anschluss befindet sich im Handschuhfach, welcher ab Werk mit einem Flash-Speicher belegt ist, um dort Wächter- bzw.

Dashcam-Videos oder eigene Medien zu speichern. Digitaler Radioempfang (DAB+) und ein Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sind auch mit an Bord. Ladestops werden automatisch bei der Routenplanung berücksichtigt. Über die Tesla-App kann man Fahrzeugfunktionen steuern (z. B. Klimatisierung und Laden), Infos abrufen und das Smartphone als Schlüssel für den Komfortzugang nutzen. Das Audiosystem mit neun Lautsprechern klingt bereits tadellos – die Allradmodelle werden mit noch mehr Boxen bestückt. Im Zubehör kann man einen automatischen Garagentoröffner erwerben, welcher in Abhängigkeit der GPS-Position des Fahrzeugs eine Öffnung veranlassen kann. Mit dabei beim Enhanced Autopilot (3.800 Euro Aufpreis) ist die Herbeirufen-Funktion, die sich über die Tesla-App bedienen lässt. Hierbei lässt sich das Fahrzeug in Parklücken vor und zurück bewegen oder sogar an einen gewünschten Ort bestellen – das ist aber mit Vorsicht zu genießen, weil der Fahrer in der Verantwortung bleibt. Updates erhält der Tesla OTA (over the air) kostenfrei.

2,0 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 zurückschieben, die Kopffreiheit genügt sogar für bis zu 2,15 m große Personen. Insgesamt sitzt man auch im neuen Model Y ziemlich hoch, was zwar der Übersicht nicht schadet, aber dennoch im Verhältnis zur Höhe des Armaturenbretts und der Fensterflächen subjektiv gewöhnungsbedürftig ist. Die Seitenlinie ist etwas erhöht und

die prominente Mittelkonsole trübt leicht das luftige Ambiente. Sonst gibt es in puncto Raumgefühl wenig zu klagen, auch dank des serienmäßigen Panoramadachs und der umlaufenden Ambientebeleuchtung, die bei Dunkelheit wohnliche Akzente setzt. Ebenfalls positiv aufgefallen ist uns die separate Beleuchtung der Türfächer, die den wertigen Anspruch unterstreicht.

1,3 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond bietet das Model Y nochmals bessere Platzverhältnisse als vorn. Die großzügige Beinfreiheit reicht selbst für 2,10 m große Insassen, wenn der Vordersitz für eine 1,85-m-Person passend eingestellt ist. Erst für Mitreisende mit mehr als 2,25 m Größe würde es am Kopf eng werden. Einzig die typischerweise erhöhte Seitenlinie fällt uns negativ auf – ansonsten überzeugt uns das sehr großzügige Raumgefühl im Fond vollständig. Auch hier setzt das serienmäßige Panoramadach bei Tag freundliche Akzente, wohingegen nachts die sich fortsetzende Ambientebeleuchtung das Wohlbefinden steigert. Bemerkenswert: Im Fond sind die Türfächer ebenfalls separat beleuchtet.



Im großzügigen Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,10 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum-Variabilität sind enge Grenzen gesetzt – immerhin lässt sich die Neigung der Rücksitzbank elektrisch einstellen. Die Ablagemöglichkeiten vorn konzentrieren sich auf die Mittelkonsole und Türfächer. Letztere sind großzügig gestaltet, wertig mit Teppich ausgeschlagen gegen nervige Klappergeräusche von Kleinkram und nehmen locker 1-l-Flaschen auf. In der Mittelkonsole befinden sich zwei große geschlossene Fächer, die innen beflockt sind. Dazwischen sind die beiden gut nutzbaren Becherhalter positioniert und vorn die beiden Smartphone-Ablagen mit induktiver Ladefunktion. Das

Handschuhfach ist sehr klein, aber beflockt, beleuchtet und lässt sich mit einem PIN gegen unbefugtes Öffnen sperren – allerdings muss man zum Öffnen ohnehin das Touchdisplay oder den Lenkrad-Shortcut bemühen. In der zweiten Reihe sind die Türfächer nicht ganz so groß, nehmen aber immer noch 1-l-Flaschen auf und sind auch hier wertig mit Teppich ausgeschlagen. Zwei Becherhalter befinden sich in der Mittelarmlehne. An den Rückseiten der Vordersitze sind harte Lehnentaschen verbaut. Diese sind an den Seiten offen und damit nur bedingt zur Unterbringung von Gegenständen geeignet.

