



## Tesla Model 3 Long Range AWD

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (340 kW / 462 PS)

Die Marke Tesla spaltet die Autogemeinde. Viele sind begeistert vom unermüdeten Unternehmerteil des exzentrischen Firmenleiters Elon Musk, andere stören die vollmundigen Versprechungen des amerikanischen Milliardärs, deren Erfüllung teilweise ewig auf sich warten lässt. Der ADAC Autotest interessiert sich nicht für Meinungen, sondern testet das Tesla Model 3 objektiv und nach klaren Kriterien, die für alle Autos gleichermaßen gültig sind. Im Test trat ein deutsches Modell mit Auslieferung April 2019 an, die Bewertungen beziehen sich auf dieses Fahrzeug und auf zu diesem Zeitpunkt verfügbare Eigenschaften. Den Reiz des elektrischen Fahrens stellt das Model 3 mustergültig zur Schau. Der vibrationsfreie Allradantrieb des Testmodells, realisiert über je eine E-Maschine an Vorder- und Hinterachse, ist ein Quell der Freude. Feinst dosierbar und mit überbordendem Drehmoment gesegnet, schieben die Motoren die Mittelklasse-Limousine vehement an. Dazu noch die feine und variable Kraftverteilung, die sportlich orientierte Lenkung und der niedrige Schwerpunkt und man hat ein wirklich fahraktives Auto. Innen- und Kofferraum sind darüber hinaus recht großzügig, man kommt im Alltag gut zurecht. Was die stets präsente Frage in Bezug auf die Reichweite betrifft: Man kommt mit der netto 75 kWh "großen" Batterie auf Basis des inklusive Ladeverlusten ermittelten Testverbrauchs von 20,9 kWh/100 km gut 425 Kilometer weit. Zusammen mit dem Supercharger-Netz und anderen CCS-Ladesäulen bedeutet das nur noch wenig Planungsarbeit, um das ganze Jahr über gut mit Kurz- und Langstrecken klar zu kommen. Eine eigene Lademöglichkeit zu Hause ist trotzdem keine schlechte Idee für Verfügbarkeit und Komfort. In anderen Punkten überzeugt das Model 3 noch nicht besonders. Die Konnektivität ist nicht gerade umfangreich, die Assistenzsysteme funktionieren bei weitem nicht so gut, wie es die Versprechungen sowie Preis und Fahrzeugklasse erwarten lassen und die Verarbeitung ist stellenweise mäßig bis schlecht. Wenn man mit diesen Punkten leben kann, ist das Model 3 insgesamt ein interessantes Angebot - auch mangels Alternativen. In dieser Klasse kann man aktuell nach einem vergleichbaren Konkurrenten lange suchen. Das getestete Modell kostet ab 56.800 Euro, der komplett ausgestattete Testwagen liegt bei genau 67.230 Euro. Das ist allerdings der Stand von Anfang Mai 2019 (ohne Förderung) - bei Tesla können sich Preise und Ausstattungsinhalte täglich ändern. Planungssicherheit für den Kunden sieht anders aus, was ein großer Kritikpunkt ist. **Konkurrenten:** aktuell keine.

⊕ äußerst kraftvoller Antrieb, vorn sehr viel Platz, sicheres Fahrverhalten

⊖ schlampige Verarbeitung, Lücken bei der Konnektivität, Scheinwerfer nicht für europäische Straßen ausgelegt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,0

### Zielgruppencheck

Familie 3,0

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,4

Langstrecke 2,8

Transport 3,9

Fahrspaß 1,7

Preis/Leistung 2,6

EcoTest ★★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Das Model 3 konkurriert in Preis, Leistungsfähigkeit und Anspruch mit den etablierten Premium-Herstellern, die Verarbeitung ist aber noch nicht dort angelangt. Äußerst stark schwankende Spaltmaße, lieblose Kantenversiegelungen mit abplatzendem Lack, wellige Dichtgummis, eine teils sehr schwergängige Heckklappe, Kunden des Premium-Segments erwarten hier mehr.

### 3,9 Alltagstauglichkeit

Der 4,7 Meter lange und mit Spiegeln 2,1 Meter breite Wagen erfordert in der Stadt mitunter eine kundige Hand beim Rangieren, der große Wendekreis von 12,1 Metern hilft da auch nicht wirklich weiter. Der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von 459 Kilogramm, damit sollte der Fünfsitzer meist auskommen. Für das Dach bietet Tesla einen Träger an, der mit 150 lbs, also 68 Kilogramm belastet werden darf.

