



Tesla Model 3 (seit 2019)

Erfolgsmodell

Brachiale Beschleunigung ist seit dem ersten Großserien-Tesla, dem Model S, Teil des Tesla-Markenkerns. Das kleinste und günstigste Fahrzeug der Amerikaner bisher sorgt bereits mit der Einstiegsmotorisierung mit einer Spitzenleistung von etwa 300 PS für sehr gute Fahrleistungen. In nur 6,1 Sekunden fällt laut Hersteller die Marke von 100 km/h, zudem ist der Elektro-Antritt auf den ersten Metern immer noch beeindruckend. Die 60 kWh große Batterie der Basisvariante sorgt für eine Reichweite von gut 300 Kilometern. Sicherlich ein Resultat des für die Leistung günstigen Ecotest-Verbrauchs von weniger als 20 kWh/100 km. Das Auto fährt sich grundsätzlich sehr agil. Der tiefe Schwerpunkt und die sportliche Fahrwerks- und Lenkungsabstimmung sorgen für ein auch laut den Messwerten sehr ausgeprägtes Kurventalent. Alles gut also mit dem Einstiegs-Tesla? Nicht ganz, denn die Grundausstattung des Amerikaners lässt an mehreren Stellen zu wünschen übrig. Wenn man mit der immer noch mäßigen Fertigungsqualität, der stellenweise dürftigen Ausstattung und den teils unzuverlässigen Fahrassistenten leben kann, sollte man sich auch das Basismodell des Model 3 genauer anschauen.

Empfehlung: Der Tesla ist etwas Besonderes. Er verfolgt einen völlig neuen Ansatz und ist daher nicht das richtige Auto für konservative Fahrer. Bereits die schwächsten Versionen sorgen für rasante Fahrleistungen. Die Reichweite ist auch mit den kleineren Batterien meist ausreichend. Aufgrund der dürftigen Qualität, sollte immer ein Fachmann den Gebrauchten unter die Lupe nehmen. Da das Auto beim TÜV sehr schlecht abschneidet, am besten nur ein Exemplar mit neuer Plakette nehmen.

- ⊕ langstreckentauglich, sehr kraftvoller Antrieb, sicheres und agiles Fahrverhalten
- ⊖ große Bedienschwächen, Fahrassistentenfunktionen überzeugen nicht, teils lückenhafter Kundenservice, hohes Innengeräuschniveau, sehr schlechtes Abschneiden beim TÜV

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2019	2020
ADAC-Bewertung	0,9	1,1

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2019	2020
	2,2	1,3
	6,4	5,0
	10,7	8,7
	14,9	12,4
	>14,9	>12,4

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Im TÜV-Report 2024 schneidet das Tesla Model 3 als eines der schlechtesten Autos ab. Besonders problematisch sind die Bremsen und Fahrwerksteile. Die Langzeitqualität passt daher nicht zum Anspruch des Herstellers. Daher sollte zur Besichtigung immer ein Fachmann hinzugezogen werden.
-----------	--

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

Modellgeschichte

03/2019	Modelleinführung in Deutschland der fünftürigen Limousine in der Mittelklasse in zwei Leistungsstufen. Long Range mit Allradantrieb AWD mit 324 kW/440 PS und Performance mit Allradantrieb und 377 kW/513 PS, beide mit einer Brutto-Batteriekapazität von 80,5 kWh
04/2019	Einführung Variante Standard Range Plus mit Heckantrieb, mit einer Leistung von 225 kW/306 PS und mit einer Brutto-Batteriekapazität von 68,3 kWh
11/2019	Variante Standard Range Plus jetzt mit 239 kW/325 PS Leistung
11/2020	Variante Standard Range Plus jetzt mit 208 kW/283 PS Leistung

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Limousine
Länge/Breite/Höhe [mm]	4694/1849/1443
Breite mit Spiegeln [mm]	2088
Kofferraumvolumen [l]	561
Dachlast [kg]	68

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	Standard Range Plus	Long Range	Standard Range Plus	Performance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	seit 2020	seit 2019	seit 2019	seit 2019
Leistung [kW/PS]	239/325	324/440	225/306	377/513
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	420/-	493/-	402/-	660/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	5,6	4,6	5,6	3,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	233	225	261
Verbrauch Hersteller pro 100 km	14,0 kWh (WLTP)	16,0 kWh (WLTP)	14,3 kWh (WLTP)	16,6 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	0	0	0	0
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	1000/750	1000/750	910/750	/
Batteriegröße [kWh]	58,0	75,0	58,0	82,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/22	20/25/22	20/25/22	20/25/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	62	62	62	68
Schadstoffklasse	E-Fzg.	E-Fzg.	E-Fzg.	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.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	Standard Range Plus	Long Range	Standard Range Plus	Performance
Wartung 1	170	170	170	170
bei km/Monate	0/12	0/12	0/12	0/12
Wartung 2	250	250	250	250
bei km/Monate	0/24	0/24	0/24	0/24
Wartung 3	370	370	370	370
bei km/Monate	0/36	0/36	0/36	0/36
Wartung 4	770	770	770	770
bei km/Monate	0/72	0/72	0/72	0/72
Bremsscheiben und -beläge vorne	770	940	770	940
Bremsscheiben und -beläge hinten	790	1050	790	1050
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	0	0
Generator	0	0	0	0
Anlasser	0	0	0	0

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	Standard Range Plus	Long Range	Standard Range Plus	Performance
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	126	126	126	126
Betriebskosten (Kraftstoff)	98	109	100	112
Werkstatt-/Reifenkosten	107	118	104	158
Gesamtkosten pro Monat	331	354	330	396
Gesamtkosten pro km [Cent]	26,5	28,3	26,4	31,7

Garantien

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

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2019 ★★★★★

Der Tesla Model 3 erreicht volle fünf Sterne und übertrifft die dafür erforderlichen Punktzahlen deutlich. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Der Insassenschutz ist sehr gut, das Verletzungsrisiko ist für Erwachsene und Kinder fast durchgehend gering bis sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Der mittlere Sitz hinten ist für gegurtete Kindersitze geeignet, die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der Model 3 ist mit einem umfassenden Assistenzpaket mit automatischem Notbremsassistenten, sehr gutem aktivem Spurhaltesystem und systemintegriertem Speedlimiter serienmäßig ausgestattet. Die Hochvolttechnik wird beim Euro NCAP Crash automatisch abgeschaltet, die Antriebsbatterie bleibt unbeschädigt.

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