2,4 KOMFORT

2,8 Federung

Wesentliches Augenmerk bei der Überarbeitung des Model Y hat der Hersteller auf die Abstimmung des Fahrwerks in Richtung Komfort gelegt, ohne dabei gravierende Einschränkungen beim Handling zu riskieren – die Mühen haben sich gelohnt. Die Vorderräder werden von einer Doppelquerlenkerkonstruktion mit aufgetrenntem unterem Querlenkerdreieck und Stabilisator geführt, die Hinterachse kommt als Mehrlenkerkonstruktion daher, inklusive Stabilisator. Das Basis-Modell muss mit rein passiven Stoßdämpfern auskommen, wohingegen das Performance-Modell über elektronisch verstellbare Dämpfer verfügen soll. Die beiden Premium-Varianten, wozu auch der Testwagen zählt, sollen mit einer frequenzabhängigen Dämpfung ausgestattet sein – über die konkrete Funktionsweise herrscht seitens Tesla jedoch Stillschweigen. Insgesamt ist das Fahrwerk tendenziell sportlich abgestimmt, bietet aber einen

ordentlichen Restkomfort. Auf der Autobahn kann der Tesla seine Gene nicht leugnen und bleibt mit der Fahrbahn recht verbunden, ohne aber unangenehm hart zu sein. Auf der Landstraße vermittelt das Fahrwerk ebenfalls Souveränität, hält aber weniger Federwegs-Reserven bereit, als man bei einem SUV dieser Größe vermuten würde. Bei geringerem Tempo kann das Ansprechverhalten nicht vollständig überzeugen: Innerorts wirkt das Model Y etwas stößig und transportiert Unebenheiten wenig gemindert in den Innenraum. Größere Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden den Insassen ebenfalls deutlich gemeldet. Geschwindigkeitshügel hingegen schlucken beide Achsen ordentlich und auch Kopfsteinpflaster ist nicht zu strapazierend für Mitreisende.

2,7 Sitze

Auch die Sitze sind Gegenstand der Überarbeitung des Model Y. Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt die Vierwege-Lendenwirbelstütze des Fahrersitzes für eine angenehme Rückenhaltung – der Copilot muss ohne einstellbare Lendenwirbelstütze auskommen. Kontur und Polsterung der Sitzgelegenheiten passen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Die Oberschenkelauflagen könnten aber etwas länger ausfallen. Beim Seitenhalt ist ebenfalls noch Luft nach oben, insbesondere die Schulter ist recht lose bei flotter Kurvenfahrt und schmaler Statur auf dem eher rutschigen Kunstlederbezug. Der Tesla merkt sich Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegeleinstellung in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind.

Auch hinten sitzt man durchaus bequem, wobei die Sitzfläche recht straff gepolstert ist. Den etwas spitzen Kniewinkel kann man durch die großzügige Beinfreiheit spielend ausgleichen und die einstellbare Neigung der Rücksitzlehne sorgt für einen guten Sitzkomfort.

⊖ Leider sind vorn weder die Mittelarmlehne noch die Kopfstützen an die eigenen Bedürfnisse anpassbar – immerhin kann man die Gurthöhe einstellen. Außerdem sitzt man wie beim Vorgänger insgesamt sehr hoch, selbst auf unterster Sitzhöhereinstellung. Der mittlere Sitz im Fond ist durch die schmale Form und harte Polsterung nur für kurze Strecken geeignet.

1,8 Innengeräusch

⊕ Ein weiterer Punkt, den Tesla mit dem Facelift beim Model Y deutlich verbessert hat, ist die Akustik. Im Innenraum kommen Materialien mit schalldämpfenden Eigenschaften zum Einsatz und rundum ist eine Doppelverglasung verbaut. Das Ergebnis kann sich hören lassen: Bei Tempo 130 km/h messen wir einen Schalldruckpegel im Innenraum von 64,6 dB(A) – ein guter Wert. Zum Vergleich: Das Vorfacelift war vier

dB(A) lauter unter denselben Bedingungen. Wie zuvor ist vom E-Motor unter Last nur ein Fiepen zu hören. Die Fahrgeräusche sind allgemein dezent, hier helfen auch die mit Filz ausgekleideten hinteren Radhäuser. Dominiert wird die Akustik im Innenraum bei hohem Tempo von Windgeräuschen, die aber insgesamt wirklich gering ausfallen und daher kaum der Rede wert sind.