Mit einem Elektroauto muss man im Alltag gewisse Kompromisse eingehen - das ist auch mit dem Model 3 so. Zwar hat man mit der long range-Version eine gute Reichweite von rund 425 Kilometern auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 20,9 kWh pro 100 Kilometer (inklusive Ladeverluste). Jedoch benötigt man einen Starkstromanschluss oder eine Wallbox für Elektroautos, um die netto 75 kWh fassende Batterie in einem vertretbaren Zeitrahmen zu laden. An der Haushaltssteckdose würde das Laden einer komplett leeren Batterie je nach Absicherung der Leitung etwa anderthalb Tage dauern (Schuko-Stecker, 2,3 kW, 10 A). Zu empfehlen ist das Laden an einer Haushaltssteckdose aber ohnehin nicht ohne gute Kenntnis der Elektroinstallation, da sich durch die hohe Dauerbelastung während des Ladens hohe Temperaturen am Stecker und in den Leitungen entwickeln könnten. Es gibt noch die Möglichkeit, an einem "Campingstecker" mit 3,7 kW / 16 A zu laden. An einer Typ-2-Ladestation kann der Tesla theoretisch 3-phasig laden, aufgrund des mitgelieferten Kabels aber effektiv nur 1-phasig.

### 3,1 Licht und Sicht

Die LED-Scheinwerfer überzeugen nicht vollends. Zwar sind sie angenehm hell, die Homogenität ist aber nicht konkurrenzfähig. Ebenfalls hinkt der Tesla der Konkurrenz bei den Funktionen der Scheinwerfer hinterher. Weder kann der immerhin serienmäßige Fernlichtassistent andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausschneiden, noch gibt es ein Abbiege- oder Kurvenlicht. Was aber vor allem auffällt: Beide Scheinwerfer werfen einen pyramidenförmigen Lichtkegel auf die Straße, der mit der in der EU gewünschten "Wannenform" des Abblendlichts nicht

Die Materialien im Innenraum sind auf klassenüblichem Niveau, also oben weich, nach unten hin wird mehr harter Kunststoff verbaut. Schön: A- und B-Säulen sind mit Stoff verkleidet.

⊕ Der Unterboden ist mustergültig gestaltet, also quasi eine gerade Fläche ohne Lücken. So senkt man den Luftwiderstand.

Schneller geht es mittels CCS-Ladestandard, dann sind deutlich höhere Ladeleistungen mit Gleichstrom möglich. Am schnellsten geht es aktuell an den Superchargern, die Tesla entlang der Hauptverkehrsrouten aufgestellt hat. Die höchste erreichte Ladeleistung an einem Supercharger betrug im Test 111 kW, für die Zukunft kündigt Tesla 250 kW an. Grundsätzlich gilt: je voller die Batterie ist, desto stärker drosselt der Tesla die Ladeleistung. So werden die Akkupacks geschont. Im Alltag macht es kaum Sinn, deutlich über den Stand von 80 Prozent zu laden. Um dies zu vermeiden, lässt sich im Fahrzeug ein maximal zu erreichender Ladestand einstellen. Tesla empfiehlt ohnehin, im täglichen Betrieb die Kapazität über das Menü auf 90 Prozent zu beschränken und die vollen 100 Prozent nur für gelegentliche lange Strecken zu nutzen (Modi täglich/Reise).

⊖ Eine Anhängerkupplung ist für das getestete Model 3 nicht vorgesehen. Ab Mitte Mai 2019 kann man für Neufahrzeuge eine werksseitige Anhängerkupplung (bis 910 kg) bestellen, nach aktuellem Stand ist eine Nachrüstung für bereits gebaute Fahrzeuge nicht möglich. Einen Wagenheber bietet Tesla nicht an. Um für Reifenpannen vorzusorgen, gibt es im Tesla-Zubehör ein Reifenreparaturset.



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

viel gemein hat. Entgegenkommende Fahrer sind deshalb häufig geblendet. Im Fahrzeugmenü lässt sich wenigstens einfach eine Scheinwerfereinstellung vornehmen - hier sollte aber dennoch unbedingt eine Kfz-Fachkraft mit entsprechender Messtechnik ran, um den Lichtkegel verkehrstauglicher einzustellen.

⊕ Die Enden des Model 3 kann man nicht einsehen, nur abschätzen. Zum Glück sind Einparkhilfen und Kameras rundum zur Stelle, so kann man leicht zentimetergenau einparken. Optional kommt noch ein Einparkassistent hinzu. Außen- und Innenspiegel blenden serienmäßig automatisch ab. Niedrige Hindernisse kann man vor dem Auto dank der niedrigen Fronthaube prima einsehen, wie auch überhaupt die großen Fensterflächen vorn eine gute Übersicht ermöglichen.

