- Elektro-Motor
- 48.790 €
- 220 kW/299 PS
- 438 km
- 16,4 kWh pro 100 km




# Tesla Model Y

## Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Das Model Y Standard ist als Sinnbild für erschwingliche Elektro-Mobilität mit hoher Effizienz und großem Alltagsnutzwert konzipiert. Der Grundpreis liegt bei knapp unter 40.000 Euro und stellt auch ohne Tesla-Bonus eine Kampfansage an die Konkurrenz dar. Sparmaßnahmen gegenüber der Premium- oder Performance-Variante sind hier und da spürbar – fallen aber kaum ins Gewicht oder stören gar. Die größten Unterschiede sind die Optik von Front und Heck, die Räder sowie die Gestaltung der Mittelkonsole. Hinter dem Display steckt die gleiche Software wie bei den anderen Modellen, somit verfügt das Basis-Modell über einen weitgehend gleichen Funktionsumfang; die Verarbeitungsqualität bleibt ohnehin auf Oberklasse-Niveau. Möglich ist das laut Tesla wegen Skalierungseffekten. Ein paar Abstriche muss man bei der Reichweite (weniger Akku-Kapazität) und den immer noch sehr guten Fahrleistungen hinnehmen; die Effizienz bleibt unumstritten: 16,4 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste) braucht der Stromer und fährt damit theoretisch bis zu 438 km weit. Größer sind die Einbußen bei den Fahreigenschaften, hier hat das ESP kräftig zu tun mit dem im Grenzbereich losen Heck und die Bremsleistung ist alles andere als standesgemäß. Mittlerweile beinahe flächendeckende Standards wie Apple CarPlay oder Android Auto gibt es weiterhin nicht und hinsichtlich der Funktionsqualität der kamerabasierten Fahrerassistenzsysteme gibt es noch reichlich Luft nach oben. Kritikwürdig finden wir nach wie vor das enorm ablenkungsintensive Bedienkonzept, welches zu viele Blickabwendungen vom Verkehrsgeschehen fordert bei der Bedienung von Standardfunktionen.

✓ **gute Verarbeitungsqualität, hohe Anhängelast, effizienter und kraftvoller Antrieb**

✗ **ablenkungsintensive Bedienung, kein Apple CarPlay und Android Auto, im Grenzbereich loses Heck, mäßige Bremsleistung, mäßige Funktionsqualität der Fahrerassistenzsysteme**

### ADAC Urteil

| | |
|---|---|
| 2,5 | Autotest |
| 2,5 | Autokosten |

### ADAC Zielgruppencheck

| | |
|---|---|
| 2,6 | Familie |
| 4,1 | Stadtverkehr |
| 2,8 | Senioren |
| 2,8 | Langstrecke |
| 2,5 | Transport |
| 1,9 | Fahrspaß |
| 2,5 | Preis/Leistung |

### Konkurrenten

u. a. BYD Seal U, Citroen e-C5 Aircross, Ford Capri, KIA EV6, KGM Torres EVX, Leapmotor C10, Skoda Enyaq, VW ID.5, XPeng G6

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

# Inhaltsverzeichnis


**2,5 Karosserie 03**

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 04
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 06

**3,1 Innenraum 06**

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 08
Innenraum-Variabilität 08

**2,6 Komfort 08**

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 09
Klimatisierung 09

**1,1 Antrieb 09**

Fahrleistungen 09
Laufkultur 09
Getriebe 09

**3,0 Fahreigenschaften 10**

Fahrstabilität 10
Lenkung 10
Bremse 10

**2,5 Sicherheit 10**

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 12
Sicherheit ungeschützte Personen 12

**1,8 Umwelt 12**

Verbrauch 12
Umwelteinfluss 12

**2,5 Autokosten 12**

Monatliche Gesamtkosten 12

**Motorvarianten 14**

**Eigenschaften des Elektroantriebs 15**

**Fahrzeugdaten 16**

**Bilder 17**


**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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

# 2,5 Karosserie

## 1,6 Verarbeitung

✓ Auch beim Einstiegs-Model Y überzeugt der Verarbeitungseindruck – Sparmaßnahmen im Vergleich zur Premium-Variante fallen nur auf den zweiten Blick auf. 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 im oberen Bereich haptisch angenehm unterschäumt, die Dachsäulen und Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen und gepolstert. Wesentliches Unterscheidungsmerkmal des Basis-Model Y ist die Mittelkonsole: Diese ist als große Kunststoffmulde am Fahrzeugboden umgesetzt – beim Premium-Modell wäre hier ein weiteres geschlossenes Ablagefach. 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 Model Y beim Exterieur aber nicht bedingungslos halten: Die gut gefertigten Karosserieteile des Testwagens sitzen zwar rundum flächig und die Spaltmaße zwischen den Teilen passen. Allerdings lassen sich hier und da dezente Unvollkommenheiten bei genauem Blick auf Anbauteile entdecken – auch hier Klagen auf hohem Niveau. Unter der Frontklappe werden die Sparbemühungen am deutlichsten sichtbar: Die Mulde des Frunks wirkt stark preisorientiert und es ist einiges an Kabeln und Blech sichtbar – ganz anders beim vollständig verkleideten Premium. Das sind aber nur optische Themen, denn die Funktionalität ist weiterhin vollständig gegeben. Dafür gibt es auch beim Basis-Model Y eine dezente Kunststoff-Beplankung um die Radläufe und im Heck, um den Lack bei kleineren Remplern zu schützen. Die rahmenlosen Türen fallen jedoch nicht ganz so satt zu – ursächlich sind hier aber vorrangig die Türverkleidungen. Der Unterboden ist mustergütig glattflächig und komplett verkleidet, was nicht nur dem Korrosionsschutz, sondern auch der Aerodynamik zugutekommt. Ebenfalls vollständig verkleidet sind die Stahlfelgen mit kostenorientiert anmutenden Kunststoffradkappen.

## 3,3 Alltagstauglichkeit

Tesla schweigt sich über die Batteriekapazität aus und gibt nur eine Reichweite je nach Modell an. Die Lithium-Ionen-Batterie mit einer Nennspannung von 345 V des getesteten Model Y Hinterradantrieb kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) bis 11 kW und mit Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) bis 175 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 etwa 31 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom (11 kW) für die Vollladung knapp sieben 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 24 Minuten. Nach einem raschen Anstieg der Ladeleistung auf deutlich über die beworbenen 175 kW, beginnt diese erst bei einem Ladestand von etwa 30 Prozent signifikant und gleichmäßig zu sinken. Bei 80 Prozent SoC wird der Tesla nur noch mit rund 50 kW geladen – durchschnittlich sind es im Test 107,1 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung eine Reichweite von 438 km – ein für E-Fahrzeuge ordentliches Ergebnis. Legt man einen kurzen 10-Minuten-Stopp an der Ladesäule bei idealen Bedingungen ein, kann währenddessen Strom für eine Strecke von 185 km nachgeladen werden. Zum Vergleich: Der BMW iX3 50 xDrive als derzeit einer der potentesten Ladekünstler in der Mittelklasse inhaliert in der gleichen Zeit Strom für knapp 100 km mehr Fahrtstrecke. Bei Kälte lässt sich die Batterie des Tesla 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. Einerseits verständlich angesichts Teslas Supercharger-Netzes, andererseits aber u. U. ärgerlich für Nutzer mit Abo bei anderen Ladesäulenbetreibern: Ladesäulen lassen sich nur nach Superchargern oder Drittanbietern sortieren, eine differenzierte Auswahl ist derzeit nicht möglich. Über bidirektionale Lademöglichkeiten gibt der Hersteller auch auf Anfrage keine Informationen heraus.