1,6 Klimatisierung

⊕ Das Model Y ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaatomatik inklusive Umluftautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatikmodus lässt sich in drei Stufen verstellen – die Luftverteilung zwischen den beiden Zonen hingegen nicht. Um Energie zu sparen, erkennt der Tesla, ob der Beifahrersitz belegt ist und schaltet diese Zone unter Umständen ab. Die serienmäßige Sitzheizung und -lüftung vorn verfügen über einen Automatikmodus und arbeiten daher mit der Klimaatomatik zusammen. Eine Lenkradheizung ist ebenfalls an Bord. E-Fahrzeuge sind zum Heizen des Innenraums nicht auf die Kühlwassertemperatur eines Verbrennungsmotors angewiesen, entsprechend rasch funktioniert die Belüftung bzw. Enteisung der Frontscheibe mit warmer Luft. Dennoch positiv: Für die Scheibenwischer gibt es eine separate Entfrosterung in der Scheibe. Wie bei Elektrofahrzeugen mittlerweile üblich, hat der Tesla auch eine Standklimatisierung an Bord, welche entweder über einen vorprogrammierten Timer oder ganz bequem über die Tesla-App bedient werden kann. Eine effiziente Wärmepumpe ist

Serie. Hinten gibt es zwar ein separates Bedienelement für die Klimatisierung, allerdings ist die Temperatur nicht getrennt einstellbar. Für die Fondinsassen stehen Lüftungsdüsen in der Mitte und unter den vorderen Sitzen zur Verfügung. Gegen übermäßige Sonneneinstrahlung helfen die abgedunkelten Seitenscheiben – Rollos hingegen gibt es nicht. Dagegen Serie ist die Sitzheizung im Fond. Ein Überhitzungsschutz kümmert sich bei Bedarf 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.

⊖ Vorn gibt es je Insasse nur eine Lüftungsdüse im Armaturenbrett, welche zudem umständlich über das Touchdisplay in ihrer Richtung eingestellt werden muss. Die Luftmenge ist nicht separat justierbar – man kann die Düsen lediglich komplett abschalten.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Das Model Y in der getesteten Variante mit Heckantrieb und Fokus auf eine maximale Reichweite hat einen E-Motor an der Hinterachse, welcher 220 kW (299 PS) leistet und 420 Nm zur Verfügung stellt. Mit der kleinsten Motorisierung ist der Tesla bereits alles andere als untermotorisiert und bereitet durchaus Fahrfreude – die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend: Von 15 auf 30 km/h vergehen 0,8 s – damit gelingt das Einfädeln in den Verkehr problemlos. 2,5 s braucht das Model Y für den Sprint von 60 auf 100 km/h und in 3,1 s geht es von 80 auf 120 km/h – Überholmanöver gelingen bei Bedarf

also sehr schnell. Den Standard-Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Tesla mit 5,6 s an – bei 201 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt. Wem das Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 km/h nicht reicht, der hat folgende Optionen: Die Allradvariante (4,8 s) oder das Performance-Modell (3,5 s) bestellen. Nicht auszuschließen ist, dass es wie beim Vorgänger wieder die OTA-Option „Beschleunigungs-Boost“ geben wird, die je nach Modellverfügbarkeit die maximale Antriebsleistung erhöht.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur und Leistungsentfaltung liefert das Model Y wie erwartet eine grandiose Vorstellung ab. Es sind keinerlei störende Vibrationen vom Antrieb wahrnehmbar und die Leistung steht unmittelbar zur Verfügung. Der Motor

zieht vom Start weg mit Nachdruck an und gibt seine Leistung selbst bei Autobahntempo weiterhin gleichmäßig ab – hier ist kaum noch Luft nach oben.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Da der Elektromotor ein weites Drehzahlband abdecken kann, benötigt das Model Y kein Getriebe mit dezidierten Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vor- auf Rückwärtsfahrt klappt von Systemseite aus schnell und das Anfahren gelingt gefühlvoll. Der Tesla beherrscht das One-Pedal-Drive, er rekuperiert bis in den Stillstand, wenn man das Gaspedal nicht betätigt. Tritt man im Stillstand stärker auf die Bremse, wird die Auto-Hold-Funktion aktiviert. Über das Menü lässt sich die Rekuperation in zwei Intensitätsstufen einstellen.

