



Tesla Model X 100D

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (310 kW / 422 PS)

Nach der Limousine Model S soll das Model X dem Trend hin zum SUV gerecht werden. Die X-Variante ist eine Mischung aus Van und großem SUV und zeichnet sich durch noch mehr extravagante Besonderheiten als bei der Limousine aus. Auffälligstes Merkmal: die hinteren Flügeltüren. Hier hat Tesla einen beinahe absurden mechanischen, sensorischen und elektronischen Aufwand getrieben, um eine möglichst gute Praxistauglichkeit zu erreichen. Die Türen haben oberhalb der Scheiben zusätzliche Gelenke, um auch bei geringem seitlichen Platz öffnen zu können. Der Raum über dem Model X wird mit Sensoren geprüft, damit die Türen beim Öffnen nicht an einer Decke anecken. Auch die vorderen Türen können automatisch öffnen - damit das alles ohne Schrammen abläuft, werden die Seiten mit Kameras überwacht.

Bei all den eindrucksvollen automatisierten Türbewegungen geht fast unter, dass man bequem ein- und aussteigen kann und dass man im Innenraum gute Platzverhältnisse und viel Leder und Alcantara vorfindet. Die Bedienung ist wie beim Model S gewöhnungsbedürftig und auf die Generation Smartphone ausgerichtet - der riesige Touchscreen am Armaturenbrett ist das zentrale Bedienelement. Fahren kann das Model X natürlich auch, und das durchaus komfortabel, ohne zur Sänfte zu werden. Beeindruckend ist die Beschleunigung vom Stand weg, dank Allradantrieb werden die über 2,5 Tonnen in unter 5 Sekunden auf 100 km/h katapultiert. Die Batterie mit 100 kWh Kapazität macht Reichweiten zwischen 400 und 500 km im Alltag möglich, für das Aufladen sollte aber ein Starkstromanschluss oder ein Supercharger zur Verfügung stehen. Denn wer will ein so beeindruckendes Auto schon tagelang zum Laden abstellen. **Konkurrenten:** keine.

- + sehr gute Fahrleistungen, hoher Antriebs- und Fahrkomfort, besondere Karosserie mit Flügeltüren, Anhängerkupplung mit praxistauglicher Anhängelast Serie
- sehr teure Anschaffung, gewöhnungsbedürftige Bedienung, Karosseriefinish der Preisklasse nicht angemessen, hohe Motorleistung nicht dauerhaft verfügbar (Leistungsreduzierung als Hitzeschutz)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,0
	Stadtverkehr	4,8
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,9
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,7

EcoTest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

Die Karosserie des Model X ist ordentlich gefertigt, im Detail zeigen sich jedoch kleine Ungenauigkeiten, die in diesem Preissegment eigentlich nicht vorkommen sollten. So sind die Dichtungen nicht überall ganz passgenau, manche länger, manche kürzer als die darüber liegenden Zierleisten, und man findet bei genauerem Hinsehen welliges Blech an der Heckklappe. Die Spaltmaße fallen angesichts der beeindruckend komplex gestalteten Flügeltüren nicht überall gleichmäßig oder besonders schmal aus.