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 528 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 4,80 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. Das Basis-Model Y gibt es ausschließlich als Fünfsitzer – die optionale dritte Sitzreihe mit zwei weiteren Sitzen ist der Variante "Premium Maximale Reichweite Allradantrieb" vorbehalten.

✓ 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.

© ADAC e.V.

## 3,1 Licht und Sicht

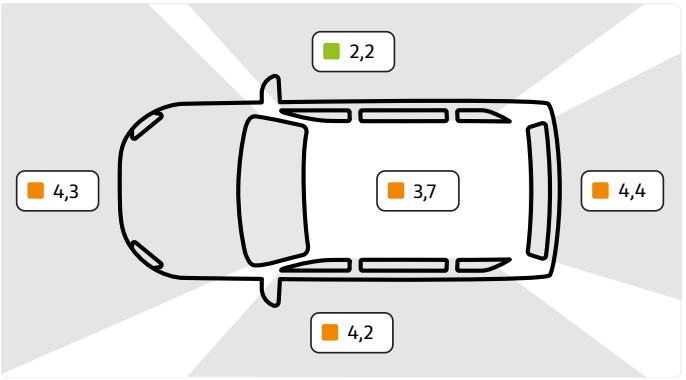
Das vordere Ende des Model Y lässt sich nur erahnen, da die Frontklappe weit nach unten gezogen ist und aus dem Sichtbereich des Fahrers verschwindet. Dafür lassen sich niedrige Hindernisse vor dem Tesla gut erkennen. Nach hinten hingegen ist die Sicht schlecht: Hauptsächlich schaut man zwischen den 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. Vergisst man es die mittlere Kopfstütze hinten zu versenken, sieht man faktisch gar nichts mehr. Das mäßige Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung bestätigt den Eindruck. Für deutliche Unterstützung beim Rangieren in engem Terrain sorgt die kamerabasierte Umfelderfassung – dedizierte Ultraschall-Einparksensoren 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. Hinten ist die Sicht hingegen schnell getrübt, da es weder Schutz noch eine Waschdüse gibt. Sofern man das Abo für "Potenzial für Voll-Selbstständiges Fahren" abgeschlossen 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 LED-Scheinwerfer für eine gute Fahrbahnausleuchtung, wobei beim Abblendlicht der Lichtteppich etwas gleichmäßiger sein könnte. Zudem dürften die Seiten etwas stärker ausgeleuchtet sein. Das Fernlicht ist stark, allerdings nur ziemlich zentral fokussiert. Der statische Fernlichtassistent blendet etwas nervös auf und ab, selbst innerorts. Auf Funktionen wie ein Abbiege- oder klassisches Kurvenlicht muss man verzichten.



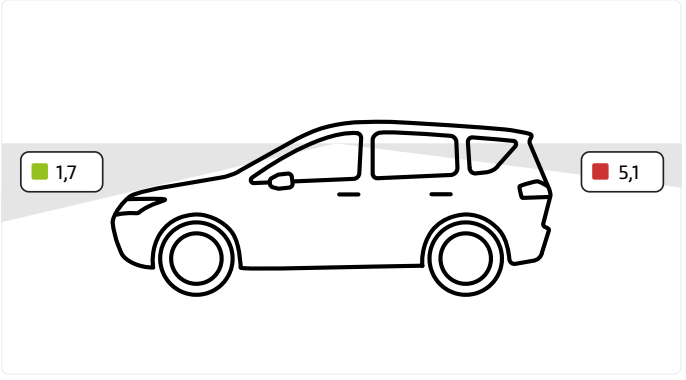
Breite Dachsäulen, eine schmale, hoch liegende Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Hier muss man sich auf die serienmäßge Einparkhilfe verlassen.

✓ Die LED-Rücklichter sind auch tagsüber eingeschaltet, was der Erkennbarkeit zuträglich ist. Der Innenspiegel blendet bei Dunkelheit automatisch ab.

✗ Die beiden Außenspiegel verfügen nicht über eine automatische Abblendfunktion. Zudem weisen beide Spiegel auch keine asphärischen 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. Zudem können die weit oben montierten hinteren Blinkleuchten durch ihre kleine Lichtaustrittsfläche und enorme Leuchtstärke nachfolgenden Verkehr blenden. Auffällig im Test waren die Fehldeutungen der Umfelderfassung, welche den Einparkassistenten sehr ins Schwitzen bringen und den Fahrer zum Eingriff zwingen. Insbesondere niedrige Kanten werden temporär als unüberwindbare Hindernisse interpretiert – hier könnten bewährte Ultraschallsensoren für Verbesserung sorgen.




Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen




Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten 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 schrägen A-Säulen und hohen Schweller etwas hinderlich und hinten

© ADAC e.V.

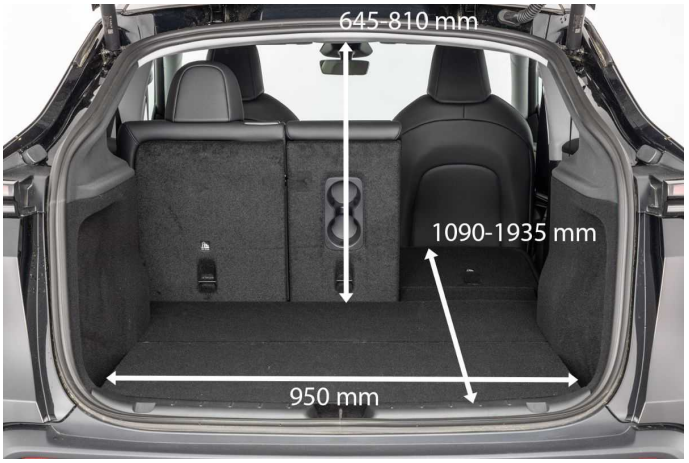
fordert die Kombination aus hohem Schweller und breitem Radlauf einen großen Schritt beim Ausstieg. Zudem könnten die hinteren Türen etwas kürzer ausfallen, zumal sie nur über zwei Raststufen verfügen und daher schnell an einem daneben parkenden Fahrzeug anecken.

✓ 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. Zudem erleichtert der easy-entry-Komforteinstieg das Platz Nehmen im Tesla, sofern man ein Fahrerprofil erstellt und das Handy entsprechend mit dem Fahrzeug verbunden hat. Hinten stört kein Mitteltunnel, sodass man bequem von der einen Seite zur anderen durchrutschen kann. Vorn kann man prinzipiell auch gut von der einen zur anderen Seite durchrutschen, da es nur am Boden ein Ablagefach anstelle einer klassischen Mittelkonsole gibt.