⊖ Die Fahrtrichtung bzw. P-Stellung muss man über den Touchscreen anwählen; zwar ist dafür der linke Rand des Displays reserviert, ohne hinsehen und präzises Wischen funktioniert es aber nicht. Alternativ gibt es Tastflächen für die Getriebewahl am Dachhimmel oberhalb des Innenspiegels. In den Leerlauf („N“) geht es, indem man lange im Menü auf „N“ drückt. Insgesamt wäre ein Hebel wesentlich intuitiver zu bedienen.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Tesla eine solide Leistung ab – lediglich zwei Aspekte sind uns negativ aufgefallen: Zum einen wirkt der Tesla auf der Autobahn bei höherem Tempo immer noch etwas nervös durch die direkte Lenkung – im Vergleich zum Vorgänger liegt das neue Model Y aber merklich besser in der Spur, auch dank der stärkeren Dämpfung in der Lenkung. Zum anderen kann uns die Reaktion auf einen Lenkimpuls nicht überzeugen, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann. Zunächst führt die direkte Lenkübersetzung zu einer starken Richtungsänderung – praktisch in den Straßengraben oder in den Gegenverkehr. Die starke Dämpfung sorgt für ein langsames Zurückkommen des Lenkrads. Positiv hierbei ist, dass man viel Zeit hat, das

Steuer fest zu greifen und zu reagieren – negativ ist die für lange Zeit eingeschlagene Lenkung mit all den Konsequenzen. Bei einem zu starken Impuls bleibt das Lenkrad ausgelenkt stehen bzw. verstärkt den Lenkwinkel sogar und das Heck beginnt zu drängen.

⊕ Im ADAC Ausweichtest kann der Tesla sowohl in puncto Fahrsicherheit als auch bei dynamischem Anspruch überzeugen. Der Amerikaner fährt agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse mit leicht tänzelndem Heck und bleibt dabei stets gut beherrschbar. Das Anlenken geschieht zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das ESP unterstützt durch passende Bremsimpulse den Richtungsänderungswunsch stets im richtigen Moment. Ohnehin ist die Abstimmung des

ESP insbesondere mit Blick auf das Fahrzeugkonzept gut gelungen, wie auch die objektiven Geschwindigkeitsmessungen belegen. Durch die komfortablere Fahrwerksabstimmung muss man keinen merklichen Verlust an Agilität hinnehmen. Die Aufbaubewegungen bleiben im Rahmen und signalisieren passend das Annähern an den Grenzbereich. Das Model Y bleibt in langen, schnell durchfahrenen Kurven weitgehend neutral. Lüpft man das Gaspedal insbesondere bei starker Rekuperationseinstellung, beginnt das Heck zu drängen, welches allerdings vom ESP

sicher im Zaum gehalten wird. Bei einem Bremsimpuls schiebt der Stromer vermehrt über die Vorderachse, bleibt aber immer noch gut lenkbar. Hinsichtlich der Traktion gibt es dank des Heckantriebs wenig zu klagen – selbst bei Nässe. Es wären zwar Modi für die Traktionskontrolle wählbar, allerdings ist man bereits mit der Standardeinstellung sehr gut bedient. Der Geradeauslauf passt, wobei der Tesla eine leichte Anfälligkeit für Fahrbahnquerneigungen aufweist und die Lenkung nicht immer zuverlässig in die Mittelstellung zurückkehrt.

1,7 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Unterstützung kann durchweg überzeugen. Das Lenkrad ist zwar recht klein, aber dennoch vermittelt die Lenkung insgesamt ein gutes Lenkgefühl. Nur um die Nulllage geht etwas Rückmeldung in der starken Dämpfung unter. Mit nur 2,4 Umdrehungen um vom rechten in den linken Lenkansschlag zu kurbeln, fällt die Übersetzung recht direkt aus. Und das spürt man – das Model Y lässt sich

sehr gut und präzise entlang kurviger Straßen zirkeln und bereitet durchaus Fahrfreude. Ebenfalls löblich ist die Zentrierung der Lenkung. Zwar erfolgt erst bei Autobahntempo eine vollständige Rückstellung, allerdings lässt sich die Mitte auch blind bereits bei wesentlich geringerem Tempo spüren, was dem allgemeinen Fahrgefühl sehr zuträglich ist.

2,6 Bremse

Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Model Y rund 35,2 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) – das ist ein angemessener Wert. Die Bremsanlage zeigt sich standfest und lässt auch bei hoher Belastung nicht nach. Das Ansprechen der Bremse ist gut, das Bremsgefühl jedoch verbesserungswürdig, da das Pedal im ersten Moment recht hart anmutet und dabei zugleich eher gefühllos ist. Ein Übergang

zwischen der mechanischen Bremse und der Rekuperation ist nahezu nicht spürbar. Im Alltag bremsst man ohnehin nahezu ausschließlich per Rekuperation, sodass die Radbremsen kaum verschleifen. Um sie aber dennoch stets bestmöglich betriebsbereit zu halten, führt der Tesla regelmäßig bei Nässe oder kalter Witterung eine Reinigung der Bremsscheiben durch.