3,4 Alltagstauglichkeit

Mit einem Elektroauto muss man im Alltag gewisse Kompromisse eingehen - das ist auch mit dem Model X so. Zwar hat man mit der 100D-Version eine gute Reichweite von rund 450 km auf Basis des EcoTest-Verbrauchs. Jedoch benötigt man einen Starkstromanschluss oder eine Wallbox für Elektroautos, um die große, 100 kWh fassende Batterie in einem vertretbaren Zeitrahmen zu laden. An der Haushaltssteckdose würde das Laden einer komplett leeren Batterie bis zu 50 Stunden dauern. Schneller geht es an einer konventionellen Industriesteckdose mit maximal 11 kW Ladeleistung. Kann das im Tesla verbaute Ladegerät auch mehrphasig Strom aufnehmen, sind bis 16,5 kW Ladeleistung möglich. Die Ladezeit verkürzt sich damit auf rund sieben Stunden. Serienmäßig ist der Zugang zu den Superchargern möglich, die Tesla entlang der Hauptverkehrsrouten aufstellt. Hier wird die Fahrzeugbatterie mittels Gleichstrom mit maximal 120 kW gespeist - innerhalb einer halben Stunde ist die Batterie von fast leer bis zu 80 Prozent geladen. Das Laden an diesen Säulen war allerdings nur für bis April 2017 ausgelieferte Teslas kostenlos, für spätere Autos sind 400 kWh pro Jahr kostenlos, darüber hinaus muss eine Gebühr bezahlt werden. Zur Alltagstauglichkeit gehört natürlich mehr als nur die Ladesituation - das Model X kann durchaus mit positiven Aspekten aufwarten. So verfügt es optional über sechs vollwertige Sitzplätze und eine ordentliche Zuladung von knapp 580 kg. Auch eine Anhängerkupplung ist Serie, mit ihr dürfen bis zu 2.250 kg schwere Anhänger gezogen werden, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen. Es wäre also kein Problem, beispielsweise einen großen Wohnwagen zu ziehen - allerdings kommt man damit nicht weit,

⊕ Der Innenraum ist dagegen penibler zusammengebaut, hier gibt es nichts zu kritisieren. Die Materialien entsprechen dem Preissegment, fast alle Verkleidungen sind mit Leder überzogen oder in weichem Kunststoff ausgeführt, der Dachhimmel wirkt in der Alcantara-Ausführung sehr edel. Gegen Aufpreis gibt es die Zierleisten im Innenraum in Carbon-Look. Hervorzuheben ist auch der glattflächige und vollständig verkleidete Unterboden.

weil die Last am Haken die Reichweite erheblich reduziert; der Aktionsradius sinkt auf etwa 150 bis 200 km pro Batterieladung. Interessanter ist daher die erlaubte Stützlast von 90 kg; sie macht den Transport von Fahrrädern und auch schweren Pedelecs auf einem Fahrradträger möglich, der die Reichweite weit weniger beeinflusst. Ein Dachtransport ist dagegen nicht erlaubt, aufgrund der hinteren Flügeltüren könnte ohnehin kein Dachgepäckträger installiert werden.

⊖ Für die engen Innenstädte ist der Tesla weniger geeignet, weil schlicht sehr unhandlich. Zum Wendekreis von fast 13 m kommt die enorme Breite von 2,28 m und seine Länge von 5,05 m - er ist eben für amerikanische Straßen gemacht. Ein Reserverad gibt es nicht, ein Reifenreparaturset gegen Aufpreis.



Der Ladeanschluß versteckt sich unsichtbar unter der linken hinteren Leucheneinheit.

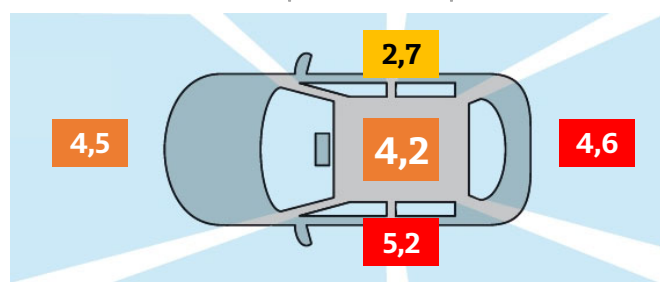
3,1 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition im Model X macht die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen einfacher. Große Glasflächen nach vorne und zur Seite helfen dabei. Das Heck des SUV kann man recht gut abschätzen, nach vorne ist das schwieriger, weil die Vorderkante der "Motorhaube" nicht zu sehen ist. Bodennahe Hindernisse vorne kann man zufriedenstellend erkennen, hinten ist das deutlich schwieriger, weil die Unterkante der Heckscheibe vergleichsweise hoch liegt; immerhin kann man unter dem feststehenden Heckspoiler hindurch aus dem Auto sehen. Die breiten B- und C-Säulen sowie die nicht versenkbaren Kopfstützen der mittleren Sitzreihe schränken die Sicht nach draußen ein, bei der ADAC Rundumsichtmessung kann das Model X daher nur ein ausreichendes Gesamtergebnis erzielen. Die Innen- und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab, einen asphärischen Bereich für einen besseren Überblick nach schräg hinten gibt es bei den Außenspiegeln nicht. Die Scheibenwischer leisten auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Arbeit, nur rechts oben bleibt ein größerer Bereich der Frontscheibe ungewischt. Einen Heckwischer gibt es nicht. Beim Ein- und Ausparken unterstützen die Parksensoren an Front und Heck sowie die Heckkamera, eine 360°-Rundumsicht über Kameras gibt es aktuell nicht. Auf Wunsch ist autonomes Parken möglich. Die Frontscheinwerfer sind in LED-Technik ausgeführt und verfügen über ein separates Abbiegelicht. Eine automatische