✗ Die äußeren 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. 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 Tesla 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. Zudem verfügt der Schlüssel aus dem Zubehör über drei Tasten, mit denen die Front- und Heckklappe, der Ladeanschluss und das allgemeine Auf- und Zusperren 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. Handyschlüssel können überdies auch mit anderen Nutzern geteilt werden. Einen mechanischen Notschlüssel gibt es aber generell nicht. Wenn das Fahrzeug also tiefenentladen ist, muss man mit Hilfe einer externen Stromquelle die Frontklappe öffnen und dann die Niederspannungs-Batterie laden. Weiterführende Informationen in der Bedienungsanleitung. Am Dachhimmel stehen vorn wie hinten keine Haltegriffe zur Verfügung.

## 2,2 Kofferraum-Volumen

Trotz anderer Heckgestaltung beim Basis-Modell, sind die gemessenen Volumina des Gepäckabteils identisch mit denen des Premium-Modells. Der Tesla 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 60 l im Frunk unter der Fronthaube vor.



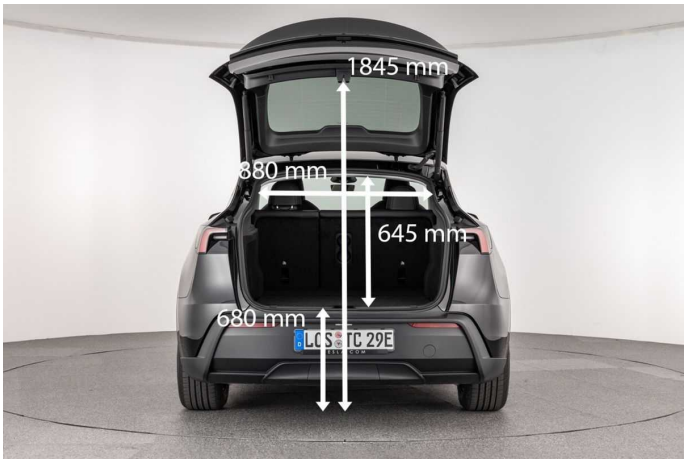

Mit 420 l Volumen bietet der Kofferraum des Model Y ordentlich Platz für das Gepäck.

## 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. 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 begrüßt, eine Kofferraumabdeckung ist im Testwagen nicht vorhanden. Diese wird beim Basis-Modell als Extra geführt und ist erst beim Premium Serie. Links im Kofferraum gibt es einen praktischen 12-V-Anschluss und bei umgeklappter Rücksitzlehne ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche ohne störende Stufe.

✗ Personen bis rund 1,85 m Körpergröße müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, denn die Klappe schwingt nicht weiter nach oben. Größer gewachsene Menschen sollten die Heckklappe im Auge behalten, weil das abstehende Heckklappenschloss einen schmerzhaften Kontakt mit dem Kopf zur Folge haben kann. Immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich auch geringer einstellen, was in niedrigen Parkgaragen praktisch sein kann. Der große Kofferraum wird von nur einer LED-Leuchte in der Heckklappe nicht optimal ausgeleuchtet.

© ADAC e.V.




Aufgrund der großen Laderaumöffnung fasst der Kofferraum auch sperrigere Gegenstände.

### 1,9 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 per Zug an einer Lasche unten an der Sitzbank, dann fallen sie dank Federvorspannung von allein um. 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.

## 3,1 Innenraum

### 4,5 Bedienung

Insgesamt ist das Cockpit Tesla-typisch aufgeräumt – nahezu alle Funktionen werden über das zentrale, günstig gelegene 16-Zoll-Touchdisplay gesteuert, was in puncto Kontrast, Schärfe und Reaktion vollauf überzeugen kann. Leider gibt es keine Armablage, welche das Bedienen während der Fahrt erheblich erleichtern könnte. Zudem ist der reichte Bildschirmrand wegen der Größe des Displays schwer erreichbar. Der linke Bildschirmbereich ist grundsätzlich für Fahrzeugfunktionen sowie eine Fahrzeug- und Umgebungssimulation reserviert. In die untere Leiste lassen sich Apps oder Einstellungen für den Schnellzugriff ablegen – ein Schnellzugriffsmenü o. Ä. gibt es nicht. Der Funktionsumfang des Tesla ist enorm und es bedarf reichlich an Eingewöhnung und Studium des Fahrzeugs, bis man es zuverlässig durchdrungen hat. Neben der generellen Bedienstruktur erschließt sich auf Anhieb sicher nicht jedermann, was beispielsweise der Joe-Modus ist.

✗ Ergonomisch deutlich verbesserungswürdig ist die Verstellung der Außenspiegel über das Menü und die Lenkradtasten. Anhand der fehlenden Einstelltasten für die Sitzposition wird deutlich, dass der Tesla für die Nutzung mit einem Smartphone-Schlüssel konzipiert ist. Für sämtliche Anpassungen des Sitzes muss das Menü auf dem Bildschirm bemüht werden – man setzt also darauf, dass die Sitzposition im Profil gespeichert wird. Einen Hebel zum Einlegen der Fahrstufe gibt es beim aktuellen Model Y nicht – stattdessen swiped man gewöhnungsbedürftig oben am linken Bildschirmrand zur Wahl der Fahrtrichtung. Für den Fall, dass das Display ausgefallen ist, kann man die Fahrstufe auch über die Dachkonsole wählen, u. a. wenn man zuvor beide Rollen am Lenkrad drück. Bei Bedarf prognostiziert der Tesla auch die Fahrtrichtung. Allerdings braucht es zur Bestätigung der Prognose einen Blick auf das Display zum Lesen einer Handlungsanweisung, z. B. Bremse treten und Lenkrad drehen – in der Zeit hätte man u. U. auch einfach selbst den Gang gewählt bzw. verzichtet beim Rangieren direkt auf diese Spielerei. Die Lichthupe wird per Lenkradtaste bedient – das ist nicht intuitiv, aber lernbar. Außerdem öffnet sich dann unten auf dem Display auch das Schnellmenü zur Einstellung der Lichtfunktionen – ansonsten muss man 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. Weitaus 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. Nichtsdestotrotz erfordert das Ablesen und Konfigurieren der Einstellungen eine deutliche Blickabwendung vom Verkehr nach unten auf das Display – eine Hebel ließe sich blind bedienen. 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. Zur Prüfung des Tempos ist stets ein Abwenden vom Verkehr notwendig, da es vor dem Fahrer kein Fahrerdisplay gibt.

ADAC © ADAC e.V.

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 treffsicheren Druck auf das erkannte Schildersymbol auf dem Display deaktivieren – das Abschalten des Spurhalteassistent bedarf wenigstens drei Bedienschritte. Natürlich kann man das Model Y auch über Sprachbefehle steuern, was grundsätzlich funktioniert, aber eine ergonomische Bedienung nur ergänzen, nicht ersetzen kann. Als Erweiterung einer klassischen Sprachsteuerung ist der KI-Assistent Grok als Beta-Version mit an Bord, welcher aber zum derzeitigen Stand nicht vollständig überzeugen kann.