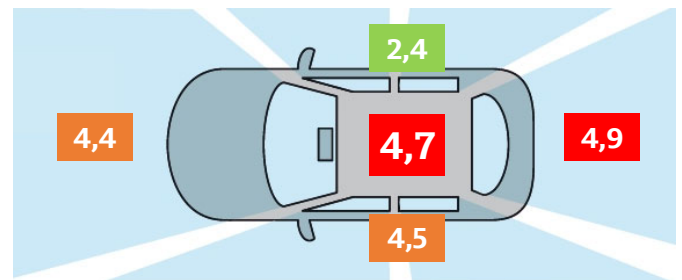
⊖ Weil die Unterkante der Heckscheibe sehr hoch liegt, sind bodennahe Gegenstände hinter dem Fahrzeug kaum zu erkennen - die Rückfahrkamera ist also ein wichtiges Instrument, um die Übersicht zu behalten. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Tesla nicht gut ab, weil insbesondere nach schräg hinten und hinten direkt die Sicht deutlich eingeschränkt wird.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Das Model 3 wird nicht mit einem konventionellen Fahrzeugschlüssel ausgeliefert, sondern mit einer zerbrechlich wirkenden Karte im Scheckkartenformat. Diese muss man an die fahrerseitige B-Säule halten, dann schaltet die Zentralverriegelung, man kann einsteigen und losfahren. Öffnet man im Stand die Türe, um beispielsweise kurz zum Kofferraum zu gehen, muss man anschließend die Karte kurz an die Mittelkonsole halten, um die Fahrbereitschaft wiederherzustellen. Dasselbe geschieht, wenn zwischen Einsteigen und gewünschter Ab-

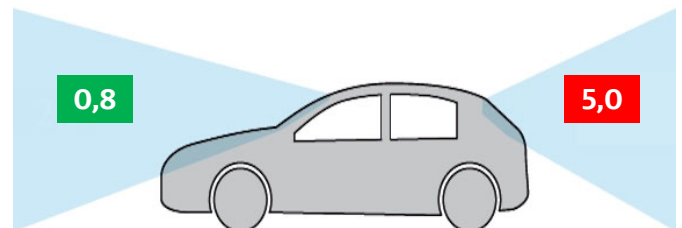
### Rundumsicht

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.



### 2,9 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst 385 Liter oder sechs Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 720 Liter unter. Unter dem Kofferraumboden gibt es ein Fach mit etwa 58 Liter Volumen, beispielsweise für Ladekabel oder selten benötigtes Gepäck. Unter der vorderen Haube stehen zusätzlich 56 Liter Volumen zur Verfügung.

### 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist typisch Limousine. Die Kofferraumöffnung ist weder besonders hoch noch breit, immerhin hat Tesla die Öffnung so groß gestaltet, wie in der Karosserie eben möglich. Die Klappe entriegelt per Druck auf den Touchscreen im Innenraum oder per Knopf an der Klappe selbst. Einen elektrischen

fahrt mehr als 30 Sekunden liegen. Das alles ist nicht sehr komfort und modern - möchte man eine Keyless-Funktion haben, muss man sein Smartphone mit dem Auto koppeln. Dann fungiert das Handy als Schlüssel.

Hinein und hinaus gelangt man in das Model 3 hinten und vorn klassentypisch, die Schweller könnten aber etwas niedriger ausfallen. Der Fahrersitz ist in der untersten Stellung 40 Zentimeter über dem Boden, auch ein typischer Wert für eine Limousine.



Immerhin 385 l Gepäck fasst der Kofferraum des Model 3.

Antrieb bietet die Klappe nicht, auch öffnet sie nicht automatisch durch eine Federvorrichtung.

⊕ Die Ladekante ist angenehmerweise nur 67 Zentimeter über der Straße und der Kofferraumboden nur 11 Zentimeter darunter. So kann man Gepäck vernünftig ein- und ausladen.

⊖ Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden. Das Heckklappenschloss ist zwar kunststoffummantelt, steht aber deutlich ab: Ein Kopftreffer ist leicht möglich.

### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies geht aber nicht vom Kofferraum aus, sondern man muss oben an den Lehnen einen Hebel ziehen. Da man die Kopfstützen der Rückbank nicht demontieren kann, muss man je nach Einstellung die Vordersitze erst ein Stück nach vorn fahren, um die Rücksitzlehnen umklappen zu können. Eine ebene Fläche entsteht beim Umklappen nicht. Beim Wie-

deraufstellen der Lehnen klemmt man die äußeren Rücksitze leicht ein - immerhin landen sie nicht im Lehnenschloss und werden also nicht beschädigt.