2,2 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bei Tesla liegt der Fokus schon seit Jahren auf dem Thema "Autonomes Fahren", allerdings ist der volle Umfang u. a. aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen derzeit nur in den USA, Kanada, China, Mexiko und Puerto Rico verfügbar. Serie für das Model Y ist der „Basic Autopilot“, welcher prinzipiell einen klassischen Lenkassistenten und einen Abstandsregeltempomaten beinhaltet. Für derzeit 3.800 Euro Aufpreis bekommt man den „Enhanced Autopilot“, der u. a. automatische Spurwechsel und die Funktion „mit Autopilot navigieren“ beherrscht. Der Testwagen kommt mit der Top-Ausstattung „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ (7.500 Euro) – hier ist noch der Ampel- und Stoppschildassistent dabei und der Hersteller wirbt damit, dass durch zukünftige Updates ein nahezu autonomes Fahrerlebnis verfügbar sein wird. Nichtsdestotrotz ist die Funktionsgüte der Systeme derzeit noch weit entfernt von der beworbenen autonomen Aussicht, was u. a. auch daran liegt, dass Tesla beim neuen Model Y wie auch beim

aktuellen Model 3 nur noch Kameras verbaut und sowohl auf Radar- als auch Ultraschallsensoren verzichtet. Es ist zwar erstaunlich, welche Funktionalität Tesla aus den Kamerabildern zieht, allerdings reicht diese bei Weitem nicht an die der Premium-Konkurrenz mit weiteren Sensoren heran. Der Tesla meint oft drohende Gefahren zu erkennen und warnt teils inflationär, sei es beim Vorbeifahren an parkenden Autos oder auf der Autobahn, wenn er sich nicht sicher ist, ob man noch in der Spur ist oder jemand auf der benachbarten Spur eventuell zu dicht an die eigene kommt. Das hat gravierende Auswirkungen u. a. auf das ACC, denn der Tesla leitet öfters aus heiterem Himmel stärkere Bremsungen ein, was nicht nur einen selbst, sondern auch den nachfolgenden Verkehr überrascht. Das führt dazu, dass man das ACC rasch nicht mehr als entlastendes Fahrerassistenzsystem wahrnimmt. Liegt ein kurviger Streckenabschnitt voraus, drosselt der Tesla passend das Tempo. Erkannte Geschwindigkeitsbeschränkungen können

in die ACC-Einstellung übernommen werden, allerdings motorisch herausfordernd für den Fahrer, indem man lange auf das kleine Symbol der erkannten Beschränkung auf dem Touchdisplay tippt. Im dichten Verkehr erfolgen das Anhalten und Wiederanfahren bei aktiviertem ACC nicht sonderlich harmonisch und des Öfteren fühlt man sich genötigt, das System mit dem Gaspedal zu übersteuern, um kein Hindernis darzustellen. Einen Tempomat oder praktischen Geschwindigkeitsbegrenzer hat das Model Y nicht zu bieten – man kann lediglich eine globale Maximalgeschwindigkeit im Menü festlegen. Bei günstigen Umgebungsbedingungen und moderatem Tempo leistet der Lenkassistent gute Arbeit, bewegt man sich aber mit maximal zulässiger Geschwindigkeit, bei der das System nutzbar ist (140 km/h), pendelt das Lenkrad leicht und der Tesla wirkt nicht mehr so souverän.

⊕ Serienmäßig ist ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem an Bord und bei einer Notbremsung flackert das Bremslicht in erhöhter Frequenz zur Warnung des rückwärtigen Verkehrs. Anschließend aktiviert der Tesla automatisch die Warnblinkanlage zur Absicherung.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht das Model Y 91 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test 11/2025). Der Tesla ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Zwischen den Insassen der ersten Reihe ist serienmäßig ein Centerbag verbaut, Seitenairbags hinten oder Knieairbags für die erste Reihe sind hingegen nicht verfügbar. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße, hinten außen nur bis 1,70 m. Die mittlere Kopfstütze lässt sich fast genauso weit herausziehen und bietet daher einen ähnlichen Schutz. Nicht angeschnallte Personen werden u. a. durch das Innenraumradar erkannt und im Bildschirm deutlich angezeigt. Ist der Tesla in einer Kollision verwickelt, bringt die Multikollisionsbremse das Fahrzeug zum Stehen, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision zu mindern. Anschließend wird automatisch ein E-Call abgesetzt, welcher die Rettungskräfte ruft und auch Informationen über das Fahrzeug an die Notrufzentrale übermittelt. Zur Sicherung schweren Gepäcks stehen im Kofferraum vier stabile Zurrösen zur Verfügung – ein Trennnetz ist hingegen auch gegen Aufpreis nicht lieferbar. Löblich: An den vorderen Türen befinden sich Reflektoren, wodurch andere Verkehrsteilnehmer insbesondere bei Dunkelheit die geöffneten Türen besser sehen.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