Leuchtweitenregulierung ist vorhanden, eine Scheinwerferreinigungsanlage dagegen nicht. Die Lichtverteilung ist recht fleckig und wenig homogen, das können Konkurrenten in diesem Preissegment deutlich besser. Die Steuerung des Fernlichts kann man einem Assistent überlassen, er

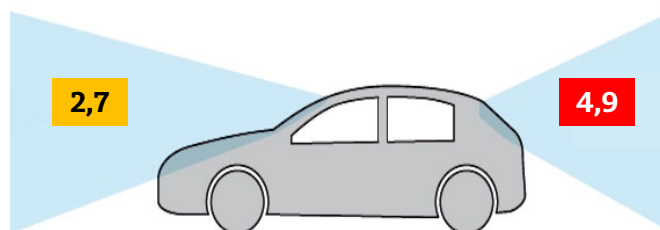
Rundumsicht

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.



blendet dann automatisch auf und ab.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Die vorderen Türen öffnen ganz gewöhnlich, optional kann das Model X seine Türen sogar elektrisch öffnen und schließen; kommt der Fahrer in die Nähe seiner Türe, wird sie bereits geöffnet - überprüft durch Kameras, ob nichts im weg ist. Dann kann er einsteigen und muss nur das Bremspedal drücken, und schon schließt die Tür auch wieder automatisch - alles nicht wirklich lebensnotwendig, aber eine tolle Show. Durch seine Van-artige Bauweise bietet dieser Tesla einen großen Türausschnitt vorne, er macht das Ein- und Aussteigen leicht. Die Höhe der Sitzflächen ist mit knapp 58 cm ideal. Die hinteren Türen sind beim Model X etwas besonderes: es handelt sich um Flügeltüren mit zusätzlichen Gelenken oberhalb der Fenster, die elektrisch angetrieben und mit faszinierender Mechanik ausgestattet nach oben schwenken. Aber nur, wenn die Kameras seitlich genug Platz sehen - wobei der Platzbedarf sich aufgrund der zusätzlichen Gelenke für die Flügeltüren in Grenzen hält. Weitere Sensoren am Dach prüfen, ob nach oben zum