Das hochwertige Cockpit ist minimalistisch gehalten und wird fast ausschließlich ablenkungsintensiv über das Touch-Display gesteuert.

## 1,6 Multimedia

✓ Das 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-Music oder Netflix lassen sich direkt in das Infotainmentsystem einbinden, dafür benötigt man kein Smartphone. Neben den eben genannten Streaming-Diensten ist auch das Gaming im Tesla problemlos möglich. Beim Basis-Modell gibt es im Fond jedoch kein eigenes Touch-Display. Eine Bluetooth-Anbindung von Smartphones zum Telefonieren oder Musik Streamen ist selbstverständlich möglich, ebenso bietet der Tesla vorn zwei induktive Ladeschalen für Handys. Insgesamt stehen vier USB-C-Anschlüsse zur Verfügung, zwei der Anschlüsse sind im Fond. Ein weiterer USB-A-Anschluss befindet sich im Handschuhfach. Digitaler Radioempfang (DAB+) und ein Online-Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen sind auch mit an Bord. Für letzteren Dienst braucht es nach den ersten 30 kostenlosen Tagen das Premium Konnektivitäts-Paket. Dieses benötigt man auch u. a. für sämtliche Streaming-Dienste. Ladestopps werden vom Navi automatisch bei der Routenplanung berücksichtigt. Über die Tesla-App kann man Fahrzeugfunktionen steuern (z. B. Klimatisierung und Laden) und Infos abrufen. Das Audiosystem mit sieben Lautsprechern klingt druckvoll, die anderen Modelle werden aber mit mehr Boxen bestückt. Updates erhält der Tesla Over-the-Air (OTA) und auf Wunsch kann man nachträglich Upgrades freischalten. Einen WLAN-Hotspot hat das Model Y allerdings nicht zu bieten.

## 2,1 Raumangebot vorn

✓ Vorn bietet das Model Y gute Platzverhältnisse, sowohl gefühlt als auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu knapp 1,95 m große Menschen zurückschieben, die Kopffreiheit genügt für weitaus größere 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 gewöhnungsbed

ADAC © ADAC e.V.

ürftig ist. Das Raumgefühl ist luftig, auch dank der fehlenden Mittelkonsole. Eine Ambientebeleuchtung hat das Basis-Model Y nicht zu bieten, dafür aber immerhin eine Fußraumbeleuchtung. Ein Panoramadach gibt es ebenfalls nicht, obwohl das Dach von außen aus Glas ist.

### 2,4 Raumangebot hinten

✓ Im Fond bietet das Basis-Model Y eine großzügige Beinfreiheit, die selbst für knapp 2,10 m große Insassen reicht, wenn der Vordersitz für eine 1,85-m-Person passend eingestellt ist. Für Mitreisende mit mehr als 1,95 m Größe würde es bereits am Kopf eng werden. Das Raumgefühl ist wegen der großzügigen Platzverhältnisse zwar luftig, allerdings trüben das fehlende Panoramadach sowie die nicht vorhandene Ambientebeleuchtung den Subjektiveindruck im Gegensatz zum Premium-Modell etwas.



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

### 3,4 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum-Variabilität sind enge Grenzen gesetzt – immerhin lässt sich die Neigung der Rücksitzbank in drei Stufen mechanisch einstellen. Die Ablagemöglichkeiten vorn konzentrieren sich auf die Mittelkonsole und Türfächer. Letztere sind großzügig gestaltet und nehmen locker 1-l-Flaschen auf. Zwischen den beiden gut nutzbaren Becherhaltern und den beiden Smartphone-Ablagen befindet sich am Fahrzeugboden ein offenes Ablagefach. Hinter den Becherhaltern gibt es ein geschlossenes Ablagefach. In der zweiten Reihe sind die Türfächer nicht ganz so groß, nehmen aber immer noch 1-l-Flaschen auf. An der Rückseite des mittleren Sitzes im Fond gibt es zwei Becherhalter – klappt man diesen um, kann man sie nutzen. Allerdings ist dann der Kofferraum nach vorne hin offen.

✗ Das Handschuhfach ist sehr klein und unbeleuchtet. Es lässt sich aber mit einem PIN gegen unbefugtes Öffnen sperren – allerdings muss man zum Öffnen ohnehin das Touchdisplay oder den Lenkrad-Shortcut bemühen. An den Rückseiten der Vordersitze gibt es keine Lehnentaschen.

## 2,6 Komfort

### 2,8 Federung

Die Vorderräder werden von einer Doppelquerlenkerkonstruktion mit aufgetrenntem unterem Querlenkerdreieck und Stabilisator geführt, die Hinterachse kommt als Mehrlenkerkonstruktion inklusive Stabilisator daher. Insgesamt ist das Fahrwerk des Model Y Tesla-typisch tendenziell sportlich abgestimmt, bietet aber einen ordentlichen Restkomfort. Obwohl das Basis-Modell mit nur rein passiven Stoßdämpfern auskommt, sind kaum Abstriche im Vergleich zur Premium-Variante spürbar, welche laut Hersteller mit einer frequenzabhängigen Dämpfung ausgestattet ist. Eine wesentliche Ursache hierfür kann die Bereifung mit höherer Reifenflanke sein: Die Basis steht auf 18- (Testwagen) oder 19-Zoll-Felgen. Beim Premium sind es 19 oder 20 Zoll. Auf der Autobahn wirkt das SUV mit der Fahrbahn recht verbunden, ohne aber unangenehm hart zu sein. Kanten werden gut kaschiert. Auf der Landstraße vermittelt das Fahrwerk ebenfalls Souveränität und hält beachtliche Federwegs-Reserven bereit. Bei geringerem Tempo kann das Ansprechverhalten nicht vollständig überzeugen: Innerorts wirkt das Model Y etwas stößig und transportiert Unebenheiten wenig gemindert in den Innenraum. Gröbere 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.

### 3,1 Sitze

Bei den Einstellmöglichkeiten der Sitze müssen Käufer des Basis-Model Y Abstriche hinnehmen. Die Sitzflächen des Fahrersitzes sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt die Zweiwege-Lendenwirbelstütze für eine angenehmere Rückenhaltung. Kontur und Polsterung der insgesamt eher straffen Sitzgelegenheiten mit Textilgewebe- und Kunstlederüberzug passen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Beim Seitenhalt ist noch Luft nach oben, insbesondere die Schulter ist recht lose bei flotter Kurvenfahrt und schmaler Statur auf dem eher rutschigen Bezug. Die Ergonomie für die vorderen Insassen passt , obwohl sich die Mittelarmlehne nicht verstellen lässt. Der Tesla merkt sich Sitz- und Außenspiegeleinstellungen in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind. Auch hinten sitzt man durchaus bequem, wobei die Sitzfläche recht straff gepolstert und

© ADAC e.V.

wenig konturiert ist. Den etwas spitzen Kniewinkel kann man durch die großzügige Beinfreiheit spielend ausgleichen und die einstellbare Neigung der Rücksitzlehne sorgt für einen guten Sitzkomfort.