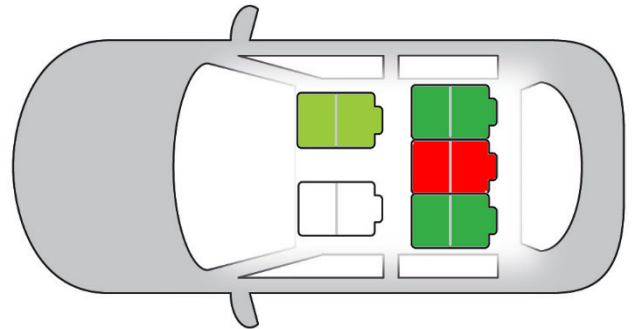
2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält das Tesla Model Y im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 93 Prozent der möglichen Punkte - ein sehr gutes Ergebnis. Das SUV bietet auf den äußeren Fondsitzen Isofix-Aufnahmen mit i-Size-Freigabe, dort kann man die meisten Sitze sonst auch mit den Gurten stabil befestigen. Installiert man dort eine Babyschale mit Basis, lassen sich die vorderen Sitze nicht mehr vollständig zurückfahren. Daher empfiehlt sich eine Sitzprobe vor dem Kauf. Auf dem Beifahrersitz lassen sich mit dem Gurt alle gängigen Kindersitzformate problemlos fixieren, eine Isofix-Aufnahme gibt es allerdings nicht. Im Menü kann man den Beifahrerairbag deaktivieren, um dort beispielsweise eine rückwärtsgerichtete Babyschale zu montieren. Die hinteren Türen lassen sich über das Menü einzeln verriegeln.

⊖ Auf dem kaum konturierten Fondmittelsitz lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen – laut Handbuch ist dort sowieso keine Montage empfohlen. Ohnehin finden nur zwei Sitze gleichzeitig auf der Rücksitzbank genügend Platz.

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)

1,9 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erzielt der Tesla im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Front ist insgesamt glattflächig und nachgiebig gestaltet, lediglich im Bereich der A-Säulen sowie am unteren Scheibenrahmen ist die Verletzungsgefahr für Passanten deutlich erhöht. Um die freie Crashlänge für Passanten zu

vergrößern, ist das Model Y mit einer aktiven Frontklappe ausgestattet: Bei einem Crash kann sich die Klappe um bis zu 100 mm hinten anheben. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer und Motorräder.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ In puncto Energieeffizienz hat Tesla beim neuen Model Y einige Register gezogen: U. a. fand eine aerodynamische Optimierung von Karosserie und Felgen sowie sämtlicher Energieverbraucher statt. Das Ergebnis überzeugt und beschert dem Tesla die Bestnote im Kapitel Verbrauch. Inklusive der Ladeverluste, welche beim Laden mit Wechselstrom bei 11 kW auftreten, kommt das Model Y im Elektrozyklus auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von nur 16,4 kWh pro 100 km – ein sehr guter Wert, insbesondere für ein SUV der Mittelklasse. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Model Y eine praxistaugliche Reichweite von rund 535 km. Führt man vorrangig im Stadtverkehr und ruft nicht die vollen 220 kW der E-Maschine ab, sind auch Reichweiten jenseits der 600 km realistisch. Um die leere Batterie vollzuladen werden 88,1 kWh benötigt (AC-Ladung dreiphasig

mit 16 A, 11 kW). Aus den 16,4 kWh/100 km Verbrauch errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 82 g/km (Basis deutscher Strommix). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest sehr gute 56 von 60 möglichen Punkten.

⊖ So effizient der Tesla auf der Straße auch ist, umso überraschender erscheint der Stromverbrauch im nicht fahrbereiten Zustand: Etwa ein Prozent Ladestand verliert das Model Y je nach Umgebungsbedingungen täglich nur durch das Herumstehen u. a. für systemseitige Prüfungen und zur Versorgung der Bordelektronik. Noch mehr Ladestand der Batterie gingen im Test über Nacht bei aktiviertem Wächtermodus verloren. Das kann einem zum Verhängnis werden, wenn das Fahrzeug beispielsweise im Urlaub längere Zeit auf dem Flughafen-Parkplatz steht. Immerhin gibt es einen Energiesparmodus, der die Selbstentladung eindämmt.