Der Kofferraum hat bis auf ein Fach unter dem Boden und ein kleines links in der Verkleidung keine weiteren Verstaumöglichkeiten für Kleinkram. Zusätzlich kann man aber den Stauraum unter der vorderen Haube nutzen.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Tesla hat schon bei Model S und Model X die Steuerung vieler Funktionen im großen Mittelbildschirm untergebracht. Beim neuen Model 3 haben sie es noch weiter auf die Spitze getrieben, selbst die Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads laufen nun über das Infotainmentsystem. Die maximale Reduzierung der Schalter und Knöpfe im Innenraum ist zwar neuartig, völlig anders und wird als Innovation verkauft - der andere Teil der Wahrheit ist aber auch, dass diese Reduzierungen die Produktionskosten senken, also Sparmaßnahmen sind. Die Bedienung im Alltag wird nicht automatisch vereinfacht. Zahlreiche Forschungsstellen weltweit beschäftigen sich mit Bedienungsergonomie, anhand deren Erkenntnissen viele Autohersteller ihre Innenräume gestalten. Dort sind nicht ohne Grund mehr Schalter im Innenraum verbaut - viele Jahre Forschung und Erfahrung können nicht völlig daneben liegen. So reduziert sich also die Bedienung im Model 3 fast komplett auf den zentralen, 15 Zoll großen Bildschirm in der Mitte. Der linke Teil des Touchscreens zeigt immer Geschwindigkeit, Lichtstellung und weitere Dinge an, die man normalerweise in einem Kombiinstrument vor dem Lenkrad sieht. Der größere, rechte Teil beherbergt alle einstellbaren Funktionen wie Navigation oder Klimaregelung. Selbst für die Aktivierung der Scheibenwischer oder für die Spiegeleinstellung muss man in ein Untermenü des Infotainmentsystems, genauso für die Scheinwerfereinstellung. Nach einer eher langen als kurzen Weile kann man sich zwar im auch fablich eintönig gestalteten

und nicht sehr übersichtlichen Bordmenü zurechtfinden, wirklich praktisch wird es aber nie. Man braucht selbst für Standardfunktionen einfach zu lange, zudem ist man während der Bedienung stark vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Sitze und Lenkrad bieten einen weiten und praxistauglichen Verstellbereich, für die elektrische Lenkradeinstellung wie auch für die Justierung der Außenspiegel muss man aber wieder per Touchscreen in das Bediensystem abtauchen.



Die verwendeten Materialien im Innenraum befinden sich auf klassenüblichem Niveau - die Verarbeitungsqualität hat dieses noch nicht erreicht. Die Funktionalität des Fahrerplatzes muss hinter dem futuristisch anmutenden Design ohne Funktionstasten anstehen und kann nicht wirklich überzeugen.

## 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Tesla Model 3 ist als Dual Motor-Variante mit folgendem serienmäßig ausgestattet: DAB-Radio, Freisprechanlage, Internetradio und -browser, Navigation via Google mit Live Traffic, vier USB-Anschlüsse und eine Möglichkeit, via Homelink Grundstücks- und Garagentore zu öffnen. Die ebenfalls serienmäßige Sprachsteuerung nutzt nicht wie sonst quasi alle Funktionen im Tesla die Internetverbindung und lässt die Spracheingabe in einem

leistungsfähigen Server verarbeiten, sondern nur den internen Rechner. Dementsprechend limitiert sind seine Funktionen. Folgende Aktionen lassen sich mit Sprachbefehlen ausführen: Einen Kontakt anrufen, zu einem Ort navigieren und Internetradio hören. Apple Carplay oder Android Auto fehlen, ebenso wie eine induktive Lademöglichkeit - das sollte in dieser Klasse verfügbar sein.

## 1,6 Raumangebot vorn

⊕ Vorn ist viel Platz vorhanden, sowohl gefühlt als auch gemessen. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Menschen zurück schieben, über dem Scheitel ist dann sogar noch Luft. Auch subjektiv gibt es dank der großen

Fensterflächen, der weißen Innenausstattung des Testwagens, des reduzierten Armaturenbretts und des serienmäßigen Panoramadachs ein luftiges Raumgefühl.

## 2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, denn das Dach limitiert die maximale Personengröße auf gut 1,85 Meter. Beinfreiheit hätten aber auch größere Menschen noch, wenn der Vordersitz auf 1,85 Meter große Personen eingestellt ist. Gefühlt ist viel Platz vorhanden, das Panoramadach spannt sich bis nach hinten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum ist mit einer vernünftigen Anzahl an Ablagen ausgestattet. Vorn und hinten finden je zwei Becher Platz, es gibt große Fächer in der Mittelkonsole, Türfächer und ein Handschuhfach - für dessen Öffnung man den Touchscreen bemühen muss.