Öffnen genug Raum zur Verfügung steht. Der technische Aufwand dieser Konstruktion ist enorm, für Technikfans eine wahre Freude. Wenn die Flügeltüren nicht voll öffnen, muss man beim Ein- und Aussteigen auf seinen Kopf achten, um ihn sich nicht an einer der Kanten und Ecken der Türen schmerzhaft zu stoßen. Der Fahrgastraum ist weitgehend eben, es stört kein Mitteltunnel, wenn man zwischen den Sitzen wechseln will. Jede Türe, die Heckklappe und die Fronthaube lassen sich auch einzeln über den Schlüssel öffnen und schließen. Ein Komfortzugang (Keyless-Access) ist für den Tesla selbstverständlich.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel gibt es nicht. In die dritte Reihe kommt man trotz elektrischer Einstieghilfe der mittleren Sitze nicht besonders bequem, weil die kuppelförmige Dachlinie nach hinten abfällt; trotzdem ist es komfortabler als bei europäischen Standard-Vans beispielsweise vom Schlage eines VW Sharan.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Hinter der dritten Sitzreihe finden 335 Liter Gepäck Platz - der doppelte Kofferraumboden ist dabei in unterer Position, darunter gibt es nochmal weitere 70 Liter Volumen. Klappt man die dritte Sitzreihe um, ergibt sich hinter den mittleren Sitzen ein Stauvolumen von 660 Litern. Belädt man den Kofferraum dachhoch, hat man 840 Liter zur Verfügung. Da sich die mittleren Sitze nicht umklappen lassen und man in vorgeklappter Position (gedacht für den Zustieg nach hinten) nicht fahren darf, bleibt nur das nach vorne "Rutschen" der mittleren Sitze - dadurch erweitert sich das mögliche Stauvolumen nur geringfügig, so dass 720 Liter (bis Fensterunterkante) bis 955 Liter (dachhoch) verfügbar sind. Weitere 125 Liter stehen unter der Fronthaube bereit.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Auf Knopfdruck am Schlüssel oder am Kofferraum öffnet die Klappe elektrisch angetrieben; sie schwingt zwar ausreichend hoch, bei über 1,86 m Körpergröße sollte man aber dennoch aufpassen, sich nicht den Kopf zu stoßen. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben, der Kofferraum ist dadurch gut nutzbar. Einziges Manko: die Ladekante

2,8 Kofferraum-Variabilität

Bei der getesteten Sechssitzer-Variante können die beiden Lehnen der dritten Sitzreihe separat umgeklappt werden. Die beiden Einzelsitze der mittleren Reihe lassen sich nicht umklappen, weil die Lehnen fest und nicht flexibel mit den Sitzflächen verbunden sind. Man kann die Sitze nur als Ganzes nach vorne schieben - das schränkt die Va-



Selbst bei Nutzung der dritten Sitzreihe stehen noch 335 l Volumen für das Gepäck zur Verfügung. Benötigt man diese Sitze nicht, bleiben mit 660 l Kofferraumvolumen auch bei der großen Reise kaum Wünsche offen. Wer darüber hinaus Platz benötigt, der findet unter der Fronthaube noch einmal Platz für 125 l Gepäck.

befindet sich mit 75 cm sehr hoch über der Straße, beim Beladen muss das Gepäck weit angehoben werden. Innen stört dagegen keine Stufe, wenn man den variablen Kofferraumboden in der oberen Position platziert.

riabilitätsmöglichkeiten für den Innenraum ein. Im Kofferraum selbst findet man nur ein Fach unter dem Boden und zwei Verzurrösen, seitliche Fächer, Taschenhaken oder Netze gibt es nicht.

⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht verfügbar, es gibt am Dachhimmel auch keine Haltepunkte.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Die Bedienung des Model X gleicht in weiten Teilen der des Model S und unterscheidet sich damit teils deutlich von der bei den meisten anderen Autos. Schon beim Losfahren ist etwas anders: Es gibt weder Zündschloss noch Startknopf, auch muss man das Auto nicht "einschalten". Nach dem Einsteigen drückt man die Bremse und schiebt den von Daimler übernommenen und einwandfrei zu bedienenden Wählhebel am Lenkrad auf "D" und fährt los. Die Amerikaner setzen konsequent auf einen imposanten, 17 Zoll großen Touchscreen, konventionelle Tasten findet man auf dem Armaturenbrett noch zwei: einen für den Warnblinker und einen zum Öffnen des Handschuhfachs.

Weitere, unverzichtbare Schalter wie die für die Fensterheber und die Außenspiegeleinstellung sind wie der Automatikwählhebel aus dem Mercedes-Regal.

