



Tesla Model S (seit 2013)

Elektro-Meilenstein

Das Model S ist das erste in Großserie gebaute Auto des Herstellers Tesla und kam bereits 2013 auf den Markt. Über die lange Bauzeit wurde das Modell durch ständige Anpassungen und Facelifts (2016, 2021) fortlaufend weiterentwickelt. Die elegante Limousine bietet vorn viel Platz und für ein Elektroauto einen erstaunlich großen Kofferraum – zudem einen zweiten Kofferraum vorn unter der Haube. Im Fond fällt die Kopffreiheit allerdings gering aus. Das Verarbeitungsniveau ist gegenüber anderen Tesla-Modellen oft besser, insgesamt streut die Qualität aber stark. Vor allem in Verbindung mit der Luftfederung federt das Auto komfortabel ab. Die fast vollständig auf einen Touchscreen reduzierte Bedienung erfordert Eingewöhnung und lenkt teilweise merkbar vom Verkehrsgeschehen ab. Durch Software-Updates „over the air“ werden fortlaufend Änderungen und Verbesserungen vorgenommen. Die Preise für Gebrauchtfahrzeuge bewegen sich auf einem relativ hohen Niveau, auch bei schon älteren Varianten mit hoher Laufleistung. Zum Abschneiden bei den Hauptuntersuchungen und in der ADAC Pannenstatistik gibt es wegen insgesamt geringen Zulassungszahlen keine belastbaren Daten. Andere Modelle von Tesla kommen beim TÜV allerdings auf sehr schlechte Ergebnisse, was sicherlich auch mit fehlenden Wartungen zu tun hat.

Empfehlung: Das Tesla Model S gibt es in extrem vielen Antriebs- und Batterievarianten. Die Zahl in der Modellbezeichnung beschreibt in etwa den Batterieinhalt in kWh. Die unterschiedlich großen Batterien sind zudem mit verschiedenen starken Motoren kombiniert. Die besonders starken Varianten haben jeweils einen Motor an der Vorder- und an der Hinterachse. Die Gesamtleistung liegt zwischen 367 PS beim Model S 60 und über 1000 PS im Model S Plaid. Die leistungsstärkeren Varianten, zwischenzeitlich mit einem D (für Dualmotor) am Ende der Bezeichnung, erreichen fast schon irrwitzige Fahrleistungen. Ältere Modelle bis Erstzulassung etwa 2017 können zum Teil kostenlos an den Tesla "Superchargern" geladen werden. Das sollte bei der Besichtigung überprüft werden, denn diese Option wurde zum Teil nachträglich wieder gelöscht. Aufgrund der immens hohen Anzahl verschiedener Varianten sollte bei der Auswahl nicht der Fokus auf einer bestimmten Variante liegen, sondern besser darauf, ob das Exemplar vernünftig gewartet wurde. Das ist bei diesem Modell vor dem Hinblick, dass keine regelmäßigen Wartungen vorgeschrieben werden, besonders wichtig.

- ⊕ sichere Fahreigenschaften, großzügiger Kofferraum, teils irrwitzige Fahrleistungen, komfortable Federung (v.a. bei Luftfederung), für E-Auto meist gute Reichweite, hohe Wertstabilität, Online-SW-Updates, Supercharger kostenlos (bis 2017), gute Schnellladefähigkeit
- ⊖ teure Anschaffung, mäßige Rundumsicht, gewöhnungsbedürftige Bedienung, geringe Kopffreiheit hinten, Sitzkomfort der Klasse nicht angemessen, kaum Ablagen im Innenraum, dünnes Werkstattnetz, teils lückenhafter Kundenservice, viele schlecht gewartete Fahrzeuge im Umlauf