Sitzvarianten sind nicht erhältlich.

## 2,6 KOMFORT

### 3,1 Federung

Der Fahrkomfort leidet etwas unter der sportlich-straften Ausrichtung des Model 3, ist aber noch vollkommen alltagstauglich. Über Kanaldeckel rumpelt der Testwagen klappernd hinweg, die meisten Unbillen des urbanen Straßenbaus bleiben den Tesla-Insassen nicht verborgen. Auf Landstraßen und Au-

tobahnen funktioniert die Abstimmung besser, die hier vornehmlich auftretenden Bodenwellen bügelt der Tesla ziemlich gekonnt weg. Kurze Anregungen sorgen aber mitunter für merkliches Stuckern. Für das Model 3 sind in Deutschland (noch) kein Luftfahrwerk oder andere Fahrwerksoptionen erhältlich.

### 2,2 Sitze

⊕ Die Vordersitzflächen sind serienmäßig in Neigung und Höhe einstellbar, zudem sorgt eine Vierwege-Lendenwirbelstütze für eine angenehme Sitzposition. Auch Kontur und Polsterung der Sitzgelegenheiten gefallen, selbst lange Etappen lassen sich mühelos meistern. Hinten außen

sitzt man ordentlich, in der Mitte aber sind nur kurze Strecken zumutbar. Der Tesla merkt sich Sitz-, Lenkrad- und Außenspiegeleinstellung in mehreren Fahrerprofilen, sodass diese wieder abrufbar sind.

### 3,0 Innengeräusch

Auch wenn man es von einem Elektroauto erwarten würde, ist der Tesla ist kein wirklich leises Auto. Zwar sind die beiden Elektromotoren kaum zu hören, die Umgebungs- und vor allem die Windgeräusche sind aber durchaus präsent. Die Kon-

kurrenz in dieser Fahrzeugklasse ist da ein gutes Stück besser. Bei 130 km/h liegt der Innengeräuschpegel bei 68,9 dB(A). Etwas mehr Dämmung und eine Optimierung der Dichtungen würden dem Model 3 gut tun.

### 2,5 Klimatisierung

Die serienmäßige Klimaanlage wird nicht nur genutzt, um den Innenraum zu temperieren, sondern auch um die Batterie in einem passenden Temperaturfenster zu halten. Für den Innenraum stehen zwei Klimazonen zur Verfügung. Standheizung und -klimatisierung sowie Sitzheizung auf allen Plätzen sind ebenso an Bord. Durch die elektrisch betriebene Klimaanlage

ist deren Betrieb auch bei abgeschaltetem Fahrzeug möglich, der Innenraum wird auf Wunsch (auch per Handy-App) also nicht nur gelüftet, sondern aktiv gekühlt. Insgesamt eine vernünftige Ausstattung, die angenehme Besonderheiten wie Sitzlüftung oder Lenkradheizung auch optional aber nicht umfasst.

## 0,8 MOTOR/ANTRIEB

### 0,6 Fahrleistungen

⊕ Der Testwagen mit Dualmotor und ohne Performance-Ausstattung liefert maximal 150 kW an der Vorder- und 190 kW an der Hinterachse ab. Als Tesla-Fahrer darf man sich über die Leistungsangabe von 153 kW in den Fahrzeugpapieren nicht wundern: Hier muss die verfügbare Dauerleistung über 30 Minuten angegeben werden, und diese liegt im Falle des Long

Range bei besagten 153 kW. Der Sprint von 0 auf 100 ist in unter fünf Sekunden erledigt. Bei 233 km/h belässt er es mit dem Beschleunigen. Auch der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h, Teil der ADAC Messungen, zeugt von der Potenz des amerikanischen Stromers - in 2,2 Sekunden ist Landstraßentempo erreicht.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur eines Elektromotors ist derzeit unschlagbar. Ohne Vibrationen und mit sowohl unmittelbar abrufbarer als auch gleichmäßig einsetzender Leistung gesegnet, ist der Antrieb des Model 3 - auch im Vergleich zu

anderen Elektrofahrzeugen - in dieser Hinsicht einer der besten. Mit dem einstellbaren Chill-Mode kann der abrupt verfügbare Leistungseinsatz etwas gedämpft werden, solange noch nicht die nötige Sensibilität am Gaspedal besteht.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Eine feste Übersetzung reicht dem Elektroauto aus, Komfort und Vortrieb mindernde Schaltvorgänge kennt der Teslafahrer also nicht. Der Wählhebel für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie Parkstellung ist direkt am Lenkrad

angebracht und damit perfekt erreichbar sowie sinnfällig zu bedienen. Auch der Komfort überzeugt: Im Menü kann ausgewählt werden, ob die sanft einsetzende Kriechfunktion aktiviert werden soll oder darauf verzichtet wird.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Zwar ist das Model 3 nicht besonders leicht, die schwersten Elemente sind aber immerhin optimal untergebracht: Die Batterie ist flach und nimmt quasi den ganzen Fahrzeugboden ein. Deshalb ist der Schwerpunkt sehr niedrig, noch dazu ist die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse annähernd ausgeglichen. Gute Voraussetzungen für die