✕ Der Copilot muss ohne Höhen- und Sitzneigungseinstellung sowie adaptierbarer Lendenwirbelstütze auskommen. Im Fond fungiert der umgeklappte Mittelsitz als Armlehne – leider ist dieser an der Rückseite nicht gepolstert, sodass bei langen Fahrten der Komfort leidet. Der mittlere Sitz im Fond ist durch die schmale Form und harte Polsterung nur für kurze Strecken geeignet.

### 2,1 Innengeräusch

✓ Beim Standard-Model Y müssen Käufer auch bei der Innenakustik leichte Abstriche hinnehmen, wobei das Fahrzeug dennoch weiterhin bemerkenswert leise ist. Beispielsweise ist keine Doppelverglasung verbaut, die es beim Premium gibt. Das spürt man: Bereits ab Landstraßentempo dominieren Windgeräusche von den Seitenfenstern her die Akustik. Auch der E-Motor ist vor allem unter Last merklich zu hören. Fahr- und Abrollgeräusche sowie Klimpern aus den Radkästen fallen auch dezent stärker ins Gewicht – belaufen sich aber auch weiterhin auf gutem Niveau. Die in jeder Teildisziplin subjektiv etwas lautere Kulisse spiegelt sich auch am Mikrofon wider: Bei Tempo 130 km/h messen wir einen Schalldruckpegel im Innenraum von 65,2 dB(A) – das ist gut ein halbes Dezibel mehr als beim Premium, aber immer noch ein guter Wert.

### 1,8 Klimatisierung

✓ Das Model Y ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik 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 Sitz- und Lenkradheizung vorn verfügen über einen Automatikmodus und arbeiten daher mit der Klimaautomatik zusammen. Eine Sitzheizung für den Fond sowie Sitzlüftung generell gibt es für das Basis-Model Y nicht. Für die Scheibenwischer gibt es eine separate Entfrostung 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. 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. 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 lediglich die Düse des Beifahrers komplett abschalten.

## 1,1 Antrieb

### 1,0 Fahrleistungen

✓ Das Standard-Model Y hat wie beim Premium an der Hinterachse einen E-Motor, welcher 220 kW (299 PS) leistet. Mit der kleinsten Motorisierung ist der Tesla bereits alles andere als untermotorisiert und bereitet durchaus Fahrfreude – die Fahrleistungen sind mehr als ausreichend. Dennoch ist er spürbar weniger spritzig als der Premium. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Tesla für den Standard mit 7,2 s an – beim Premium sind es 5,6 s. Die Antriebsleistung wird offenbar elektronisch gedrosselt, was sich auch in unseren Messwerten widerspiegelt: 3,2 s braucht das Model Y für den Sprint von 60 auf 100 km/h und in 3,6 s geht es von 80 auf 120 km/h – Überholmanöver gelingen bei Bedarf also immer noch sehr schnell. Bei 201 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt.

### 1,0 Laufkultur

✓ 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.

### 1,3 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 immer 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.

✕ Eine adaptive Rekuperation oder Segelfunktion hat der Tesla nicht zu bieten. 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.

ADAC © ADAC e.V.

# 3,0 Fahreigenschaften

## 3,2 Fahrstabilität

Im Kapitel Fahrstabilität liefert das Standard-Model Y keine Glanzleistung ab – das Zusammenspiel aus ESP- und Fahrwerksabstimmung sowie Gripniveau der Bereifung wirkt unharmonisch. Zudem fährt der Tesla auf der Autobahn bei höherem Tempo etwas nervös durch die direkte Lenkung. Des Weiteren 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. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Testwagen deutliche Schwächen. Generell wirkt das Fahrzeug samt ESP bei dynamischer Fahrt überrascht von den vermeintlich geringen Haftungsverhältnissen zur Fahrbahn. Bereits das erste Lenken zu Beginn des Ausweichmanövers regt das Heck deutlich zum Mitlenken an, was das ESP zu einem harten Eingriff animiert. Dieser sorgt für heftiges Untersteuern in den vermeintlichen Gegenverkehr, wobei nach kurzer Zeit die ESP-Regelung dann den Richtungswunsch umzusetzen weiß. Hat man dieses Verhalten verinnerlicht, lässt es sich objektiv gemessen recht flott durch den Parcours zirkeln. Jedoch bleibt das Fahrverhalten in Richtung Grenzbereich enttäuschend schwammig und unpräzise – hier hat der Premium mit anderer Serienbereifung eine deutliche bessere Leistung abgeliefert. Die Aufbaubewegungen bleiben aber im Rahmen und signalisieren passend das Annähern an den Grenzbereich. Das Basis-Model Y bleibt in langen, schnell durchfahrenen Kurven zunächst sicher mit leichter Tendenz zum Untersteuern. Lupft man beispielsweise das Gaspedal insbesondere bei starker Rekuperationseinstellung, beginnt das Heck deutlich zu drängen. Das ESP behält zwar stets souverän das aufmerksamkeitsbedürftige Heck im Zaum, wirkt aber immer wieder selbst überrascht von den deutlichen Reaktionen des Fahrzeug. Entsprechend hart ereilen einen die Eingriffe. Hinsichtlich der Traktion gibt es dank des Heckantriebs wenig zu klagen. Der Geradeauslauf passt, wobei der Tesla eine leichte Anfälligkeit für Fahrbahnquerneigungen und -unzulänglichkeiten aufweist.

## 1,8 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. Mit nur 2,4 Umdrehungen um vom einen zum anderen Lenkanschlag zu kurbeln, fällt der Lenkaufwand beim Parkieren recht gering aus. Die Übersetzung ist generell ziemlich direkt. Damit lässt sich das Model Y gut und präzise entlang kurviger Straßen zirkeln und bereitet dabei durchaus Fahrfreude. Ebenfalls löblich ist die Zentrierung der Lenkung. Dank ihr lässt sich die Mitte auch blind bereits ab Landstraßen-Tempo spüren, was dem allgemeinen Fahrgefühl sehr zuträglich ist.

## 3,5 Bremse

Das Ansprechen der Bremse wie auch das Bremsgefühl sind 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. Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Model Y 38,6 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) – das ist nur eine mäßige Leistung.