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Das Auto taucht wegen der geringen Zulassungszahlen weder im TÜV-Report noch in der ADAC Pannenstatistik auf. Der einzige bisher veröffentlichte Tesla im TÜV-Report, das Model 3, schnitt extrem schlecht ab. Ein Grund dafür ist sicherlich, dass es keine Wartungsvorschriften für das Tesla-Modell gibt und sich daher viele sehr schlecht gewartete Modelle im Umlauf befinden.
Rückrufe	<p>4/2017: Ein Fehler im Gasgenerator des Beifahrerairbags kann dazu führen, dass es bei einer Airbagauslösung eine unkontrollierte Entfaltung gibt. Der zu hohe Innendruck kann das Airbaggehäuse beschädigen. Es besteht die Möglichkeit, dass sich Metallpartikel lösen und die Fahrzeuginsassen schwer verletzen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe.</p> <p>4/2017: Ein kleines Zahnrad kann brechen, sodass die Parkbremse nicht mehr gelöst werden kann. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 45 Minuten.</p> <p>10/2017: Bei einem Unfall können sich die Sitze der zweiten Sitzreihe lösen. Für Passagiere erhöht sich dadurch das Unfallrisiko. Ein ähnliches Problem beim Model X besteht bereits für die dritte Sitzreihe. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe.</p> <p>4/2018: Durch Streusalzeinwirkung können Schrauben rosten und später brechen, die zur Lenkkräftunterstützung nötig sind. Das Brechen kann zu erhöhtem Kraftbedarf beim Lenken führen, das Fahrzeug bleibt jedoch lenkbar. Tesla ruft betroffene Fahrzeuge daher in die Werkstatt, um die Schrauben zu tauschen. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe.</p> <p>2/2021: Fehlfunktionen aufgrund von Verschleiß der 8GB eMMC-Multimediakarte können auftreten. Diese eMMC-Karte unterstützt das Zentraldisplay des Fahrzeugs, weshalb eine Fehlfunktion zu einem dauerhaften Ausfall der Anzeige führen kann. In diesem Fall kann auch ein Neustart des Touchscreens den Verlust bestimmter Funktionen und/oder eine Fehlermeldung wegen Defekt des Speichermediums nicht beheben. Der Zugriff auf die Rückfahrkamera, die Blinkerfunktion sowie die Windschutzscheibenheizung und -enteisungsfunktion können beeinträchtigt sein. Abhilfe: Mit einem Softwareupdate werden alle potenziellen Sicherheitsrisiken beseitigt. Im zweiten Schritt soll der Speicher von 8 GB auf 64 GB aufgerüstet werden.</p> <p>9/2022: Tesla S (2012-2018) und Tesla X (2016-2018): Ausfall des zentralen Displays. Abhilfe: Software Update und Hardware Umrüstung. Betroffene Fzg. in Deutschland: 7.802 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>6/2023: Bei automatischen Spurwechseln kann das Fahrzeug von geltenden Vorschriften abweichen. Abhilfe: Softwareupdate over the air. Betroffene Fzg. in Deutschland: 21.776 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>11/2023: Im Rahmen einer Reparatur wurden die Gurtstraffer der Vordersitze nicht wieder richtig montiert. Im Falle eines Unfalls besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko für die Insassen. Abhilfe: Kontrolle und ggf. Nacharbeitung bzw. Erneuerung der Gurtstrafferverankerung. Betroffene Fzg. in Deutschland: 231 (auch andere Modelle betroffen)</p>

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

08/2013	Modelleinführung der fünftürigen Limousine in der oberen Mittelklasse mit Heckantrieb und zwei Antriebsvarianten: Signature (270 kW, 77,5 kWh Batteriekapazität netto) und Performance (310 kW, 77,5 kWh netto)
10/2013	neue Modellstruktur und Bezeichnungen, Varianten sind nun 60 (225 kW, 58,5 kWh Batteriekapazität netto), 85 (270 kW, 77,5 kWh netto) und P85 (310 kW, 77,5 kWh netto)
10/2014	Entfall der Variante P85; die Fahrzeuge sind mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet, die nun als „Autopilot“ bezeichnet werden: dazu gehören Spurhalteassistent, Abstandsregeltempomat (ACC), Spurwechselassistent sowie ein Notbremsassistent
12/2014	Antriebsmodifizierungen, Modell 60 jetzt mit 285 kW und 58,5 kWh Batteriekapazität netto, alle Modell auch mit sieben Sitzen optional erhältlich
02/2015	Einführung Allradvariante P85D (Dual Motor) mit 345 kW und 77,5 kWh Batteriekapazität netto

04/2015	Einführung Allradvarianten 70D (245 kW, 68,8 kWh Batteriekapazität netto) und 85D (315 kW, 77,5 kWh netto); Basisvariante 60 entfällt
07/2015	Einführung neue Basisvariante 70 mit 235 kW und einer Batteriekapazität von 68,8 kWh netto
11/2015	Einführung weitere Varianten 90 (270 kW, 85,5 kWh Batteriekapazität netto), 90D (345 kW, 85,5 kWh netto) und Allradversion P90D (345 kW, 85,5 kWh netto)
06/2016	Modellpflege und Facelift, Modellvarianten 60 (235 kW, 58,5 kWh Batteriekapazität netto), 70 (225 kW, 68,8 kWh netto), 70D (386 kW, 68,8 kWh netto), P90D (345 kW, 85,8 kWh netto) und 90D (386 kW, 85,8 kWh netto); Varianten 70 und 70D kurzfristig ersetzt durch 75 (285 kW, 72,6 kWh netto) und 75D (315 kW, 72,6 kWh netto)
11/2016	P100D (515 kW, 98,4 kWh Batteriekapazität netto) ersetzt P90D
07/2017	Einführung Modellvariante 100D (315 kW, 98,4 kWh Batteriekapazität netto), Varianten 60, 60D und 90D eingestellt
10/2017	Variante 75 eingestellt
01/2019	Variante 75D eingestellt
03/2019	neue Modellstruktur und Bezeichnungen; Varianten Standard Range (315 kW, 85 kWh Batteriekapazität netto), Maximum Range (415 kW, 98,4 kWh netto) und Performance (580 kW, 98,4 kWh netto)
04/2019	modifizierte Variante Standard Range (310 kW, 85 kWh Batteriekapazität netto)
07/2019	Variante Standard Range eingestellt
09/2021	Modellpflege und Facelift, neue Varianten Model S (493 kW, 100 kWh Batteriekapazität brutto, ab 01/2023) und Plaid (750 kW, 100 kWh brutto)