1,3 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 16,4 kWh pro 100 km sind

beispielsweise NO_x-Emissionen von 67 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass das Tesla Model Y 47 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 103 Punkten locker fünf Sterne im ADAC Ecotest.

3,4 AUTOKOSTEN

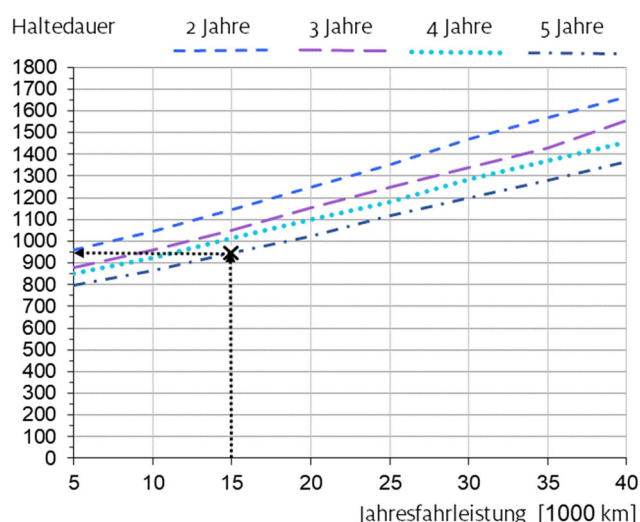
3,4 Monatliche Gesamtkosten

In der Basis werden für das Model Y mit der kleinen Batterie und Heckantrieb mindestens 39.990 Euro fällig. Für die getestete Variante mit Heckantrieb und großer Batterie muss man pauschal 10.000 Euro mehr berappen. Kürzlich hat Tesla die Bezeichnungen der Modelle angepasst – die Varianten mit großer Batterie (zuvor „Maximale Reichweite“) werden nun als „Premium“ bezeichnet. Für weitere 3.000 Euro bekäme man Allradantrieb und für 61.990 Euro ist das Top-Modell Performance zu haben. Der Umfang der Serienausstattung ist groß – entsprechend kurz ist die Liste der Optionen: Neben optischen Aufwertungen und der Anhängerkupplung stellen die Autopilot-Funktionspakete den Kern der Aufpreisliste dar. Wie sich im Test herausstellte, sind diese nicht dringend zu empfehlen – mit dem Basic Autopilot (Serie) sollte man schon gut bedient sein. Der Wartungsaufwand ist bei E-Autos üblicherweise geringer als bei Verbrennermodellen, da weniger mechanische Komponenten verbaut sind. Tesla gibt auf das Fahrzeug großzügige vier Jahre allgemeine Garantie, allerdings nur bis 80.000 km. Für Antrieb und Batterie geben die Amerikaner acht Jahre Garantie bzw. bis 192.000 km (160.000 km beim Model Y mit kleiner Batterie) – je nachdem, was zuerst eintritt – sowie mindestens 70 Prozent der Akkukapazität über die Garantielaufzeit. Legt man den Ecotest-Verbrauch zugrunde, muss man also einen Abfall der maximalen Reichweite von rund 535 km auf knapp 370 km akzeptieren. Zwölf Jahre Garantie gibt Tesla gegen Durchrostung und ein Jahr bzw. 20.000 km auf den Lack. Von der Kfz-Steuer ist das Elektroauto in Deutschland derzeit befreit. Die Versicherungseinstufungen für das Tesla Model Y Maximum Range liegen im gehobenen Mittelfeld: In der Haftpflicht wird die Typklasse 21 angesetzt, in der Teilkasko die 22 und in der Vollkasko die 23. Mehr als die Hälfte

der monatlichen Kosten lassen sich dem prognostizierten Wertverlust zuschreiben. Diesem kann man durchaus mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet werden. Neben dem sorgsamem Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladungen sollten beide möglichst vermieden werden. Tesla bietet seinen Kunden die Möglichkeit selbst Einblick in den Batteriezustand zu erhalten, hierzu ist ein bis zu 24 Stunden dauernder Test an einer AC-Ladestation durchzuführen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