Das ungewohnte Bedienkonzept und die mannigfaltigen Einstellungsmöglichkeiten des Autos erfordern zweifelsohne Eingewöhnung. Tesla nutzt aber die zur Verfügung stehende Fläche des hoch auflösenden Bildschirms gut aus und hat die Menüs übersichtlich sowie die berührungssensitiven Tasten groß gestaltet. Beim Fahrlicht hat Tesla aber übertrieben: Zumindest für diese wichtige Funktion wäre ein Schalter am Armaturenbrett besser geeignet als ein Untermenü im Infotainmentsystem.

Außerdem ist die Bedienfläche der Klimaanlage sehr niedrig angeordnet. Noch ein Beispiel ist das Schiebedach - auch dieses wird im Menü bedient, wo ein simpler Griff an ein Bedienelement am Dachhimmel einfacher wäre. Andererseits hat sich Tesla einige wirklich clevere Dinge einfallen lassen. Beispielsweise kann sich das Auto merken, an welchen Stellen der Fahrer das Luftfahrwerk in die höchste Stufe gestellt hat, um ein Hindernis überrollen zu können. Bestätigt man die entsprechende Option, fährt das Auto dann in Zukunft immer an dieser Stelle nach oben. Vergleichbar funktioniert es mit den Flügeltüren, hat man sie an einer Position komplett hoch geöffnet, kann sich dies das Model X merken und das nächste Mal an dieser Stelle die Flügel gleich ganz nach oben recken.

⊕ Der Fahrerplatz ist ergonomisch weitgehend einwandfrei gestaltet. Lenkrad und Sitz lassen sich elektrisch einstellen, alle Tasten sind beleuchtet und der Kombiinstrument-Bildschirm hinter dem Lenkrad lässt sich problemlos ablesen; man kann ihn darüber hinaus teilweise individuell gestalten. Alle für ein Elektroauto relevanten Informationen werden dargestellt, nur einen Tacho im analogen Zeigerstil hätten die Entwickler noch

anbieten können. So sieht man unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige eine Darstellung des eigenen Autos und dazu die vom System erfasste Umgebung mit Leitlinien, Begrenzungen und anderen Fahrzeugen.



Der Innenraum wird durch den riesigen 17 Zoll-Bildschirm in der Mittelkonsole dominiert. Die Bedienung ist gewöhnungsbedürftig und lenkt z.T. auch vom Verkehrsgeschehen ab, bietet aber auch einige intelligente Lösungen. Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung liegen für einen Kleinserienhersteller auf einem erstaunlich hohen Niveau.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Tesla ist immer online - darauf fußt auch das Multimedia- und Konnektivitätsangebot des Autos. Das durch den großen Bildschirm imposante Navigationssystem basiert auf Google Maps, ist stets auf aktuellem Stand und holt sich aktuelle Verkehrsflussinformationen online. Per Browser kann man auch im Internet surfen. Die Fernbedienung einiger Fahrzeugfunktionen per App ist für Tesla Ehrensache. Apple und Android bleiben aber außerhalb des Autos - Carplay und Android Auto sind nicht

vorgesehen.

Geht es um akustische Unterhaltung, kann man per Internetradio, Digitalradio, USB-Anschluss oder auch mittels Bluetooth die Lautsprecher ansteuern - ein High-End-Lautsprechersystem erhöht den Genuss gegen Aufpreis. Das Model X kann auch noch analoge Radiosender (FM/AM) empfangen - ein CD- oder DVD-Laufwerk ist dagegen nicht erhältlich. Ganz "Old School" gibt es auch noch einen 12-V-Anschluss im Kofferraum.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen findet man reichlich Platz, vor allem die Kopffreiheit ist sehr üppig. Die Beinfreiheit reicht bis 1,95 m Größe problemlos. Neben der großzügigen Innenbreite trägt auch die bis über die Köpfe der Frontinsassen gezogene Panorama-Windschutzscheibe zum sehr angenehmen und weiten Raumgefühl bei; eine

geschickte Tönung der Scheibe im oberen Bereich erlaubt eine ausreichende Sicht nach draußen und verhindert gleichzeitig, dass die Sonne blendet oder zu intensiv in den Innenraum scheint; wem die Tönung nicht ausreicht, kann einen zusätzlichen, passgenauen Sonnenschutz einspannen, den Tesla im Fahrzeug mitliefert.