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Limousine
Länge/Breite/Höhe [mm]	4970/1964/1445
Breite mit Spiegeln [mm]	2184
Kofferraumvolumen [l]	745
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	85	60	Standard Range	75D	P85D	90D	P90D	Plaid
Aufbau/Türen	SR/5							
Bauzeitraum	2013-2014	2014-2015	2019	2016-2019	2015-2016	2016-2017	2016	ab 2022
Leistung [kW/PS]	270/367	285/388	310/422	315/428	345/469	386/525	345/469	750/1020
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	440/-	k.A./-	k.A./-	k.A./-	930/-	k.A./-	k.A./-	k.A./-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	5,6	6,2	5,6	4,4	3,3	4,4	3,3	2,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	190	225	225	250	250	250	300
Verbrauch Hersteller pro 100 km	18,1 kWh (NEFZ)	15,4 kWh (NEFZ)	18,9 kWh (NEFZ)	18,6 kWh (NEFZ)	17,7 kWh (NEFZ)	18,9 kWh (NEFZ)	20,0 kWh (NEFZ)	18,7 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	0 g/km							
CO ₂ -Effizienzklasse	A+	A						
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	/	/	/	/	/	/	/	1600/750
Batteriegröße [kWh]	77,5	58,5	85,0	72,6	77,5	85,8	85,8	100,0 ¹
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/28/25	22/28/25	22/28/25	22/28/25	22/28/25	22/28/25	22/28/25	22/31/29
Steuer pro Jahr* [Euro]	80	80	80	74	80	80	80	80
Schadstoffklasse	E-Fzg.							

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	85	60	Standard Range	75D	P85D	90D	P90D	Plaid
Wartung 1	170	170	170	170	170	170	170	170
bei km/Monate	0/12	0/12	0/12	0/12	0/12	0/12	0/12	0/12
Wartung 2	410	410	410	410	410	410	410	410
bei km/Monate	0/24	0/24	0/24	0/24	0/24	0/24	0/24	0/24
Wartung 3	660	660	660	660	660	660	660	660
bei km/Monate	0/36	0/36	0/36	0/36	0/36	0/36	0/36	0/36
Wartung 4	890	890	890	890	890	890	890	890
bei km/Monate	0/72	0/72	0/72	0/72	0/72	0/72	0/72	0/72
Bremsscheiben und -beläge vorne	1250	1250	1270	1270	1250	1270	1270	1270
Bremsscheiben und -beläge hinten	1230	1230	1250	1250	1230	1250	1250	1250
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	0	0	0	0	0	0
Generator	0	0	0	0	0	0	0	0
Anlasser	0	0	0	0	0	0	0	0

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	85	60	Standard Range	75D	P85D	90D	P90D	Plaid
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	159	159	159	159	159	159	159	207
Betriebskosten (Kraftstoff)	120	106	125	123	118	125	131	124
Werkstatt-/Reifenkosten	152	160	167	170	186	185	185	185
Gesamtkosten pro Monat	431	425	451	452	463	468	475	516
Gesamtkosten pro km [Cent]	34,5	34,0	36,1	36,2	37,0	37,5	38,0	41,3

Garantien

Das Model S hat eine vierjährige allgemeine Garantie bis 80.000 km. Für die Antriebsbatterie und den Antrieb gilt eine Garantie acht Jahre ohne Beschränkung der Laufleistung bzw. teilweise bis 200.000 km (seit 2020 bis 240.000 km). Zudem bietet Tesla eine einjährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Das Elektrofahrzeug Tesla Model S zeigt zwar Schwächen beim Insassenschutz, erreicht aber dennoch knapp fünf Sterne bei der Gesamtwertung. Es besitzt zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Serie sind auch Gurtwarner, ESP, Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Spurverlassenswarner. Einen Notbremsassistenten gibt es aber nicht.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.