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



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model Y Standard	Model Y Premium	Model Y Premium AWD	Model Y Performance AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	220 (299)	220 (299)	324 (440)	338 (460)
Max. Drehmoment [Nm]	420	420	493	660
0-100 km/h [s]	7,2	5,6	4,8	3,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	201	201	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	13,1 kWh E	14,2 kWh E	15,3 kWh E	16,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/23/22	21/23/22	21/23/23	21/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	74	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	802	953	997	1125
Preis [Euro]	39.990	49.990	52.990	61.990

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

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]	8,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	222/450/732
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/847
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,20
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	50,8 kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	108 g/km

* 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	220 kW (299 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	114 kW
maximales Drehmoment	420 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	16,4 kWh/100km / 536 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	k.A.
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	88,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 192.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Menü

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 % SoC
	7 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMOGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (AC)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

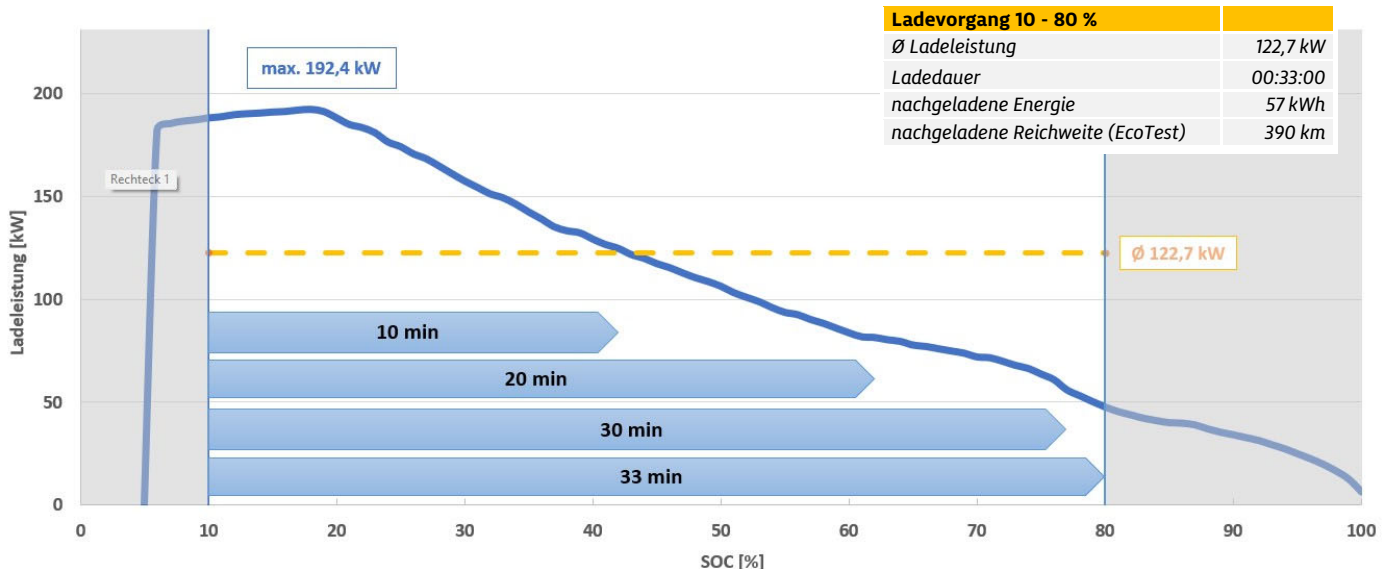
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/nein
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMOGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67,5 - 38,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67,5 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 250 kW	33 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent

Nachgeladen in	kWh	Reichweite	SOC
10 min	26,8 kWh	182 km	42%
20 min	43 kWh	292 km	62%
30 min	55 kWh	374 km	77%



HERSTELLERANGABEN

permanenterregte Synchronmaschine hinten	
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	420 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	k.A.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.790/1.921/1.624 mm
Leergewicht/Zuladung	1.976/472 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	822/2.022 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität	k.A.
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre oder 80.000 km/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Grünheide

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport EV
Wendekreis links/rechts	12,4/12,6 m
Ecotest-Verbrauch	16,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 82 g/km)
Reichweite	535 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.888/533 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/850/1.380 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	108 Euro
Fixkosten	170 Euro	Wertverlust	567 Euro
Monatliche Gesamtkosten		944 Euro	
Steuer pro Jahr		74 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		21/23/22	
Basispreis Model Y Maximum Range		49.990 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.09.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	91 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-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	3.800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-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)

1,9

AUTOKOSTEN

3,4

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

Stand: November 2025
Test und Text: Willy Roßmeier