Fahrstabilität und -dynamik, die man am Volant auch spürt (Testwagen mit optionaler 19-Zoll-Bereifung).

Den ADAC Ausweichtest meistert der Tesla ohne mit der Wimper zu zucken. Zwar schwimmt er minimal, es gibt also noch präziser zu fahrende Autos, aber in Sachen Fahrsicherheit lässt er nichts anbrennen und fährt stabil durch den Ausweich-

Parcours. Auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten überzeugt der Stromer, die erreichbaren Geschwindigkeiten sind hoch, bevor er im Grenzbereich gut kontrollierbar über die Vorderachse schiebt. Selbst unter Lastwechseln bleibt der Tesla seiner Kurvenlinie weitgehend treu. Die ESP-Regelung sorgt in Verbindung mit dem pfeilschnellen Kraftverteilung für ein überragend feinfühlig geregeltes Kurvenverhalten, auch und gerade bei viel Einsatz des "Gaspedals".

## 1,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung überzeugt mit einem harmonischen Lenkgefühl, guter Präzision und klarer Zentrierung. Was etwas abgeht, ist das Gefühl für den Haftzustand der Reifen, mitunter kommt man sich entkoppelt vor. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen eingestellt werden (Normal, Sport, Komfort). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur zwei Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind trotz des enormen Drehmoments kein Thema.

## 2,3 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des getesteten Model 3 Long Range ist kleiner als die des Performance-Modells. Trotzdem bremst der Testwagen richtig gut: Mittlere 34,1 Meter im Test überzeugen. Das Ansprechen des Pedals könnte präziser sein; im Alltag kommt man zwar problemlos klar, das eher teigige Pedalgefühl passt aber nicht zum sportlich-technoiden Gesamteindruck des Autos.
























⊖ Über das Bremspedal kann die Rekuperation nicht gesteuert werden. Es gibt nur zwei im Bordmenü einstellbare Rekuperationsintensitäten, die einsetzen, wenn man kein Pedal betätigt.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Assistenzsysteme sind für Tesla eigentlich eine Paradedisziplin. Ein Radarsensor in der Frontstoßstange und acht Kameras sollen den umliegenden Verkehr erfassen und neben der Notbremsfunktion auch teilautonomes Fahren ermöglichen, bei Tesla Autopilot genannt. Der Autopilot mit Basisfunktionen (ACC, Spurhaltung) ist Serie, mit erweiterten Umfängen kostet er Aufpreis und ist bisher nur als Beta-Version verfügbar, also noch in der Entwicklungsphase. Dann hält das Model 3 die Spur und den Abstand zu vorausfahrenden Autos und kann auch die Spur selbsttätig wechseln, wenn man den Blinker betätigt und das Auto meint, dass auf der Nachbarspur genug Platz ist. Hat man den Autopiloten auf eine

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbrems-system	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

höhere Geschwindigkeit gestellt als man aufgrund des Verkehrs auf der eigenen Spur gerade fahren kann, kann der Stromeer Vorschläge zum Spurwechsel machen. Die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung bezieht das Model 3 momentan nur aus dem Kartenmaterial, eine Erkennung über die Kameras ist noch nicht implementiert.

⊖ Die Qualität der Regelungen im Test lies teilweise sehr zu wünschen übrig. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen erkennt der Wagen nur aufgrund der Navigationsdaten und nicht über die vielen Kameras, wenn auch die Bedienungsanleitung etwas anderes vermuten lässt. Flexible Geschwindigkeitslimits wie solche, die über Anzeigen über der Autobahn dargestellt werden, oder auch Baustellenschilder bleiben den Bordsystemen damit unbekannt. Auf dieser Basis eine Autopilot-Funktion zu implementieren, ist wenig sinnvoll. Schlimmer noch: Kreuzt die Autobahn gerade zufällig eine Bundesstraße oder gar einen Innerortsbereich, nimmt das Model 3 gern mal dieses Limit her und schreibt es in den Autopiloten. Folge: Der Tesla fährt mit 130 km/h und aktiviertem Autopiloten dahin, urplötzlich stellt das Auto das