3,1 Raumangebot hinten

Die relativ hoch eingebauten Sitze der mittleren Reihe ergeben einen angenehmen Kniewinkel für Erwachsene, wenn sie dort sitzen. Jedoch bleibt dadurch nicht mehr so viel Kopffreiheit, wie man bei einem Auto in dieser Größe erwarten würde. Etwa ab 1,80 m berührt man schon den Dachhimmel, wenn die Sitze nach hinten gefahren sind;

die Beinfreiheit reicht dabei für knapp 1,90 m große Leute. Ein kleines Stück nach vorne gerutscht sinkt die Beinfreiheit etwas, aber die Kopffreiheit vergrößert sich, weil dann die Ausbuchtung nach oben zum Dachfenster hin genutzt werden kann.

Die zur Verfügung stehende Innenbreite ist einwandfrei, da ohnehin nur zwei Sitzplätze nebeneinander verfügbar sind. Die Seitenlinie des Model X steigt nach hinten hin an, dadurch befinden sich die Unterkanten der Fenster schon fast auf Schulterhöhe der mittleren Passagiere, was ein weniger luftiges Raumgefühl aufkommen lässt. Eine feine Sache sind dagegen die Dachfenster. In der dritten Reihe geht es etwas enger zu, die hinteren Fenster sind schon recht schmal und die Köpfe der Insassen direkt neben den Dachsäulen - das wirkt weniger luftig als auf den vorderen Plätzen, dennoch können auch Erwachsene eine gewisse Zeit auf den hinteren Plätzen angenehm sitzen.

3,3 Innenraum-Variabilität

Obwohl als SUV mit sechs Einzelsitzen gut aufgestellt, halten sich die Variationsmöglichkeiten des Innenraums in Grenzen. Sitze können nicht ausgebaut, nur die Lehnen der dritten Reihe umgeklappt werden. Die mittleren Sitze kann man längs verstellen und ihre Neigung als Ganzes etwas anpassen, da Lehne und Fläche fix miteinander verbunden sind. Betätigt man die Einstiegshilfe der mittleren Sitze, fahren diese elektrisch nach vorne und kippen zusätzlich etwas, wobei die Vordersitze auch ein Stück nach vorne gefahren werden, damit mehr Zustiegsraum zur dritten



Aufwändig konstruierte Flügeltüren geben den Zugang zur mittleren Sitzreihe frei. Hier finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

Reihe entsteht - das geschieht auch, wenn auf den vorderen Plätzen schon jemand sitzt. Ablagen gibt es vorne zahlreiche, neben Türfächern auch große Fächer zwischen den Vordersitzen. Dort können Becher und Flaschen in der Ablagebox ebenfalls sicher fixiert werden. Hinten sieht es dagegen mager aus, die Verstaumöglichkeiten beschränken sich auf zwei Becherhalter.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Die 100D-Variante des Model X hat serienmäßig eine Luftfederung verbaut. Sie passt die Bodenfreiheit an die verschiedenen Fahrsituationen und Fahrerwünsche an, beispielsweise ein Absenken der Karosserie bei höheren Geschwindigkeiten für eine bessere Aerodynamik oder Anheben des Model X, wenn mehr Bodenfreiheit benötigt wird; diese Orte mit mehr benötigter Bodenfreiheit kann sich der Tesla sogar merken und dann immer automatisch über die GPS-Position einstellen.