# 2,5 Sicherheit

## 3,2 Aktive Sicherheit

Seit Mitte Mai 2026 kann man bei Tesla keine differenzierten Autopilot-Funktionspakete mehr kaufen. Stattdessen ist jetzt nur noch ein monatliches Abo für das "Potenzial für Voll-Selbstständiges Fahren" verfügbar (ehemals Top-Ausstattung). Die Zwischenebene "Enhanced Autopilot" ist entfallen. Generell ist der Tesla in puncto Fahrerassistenz bereits serienmäßig gut ausgestattet, bei der Funktionsqualität der ausschließlich kamerabasierten Systeme gibt es hingegen weiterhin deutliches Verbesserungspotenzial. Zwar verzichtet der Testwagen mit seinem aktuellen Softwarestand auf inflationäre Kollisionswarnungen, wie es uns beim Test in 2025 aufgefallen war. Jedoch bleibt bei eingeschaltetem ACC (Serie) die Sensibilität auf Verkehrsteilnehmer dicht an der eigenen Spur, bevorzugt von rechts beim Einfädeln in den fließenden Verkehr. Ergebnis: Der Tesla leitet nach wie vor 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. Immer mit

© ADAC e.V.

an Bord ist der Lenkassistent. Über die Innenraumkamera prüft der Tesla die Aufmerksamkeit des Fahrers und die Nähe der Hände zum Lenkrad, dadurch muss man nicht zwangsläufig permanent in Kontakt mit dem Steuerrad sein. Allerdings wirkt das Lenken des Assistenten oft nervös. Ebenfalls wenig vertrauenserweckend sind der automatische Spurwechsel (Option) und die teils unbegründeten Meldungen bzw. Eingriffe des Spurhalteassistenten. Generell sind die Eingriffe ins Lenkrad zu dominant, sodass man sich zum Übersteuern des Systems das Lenkrad regelrecht erkämpfen muss – inklusive deutlicher Spurabweichung auf der Fahrbahn wegen der direkten Lenkung.

✓ Serienmäßig ist ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem an Bord.

# Übersicht der Assistenzsysteme

## Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

## Optional erhältlich

- Spurwechselautomatik

## Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Tempomat
- Ausweichassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv

## 2,1 Passive Sicherheit

✓ 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 bis 1,80 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. Ebenfalls vorbildlich ist der Umgang des Tesla mit einem offenen Frunk, was bei täglicher Nutzung durchaus versehentlich passieren kann: Zunächst verweigert das Fahrzeug das Einlegen einer Fahrstufe, es sei denn man wählt aktiv auf dem Display das Ignorieren der Warnung aus. Die Warnung bleibt dann weiterhin sichtbar, es lässt sich aber das Fahrzeug vorsichtig bewegen.

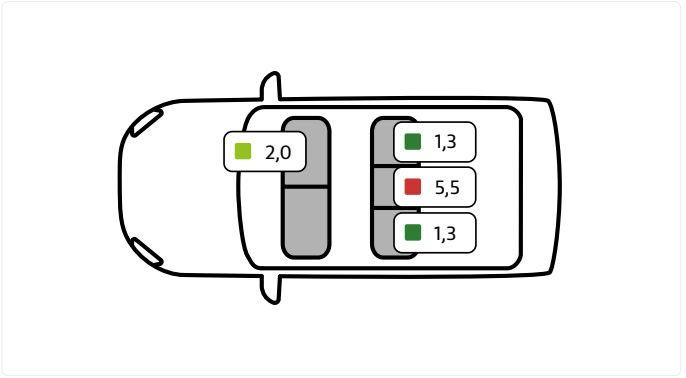
✗ Von Innen werden die Türen elektrisch entriegelt per Tastendruck. Vorn findet man die Notentriegelung noch leicht am Griff in der Türtafel, hinten ist die mechanische Entriegelung unter einer Abdeckung im Türfach – das kann im Ernstfall zu Panik führen. Zumal die Abdeckung schwer zu entfernen geht und die Notentriegelung mittels Lasche nicht für jedermann intuitiv zu bedienen ist. 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.

© ADAC e.V.

### 1,9 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. Löblich: Werden Kinder versehentlich im Fahrzeug vergessen, werden diese zunächst vom Innenraumradar erkannt. Anschließend sendet der Tesla Meldungen an die App und macht mittels Scheinwerfer-Blinken auf sich aufmerksam. Währenddessen wird die Klimatisierung im Innenraum aktiviert.

✗ Auf dem kaum konturierten Fondmittelsitz lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen. Ohnehin befinden sich in der Anleitung zahlreiche Einschränken, sodass man es besser bei maximal zwei Kindersitzen im Fond belässt.




Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

### 2,1 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ 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.

## 1,8 Umwelt

### 1,6 Verbrauch

✓ Inklusive der Ladeverluste, welche beim Laden mit Wechselstrom bei 11 kW auftreten, kommt das Basis-Model Y bei der ADAC Verbrauchsmessung auf einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 16,4 kWh pro 100 km – ein guter Wert, insbesondere für ein SUV der Mittelklasse. Damit ergibt sich für das Model Y eine ordentliche Reichweite von theoretisch 438 km. Fährt man vorrangig im Stadtverkehr und ruft nicht die vollen 220 kW der E-Maschine ab, sind auch Reichweiten jenseits der 500 km realistisch. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 71,7 kWh benötigt (AC-Ladung dreiphasig mit 16 A, 11 kW).

### 2,8 Umwelteinfluss

Das Mittelklasse-SUV beansprucht mit seinen 9,2 m² durchschnittlich viel Verkehrsfläche. Absolut betrachtet fällt das Leergewicht mit knapp 1,9 t recht hoch aus. Relativ gesehen ist das Gewicht für ein E-Auto der Mittelklasse aber erfreulich gering. Zum Vergleich: Das Leergewicht des kürzlich getesteten Audi Q5 mit Diesel-Antrieb und ähnlichen Abmessungen lag jenseits der zwei Tonnen. Damit beweist Tesla, dass ein potentes E-Fahrzeug durchaus leichter als ein vergleichbarer Verbrenner sein kann. Die Kehrseite der Medaille ist aber die Batteriekapazität, welche stark mit der Reichweite und dem Fahrzeuggewicht korreliert – hier trennen den Tesla und Audi Welten voneinander. Ebenfalls überraschend durchschnittlich hoch fällt das Vorbeifahrgeräusch des vollelektrischen Model Y aus: 68 dB(A) sind drei Dezibel mehr als der Verbrenner-Q5 emittiert. Ein Beweis dafür, dass E-Fahrzeuge nicht pauschal leiser sind als Verbrenner-Modelle.

## 2,5 Autokosten

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

✓ Für das Basis-Model Y ruft Tesla 39.990 Euro auf. Auch ohne den Tesla-Bonus, den der Hersteller von Zeit zu Zeit anbietet, ist das SUV angesichts der gebotenen Leistung, Effizienz und des Funktionsumfangs ein durchaus attraktives Angebot. Der Umfang der Serienausstattung ist groß – entsprechend kurz ist die Liste der Optionen: Neben optischen Aufwertungen und der Anhängerkupplung sind nur Dinge aus dem Zubehör ab Werk bestellbar. Die Autopilot-Funktionspakete sind zugunsten des Abo-Modells weggefallen. Der Testwagenpreis von 48.790 Euro beinhaltet die 7.500 Euro für das bis zum Testzeitpunkt nur käuflich zu erwerbende Top-Funktionspaket; derzeit werden hierfür 99 Euro pro Monat fällig. Tesla gibt auf das Fahrzeug großzügige vier Jahre allgemeine Garantie, allerdings nur bis 80.000 km. Für Antrieb

© ADAC e.V.

und Batterie geben die Amerikaner acht Jahre Garantie bzw. bis 160.000 km. Der Garantiefall für die Batterie greift aber erst, wenn 70 Prozent der Akkukapazität unterschritten sind. Legt man die ADAC Verbrauchsmessung zugrunde, muss man also einen Abfall der maximalen Reichweite von 438 km auf knapp 300 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 liegen im gehobenen Mittelfeld: In der Haftpflicht wird die Typklasse 21 angesetzt, in der Teilkasko die 22 und in der Vollkasko die 23. Etwa die Hälfte der monatlichen Kosten lassen sich dem prognostizierten Wertverlust zuschreiben. Diesem kann man durchaus mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken. Neben dem sorgsamen Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladungen sollten beide möglichst vermieden werden.