Limit auf 100 oder gar 50 km/h und verzögert vehement. Dass vor diesem Verhalten in der Bedienungsanleitung gewarnt wird, hilft dem folgenden Verkehr in dieser Situation auch nicht weiter. Zudem fällt auf, dass der Autopilot sich oft unsicher ist bezüglich der Verkehrssituation. Das äußert sich in einem unharmonischen Verzögerungs- und Beschleunigungsverhalten, wenn man mit aktiviertem Autopiloten oder auch nur im Modus ohne Lenkunterstützung fährt, der dann einem normalen Abstandshaltetempomaten entspricht. Viele Kleinwagen sind hier souveräner unterwegs. Über den Autopiloten im Allgemeinen sagt Tesla in der Anleitung: "Der Lenkassistent ist nur für den Einsatz durch einen voll und ganz aufmerksamen Fahrer auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen vorgesehen, deren Zugang durch Auf- und Abfahrten begrenzt ist." Dennoch bietet das Auto die Funktion auch Innerorts sehr häufig an, was sich dort meist überhaupt nicht empfiehlt, da er mitunter schnell wieder ausstiegt oder Spuren und Fahrzeuge falsch interpretiert. Hier sollte Tesla seiner eigenen Bedienungsanleitung folgen und die Funktion auf Schnellstraßen und Autobahnen begrenzen.

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP wurde mit dem Model 3 noch nicht durchgeführt.

⊕ Das Model 3 ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie mit von vorn bis hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 Meter, hinten außen bis 1,70 Meter. Nicht angeschnallte Personen werden durch einen Abgleich von Sitzerkennungsmatte und Gurtsensor erkannt und im Bildschirm deutlich angezeigt - und zwar auf allen fünf Plätzen.

Der kleine Tesla ist mit eCall ausgestattet, einem Notrufsystem, das bei einem schweren Unfall oder einem Notfall automatisch Rettungskräfte ruft und standardisierte Informationen über das Fahrzeug, die Anzahl der im Fahrzeug erkannten Personen und GPS-Daten an eine Notrufzentrale übermittelt.

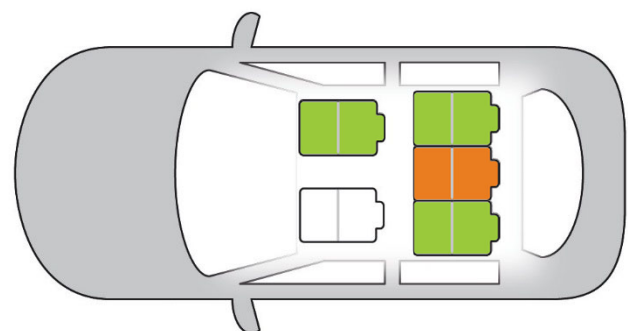
⊖ Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden. Die mittlere Kopfstütze hinten lässt sich nicht so weit herausziehen wie die festen, äußeren Kopfstützen hoch sind.

## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Isofix-Aufnahmen bietet das Model 3 hinten außen, dort kann man die meisten Sitze auch mit den Gurt stabil befestigen. Besonders hohe Kindersitze aber können an den nicht demontierbaren Kopfstützen anstoßen. Vor dem Kauf empfiehlt sich - wie immer - eine Probemontage. Besonders raumgreifende Sitze wie solche, die nach hinten gerichtet sind, schränken den Verstellbereich der Vordersitze nur minimal ein. Hinten in der Mitte ist die Gurtgeometrie nicht besonders geeignet, um dort Kindersitze lagestabil zu befestigen. Der Beifahrersitz hat auch das Problem der nicht demontierbaren Kopfstütze, die mit hohen Kindersitzen unter Umständen nicht zusammen passt. Ansonsten aber sind die Gurte dort gut für Kindersitze geeignet, Isofix steht nicht zur Verfügung. Die hinteren Türen sind für die Kindersicherheit per Bordmenü von vorn aus verriegelbar, eine gute Lösung. Auch kann man dort den Beifahrerairbag deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz auch nach hinten gerichtete Sitze verwenden.