⊕ Das Fahrwerk kann überzeugen, da es trotz der eher strafferen Auslegung stets einen guten Komfort bieten kann. Wer die aufpreispflichtigen schicken 22 Zoll Räder

wählt, muss mit recht trockenem Ansprechen bei kleinen Unebenheiten und Querfugen rechnen - das gelingt den serienmäßigen 20 Zoll Rädern geschmeidiger, die am Testfahrzeug montiert waren. Damit federt das Model X innerorts Bodenwellen und Unebenheiten gut ab, tiefere Einzelhindernisse und Kanten sind für die Insassen aber durchaus spürbar. Auf Landstraßen und Autobahnen bietet das Tesla-SUV einen guten Komfort und empfiehlt sich auch für lange Strecken; lediglich auf Landstraßen in schlechterem Zustand kommt die adaptive Federung manchmal an Ihre Grenzen und kann die deutlich über zwei Tonnen Leergewicht nur durch eine straffe Auslegung beruhigen.

2,0 Sitze

⊕ Vorn sind die Sitze per Tasten längs-, höhen- und neigungseinstellbar, auch die Kopfstützen lassen sich in der Höhe und die Lordosenstützen in Höhe und Intensität elektrisch justieren. Die Sitzeinstellung des Fahrersitzes wird im individuellen Fahrerprofil gespeichert. Lehne und Sitzfläche sind angenehm geformt und gepolstert, in

diesem Segment gibt es aber noch komfortablere Sitze und mehr Einstellmöglichkeiten. Die mittleren Sitze der getesteten Sechssitzervariante können längs und in der Neigung eingestellt werden (elektrisch), sie sind insgesamt bequem, aber tendenziell etwas schmal ausgeführt; ihre Kopfstützen können nicht justiert

werden, sie sind fix mit der Lehne verbunden. Auf den hinteren Plätzen sitzt man für ein SUV vergleichsweise komfortabel und hat ausreichend Bewegungsfreiheit. Der

Boden im Fahrgastraum ist weitgehend eben, es stört kein Mitteltunnel.

2,5 Innengeräusch

⊕ Dass ein Elektromotor einen unschlagbar ruhigen Antrieb darstellt, ist keine Überraschung. Nur leise ist ein typisches Surren zu hören. Die Abrollgeräusche der großen Räder und bei höherem Tempo zusätzlich Windgeräusche treten in den Vordergrund. Die Messung des

Geräuschpegels bei 130 km/h ergibt keinen überragenden Wert: Mit 67,8 dB(A) liegt das Model X im Konkurrenzumfeld der gehobenen Klassen nicht ganz auf Augenhöhe.

1,6 Klimatisierung

⊕ Die Zweizonen-Klimautomatik sowie Sitzheizung vorn sind serienmäßig, die Sitze in der zweiten und dritten Reihe sind optional beheizbar. Wählt man diese Option, hat man auch beheizte Scheibenwischer und ein beheizbares Lenkrad an Bord. Ein Beschlag- und ein Luftgütesensor sind verbaut, die Umluft wird automatisch geregelt. Optional gibt es einen Hepa-Filter zur gründlichen Reinigung der Außenluft auf dem Weg in den Innenraum. Darüber hinaus enthält das Premium-

Upgradepaket einen "bioweapon defense mode" - in diesem wird ein leichter Überdruck in der Fahrgastzelle erzeugt, um bei Bedarf biochemische Kampfstoffe außerhalb des Wagens zu halten. Die Wirksamkeit dieser Funktion prüfen zu müssen, mag man keinem wünschen. Besser es bleibt bei einem Marketinggag. Eine Standklimatisierung gibt es serienmäßig, ebenso dunkler getönte hintere Scheiben und separate Luftausströmer für die zweite und dritte Sitzreihe.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Das Beschleunigungsvermögen des Model X 100D ist beeindruckend und macht den Hype um die Marke Tesla mit aus. Nur wenige Serienmodelle - erst recht unter so großen SUVs - erreichen aus dem Stand so schnell und unproblematisch Tempo 100 wie das Model X; in unter fünf Sekunden ist dies erledigt. An jeder Achse des Model X sitzt ein Elektromotor, der so realisierte Allradantrieb sorgt maßgeblich für die druckvolle Beschleunigung und ausgezeichnete Traktion. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Testwagen in unter 2,3 Sekunden, das Hochbeschleunigen nach dem Abbiegen von 15 auf 30 km/h benötigt nur 0,7 Sekunden - an diesen Werten sieht man die spontane und enorme Leistungsentfaltung der E-Motoren besonders gut. Wem diese Leistungswerte noch