ADAC © ADAC e.V.

# Motorvarianten

## In der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Model Y | Model Y Premium Maximum Range | Model Y Premium Maximum Range AWD | Model Y Premium Maximum Range AWD (7-Sitzer) | Model Y Performance AWD |
|---|---|---|---|---|---|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Leistung [kW (PS)] | 220 (299) | 220 (299) | 324 (440) | 324 (440) | 338 (460) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 420/- | 420/- | 493/- | 493/- | 660/- |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 201 | 201 | 201 | 201 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 13,1 kWh | 14,2 kWh | 15,9 kWh | 15,9 kWh | 16,2 kWh |
| Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto) | 60,0 (n) | 74,0 (n) | 79,0 (n) | 79,0 (n) | 79,0 (n) |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 21/23/22 | 21/23/22 | 21/23/23 | 21/23/23 | 21/23/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 74 | 74 | 74 | 74 | 74 |
| Preis [Euro] | 39.990 | 50.990 | 53.990 | 55.490 | 62.990 |

**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
**Kraftstoffe:** N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

# Eigenschaften des Elektroantriebs

## Elektromotor

| | |
|---|---|
| permanenterregter Synchronmotor hinten | |
| Maximale Leistung | 220 kW (299 PS) |
| Dauerleistung laut Fahrzeugschein | 114 kW |
| Maximales Drehmoment | 420 Nm |
| Getriebe | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |

## Batterie

| | |
|---|---|
| Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar | n.b. / n.b. |
| Komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 71,7 kWh |
| Typ/Nennspannung | Lithium-Ionen / 345 V |
| Garantie / garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km, 70 % |

## Ladekabel / Anschluss

| | |
|---|---|
| Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A | Serie |
| Schuko / einphasig, 230 V, 13 A | Option |

## Rekuperation

| | |
|---|---|
| Stufen/Einstellung | 2/Menü |
| Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive) | Ja |
| Adaptive Rekuperation | Nein |

## Klimatisierung

| | |
|---|---|
| Wärmepumpe | Serie |
| Standklimatisierung | Ja |
| Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung | Ja/Ja |

## Anzeigen während Ladevorgang

| | |
|---|---|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | Ja/Ja |
| Restdauer / Uhrzeit bis geladen | Ja/Nein |
| Momentane Ladeleistung | Ja |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | Ja |

## Laden

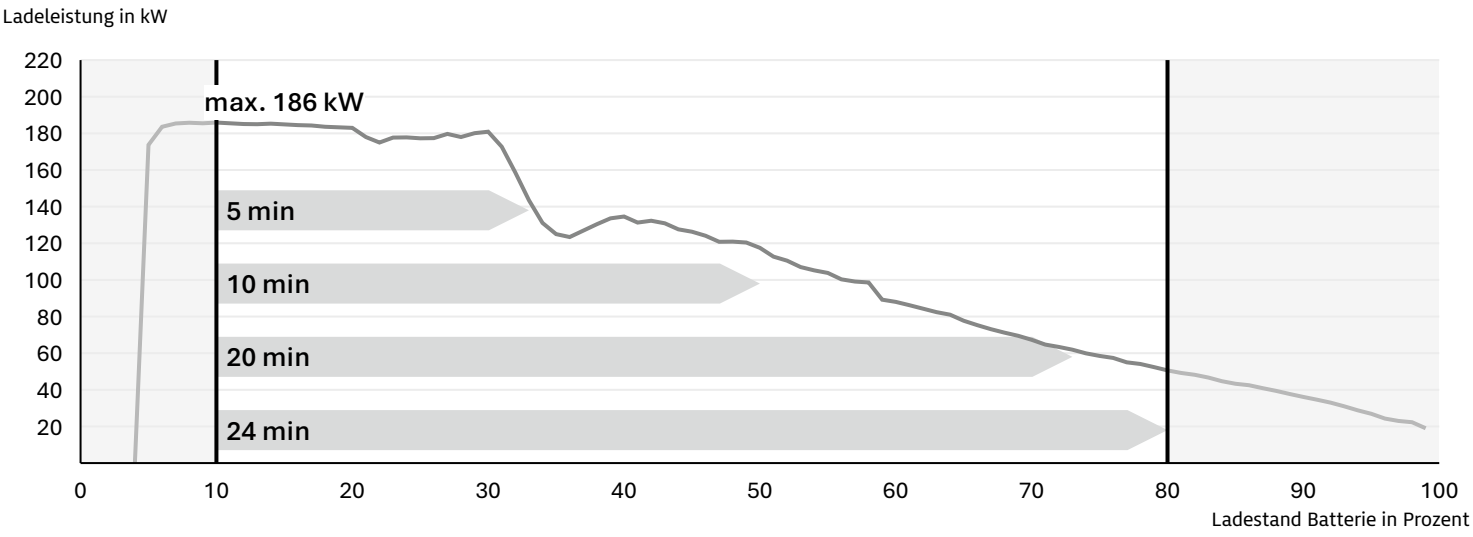
| | |
|---|---|
| Maximaler Ladestand wählbar | Ja |
| Begrenzbare Ladeleistung AC/DC | Ja/Nein |
| Position der Ladeklappe | hinten links |
| Ladeklappe verriegelt | Ja |
| Entriegelung Ladekabel | Menü |
| Bidirektionales Laden | Nein |
| Batteriekonditionierung | Ja |
| Statusanzeige Batteriekonditionierung | Ja |
| Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit | Nein |
| Anzeige Ladesäulendetails | Ja |
| Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge | Nein / Nein |
| Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar | Ja / Ja |

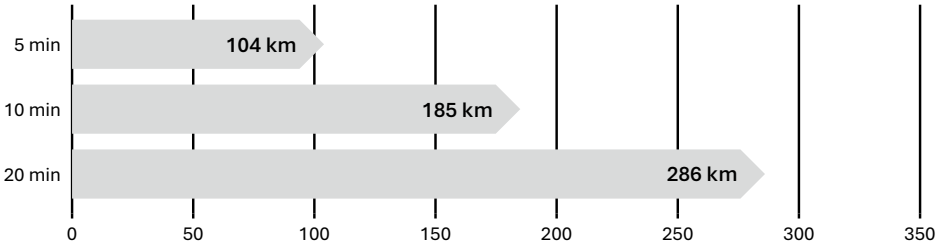
## Lademöglichkeiten

| Steckertyp / Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Ladeleistung | Ladezeit |
|---|---|---|---|---|
| Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 55 - 31 h |
| Typ 2 / einphasig, 230 V | Serie | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 55 - 9,5 h |
| Typ 2 / dreiphasig, 230 V | Serie | 6 - 16 A | 4,1 - 11 kW | 17,5 - 6,5 h |
| DC schnell / CCS | Serie | - | bis zu 175 kW | 24 min |