### Kindersitze

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



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



## 2,1 Fußgängerschutz

⊕ Die Front des Tesla ist glattflächig, zudem ist unter der Haube kein Motor, der Fußgänger beim Aufprall zusätzlich gefährden könnte. Die Bereiche um die Frontscheibe (z.B. die A-Säulen) sind aus Karosseriestabilitätsgründen recht hart

ausgeführt und bergen ohne einen zusätzlichen Fußgängerairbag ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der Notbremsassistent kann laut Bedienungsanleitung auch Motorräder, Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 1,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Ecotest haben wir einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 20,9 kWh/100 km ermittelt. Dieser Verbrauch beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die leere Batterie vollzuladen, werden 89,5 kWh benötigt (Ladung 3-phasig mit 16 A, ca. 11 kW Ladeleistung). Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Model 3 long range eine Reichweite von gut 425 km. Aus den 20,9 kWh/100 km

errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 114 g/km (zugrunde gelegt wird hier der offizielle deutsche Strommix von 548 g/kWh, inkl. Vorkette und Übertragungsverluste). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest sehr gute 45 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 19,3 kWh, außerorts bei 21,4 kWh und auf der Autobahn bei 21,6 kWh, jeweils pro 100 km.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Zwar ist das Model 3 lokal ohne antriebsbedingte Emissionen unterwegs, der deutsche Strommix sorgt aber bei der Stromerzeugung für Schadstoffe. Bewertet nach den aktuellen offiziellen Zahlen verliert der Testwagen auf Basis

des Testverbrauchs von 20,9 kWh/100 km deshalb einige von den 50 möglichen Zählern und landet bei 35 Punkten. Die insgesamt erreichten 80 Punkte ergeben 4 Sterne im ADAC Ecotest.

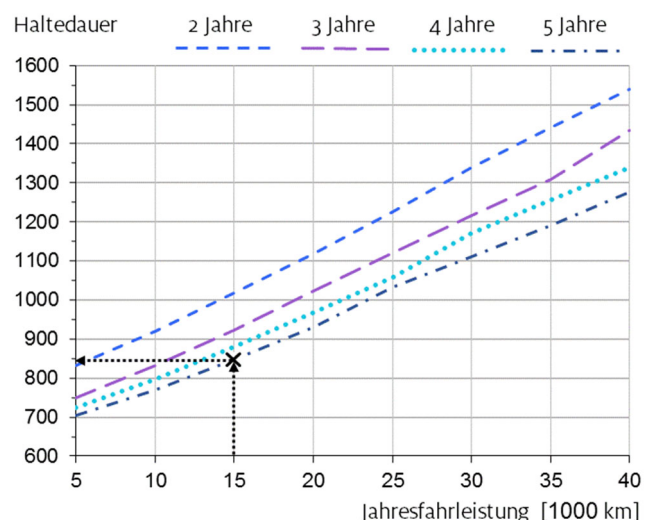
## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

56.800 Euro kostet das Model 3 als Dual Motor-Version (Stand Anfang Mai 2019). 4.000 Euro bekommt man durch die Förderprämie für Elektroautos zurück, 980 Euro fallen aber zusätzlich als Bearbeitungsgebühren an. Neben Felgen und Farbe innen und außen gibt es als weitere Option die Erweiterung um den Autopiloten. Ab Mitte Mai kann auch eine Anhängerkupplung geordert werden. Der Testwagen kommt so insgesamt auf 67.230 Euro (ohne Förderung). Das Batteriekühlmittel muss alle 80.000 Kilometer oder vier Jahre ausgetauscht werden. Garantie bietet Tesla auf das Fahrzeug 4 Jahre oder 80.000 km, auf Antrieb und Batterie 8 Jahre oder 192.000 km. Als Wartungsintervall sieht Tesla alle zwei Jahre oder 40.000 km eine Inspektion vor. Allerdings macht Tesla die Garantie nicht von der Einhaltung der Wartungsintervalle abhängig. Von der Kfz-Steuer ist das Elektroauto in Deutschland die ersten zehn Jahre befreit. Die Versicherungseinstufungen für das Tesla Model 3 Long Range sind ungünstig, die Kosten entsprechend hoch.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 848 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Standard Range Plus	Long Range AWD	Performance AWD
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-	-	-
Leistung [kW (PS)]	190 (258)	340 (462)	355 (483)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	n.b.	n.b.	n.b.
0-100 km/h [s]	5,6	4,7	3,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	233	261
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	14,3 kWh E	16,0 kWh E	16,6 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	-	-	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/28	20/27/28	20/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	848	955
Preis [Euro]	46.500	56.800	66.600

## 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

## HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	340 kW/462 PS
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,23
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R 18/-
Länge/Breite/Höhe	4.694/1.849/1.443 mm
Leergewicht/Zuladung	1.847/418 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b./910 kg
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	75 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre / 80.000 km/n.b.
Produktion	USA, Fremont

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	235/40 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1Evo <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	20,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 114 g/km)
Reichweite	425 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.846/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/720/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>81 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>118 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>148 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>501 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	848 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/28		
Basispreis Model 3 Long Range AWD	56.800 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Mietfahrzeug	EZ: 01.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	5.200 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,0

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