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

# Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite




| Ladevorgang 10-80 %* | |
|---|---|
| **Ø Ladeleistung** | **107,1 kW** |
| Ladedauer | 00:24 |
| Nachgeladene Reichweite | 316 km |

| Nachgeladen in* | kWh / Reichweite / SOC |
|---|---|
| 5 min | 14,3 kWh / 104 km / 33 % |
| 10 min | 25,3 kWh / 185 km / 50 % |
| 20 min | 39,2 kWh / 286 km / 73 % |

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

## Herstellerangaben

| | |
|---|---|
| permanenterregter Synchronmotor hinten | |
| Leistung | 220 kW/299 PS |
| Maximales Drehmoment | 420 Nm |
| Kraftübertragung | Hinterrad |
| Getriebeart | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 201 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,2 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 13,1 kWh |
| $CO_2$-Ausstoß | 0 g/km |
| Stirnfläche/cW-Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | n.b. |
| Reifengröße (Serie) | 235/45 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.797/1.920/1.621 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.981/435 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 836/2.118 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/1.600 kg |
| Stützlast/Dachlast | 100/75 kg |
| Batteriekapazität (brutto/netto) | 64,5/60,0 kWh |
| Garantie | 4 Jahre oder 80.000 km/12 |
| Allgemein/Rost | Jahre |
| Produktionsort | Deutschland, Grünheide |

## ADAC Messwerte

| | |
|---|---|
| Überholvorgang 60-100 km/h | 3,2 s |
| Überholvorgang 80-120 km/h | 3,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 38,6 m |
| Reifengröße | 235/55 ZR18 104W |
| Reifen | Hankook ion evo SUV |
| Wendekreis (li./re.) | 12,5 / 12,6 m |
| Autotest-Verbrauch | 16,4 kWh/100 km |
| Reichweite | 438 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 65,2 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.130 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.888/528 kg |
| Kofferraum normal geklappt/dachhoch | 420 l 850/1.380 l |

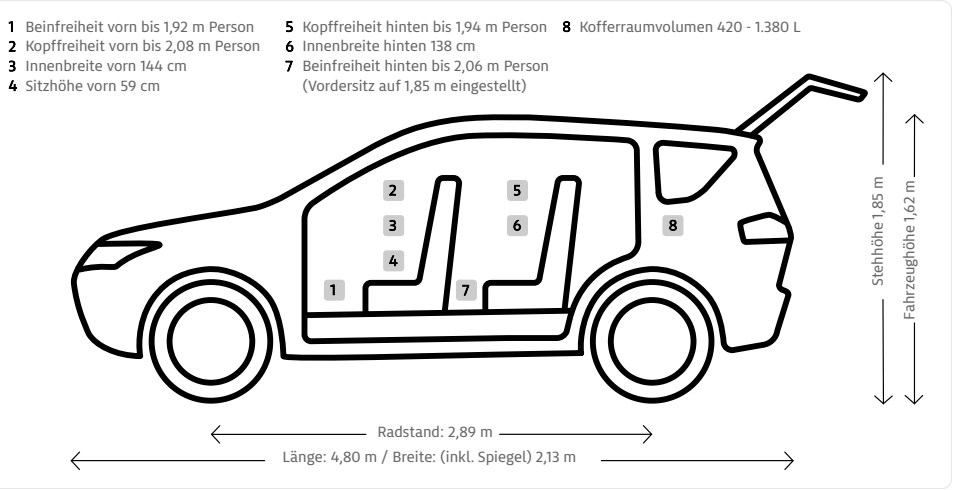
## Kosten

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

| | |
|---|---|
| Betriebskosten | 93 Euro |
| Fixkosten | 170 Euro |
| Werkstattkosten | 88 Euro |
| Wertverlust | 474 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 824 Euro |
| Steuer pro Jahr | 74 Euro |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 21/23/22 |
| Basispreis getestete Variante | 39.990 Euro |

## Informationen zum Testfahrzeug

| | |
|---|---|
| | EZ 20.04.2026 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 48.790 Euro |
| Kilometerstand bei Testbeginn | 90 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |
| Softwarestand | 2026.2.300 |




## Ausstattung

| Technik (°im Testwagen vorhanden) | |
|---|---|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer LED | Serie |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Fahrlicht-/Wischerautomatik | Serie |
| Fernlichtassistent statisch/dynamisch | Serie/- |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 99 Euro pro Monat° |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie |
| Head-up-Display | - |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |
| Elektrische Heckklappe | Serie |

| Sicherheit | |
|---|---|
| Seitenairbags vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbags vorn/hinten | Serie |
| Zentralairbag | Serie |
| Spurwechselwarnung | Serie |
| Ausstiegswarnung | Serie |
| Querverkehrwarnung hinten | Serie |

| Innen | |
|---|---|
| Navigationssystem | Serie |
| USB vorn/hinten | Serie |
| Apple CarPlay / Android Auto | - |
| Induktive Ladeschale | Serie |
| Klimaanlage/-automatik | -/Serie |
| Standheizung/-klimatisierung | Serie |
| Elektr. Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Außenspiegel elektr. anklappbar | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Elektr. Sitze vorn links/rechts | Serie |
| Lordosenstütze links/rechts | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | Serie |
| Rücksitzlehne geteilt klappbar | Serie |
| Ambientebeleuchtung vorn/hinten | - |

| Außen | |
|---|---|
| Anhängerkupplung | 1.350 Euro |
| Metalliclackierung | 1.300 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

## Testurteil

| | |
|---|---|
| **Autotest (ohne Autokosten)** | **2,5** |
| **Autokosten** | **2,5** |

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Karosserie** | **2,5** |
| Verarbeitung | 1,6 |
| Alltagstauglichkeit | 3,3 |
| Licht und Sicht | 3,1 |
| Ein-/Ausstieg | 2,6 |
| Kofferraum-Volumen | 2,2 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,2 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,9 |
| **Innenraum** | **3,1** |
| Bedienung | 4,5 |
| Multimedia | 1,6 |
| Raumangebot vorn | 2,1 |
| Raumangebot hinten | 2,4 |
| Innenraum-Variabilität | 3,4 |
| **Komfort** | **2,6** |
| Federung | 2,8 |
| Sitze | 3,1 |
| Innengeräusch | 2,1 |
| Klimatisierung | 1,8 |
| **Antrieb** | **1,1** |
| Fahrleistungen | 1,0 |
| Laufkultur | 1,0 |
| Getriebe | 1,3 |
| **Fahreigenschaften** | **3,0** |
| Fahrstabilität | 3,2 |
| Lenkung | 1,8 |
| Bremse | 3,5 |
| **Sicherheit** | **2,5** |
| Aktive Sicherheit | 3,2 |
| Passive Sicherheit | 2,1 |
| Kindersicherheit | 1,9 |
| Sicherheit ungeschützte Personen | 2,1 |
| **Umwelt** | **1,8** |
| Verbrauch | 1,6 |
| Umwelteinfluss | 2,8 |

**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

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

ADAC © ADAC e.V.

## Bildergalerie