nicht reichen, der kann die P-Variante wählen, dann gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h in absurd kurzen 3,1 Sekunden.

Tesla versteht es, den Vorteil der aus dem Stand und ohne Verzögerung verfügbaren Drehmomentberge eines Elektromotors erlebbar zu machen und das Image des lokal emissionsfreien Antriebs in Richtung Fahrspaß zu trimmen. Bei höheren Geschwindigkeiten ist der Vortrieb immer noch kraftvoll, allerdings weniger explosiv - die 250 km/h Höchstgeschwindigkeit sind aber kein Problem. Nach einigen Sekunden in diesen Geschwindigkeitsbereichen drosselt der Tesla die Geschwindigkeit aber etwas, um die Batterien und die Elektronik vor Überhitzen zu schützen.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur der Elektromotoren ist ohne Tadel. Die Leistung setzt unmittelbar ein und wird gleichmäßig abgegeben. Klassische Vibrationen wie bei Verbrennungsmotoren treten praktisch keine auf, nur bei starker

Beschleunigung ergibt sich eine leichte Vibration im Vorderwagen, die man über das Lenkrad und den Fußboden spüren kann.

0,9 Schaltung/Getriebe

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

damit perfekt erreichbar sowie einfach zu bedienen. Im Menü kann ausgewählt werden, ob die sanft einsetzende Kriechfunktion aktiviert sein soll oder darauf verzichtet wird.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Trotz höherer Karosserie hat das Model X einen niedrigen Schwerpunkt - die schweren Batterien sind im Fahrzeugboden untergebracht. Von dieser Auslegung profitiert die Fahrstabilität des Fahrzeugs. Die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten liegen für ein SUV recht hoch, absolut gesehen im durchschnittlichen Bereich. Der Tesla fährt spurstabil und liegt auch bei Lastwechseln satt auf der Straße. Die Traktion ist dank Allradantrieb trotz der sehr hohen Leistung über alle Zweifel erhaben: Die Elektronik regelt die Elektromotoren sehr feinfühlig und beschleunigt den Tesla genau so

vehement, wie es der Untergrund eben gerade zulässt. Beim ADAC Ausweichtest kommt das Model X zwar aufgrund seines Gewichts und seiner Größe an die Grenzen der Physik, die Abstimmung ist aber dennoch gut gelungen. Sicher und gelassen durchfährt das große SUV den Parcours und neigt erst im Grenzbereich zu kontrolliertem Untersteuern. Das ESP greift rechtzeitig in das Geschehen ein und regelt angemessen. Insgesamt ein souveräner und vor allem sicherer Auftritt des Model X in diesem Kapitel.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung gefällt mit einem angenehmem Kompromiss aus Gelassenheit und Reaktionsvermögen. So fährt man lange Autobahnetappen entspannt und ohne übermäßige Nervosität um die Mittellage des Lenkrads, bei Bedarf lenkt das Auto aber auch spontan an und ermöglicht ein präzises Durchfahren kurviger Landstraßen. Die

Zentrierung der Lenkung ist einwandfrei. Dass manches Detail der Fahrbahnbeschaffenheit in der etwas gedämpft wirkenden Lenkung verloren geht, passt dabei zum großen und schweren Wagen. Beim Rangieren praktisch ist die recht direkte Auslegung, von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,4 Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Model X durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein passabler Wert, auch in Anbetracht seines Gewichts. Das Model S von Tesla steht trotzdem noch zwei Meter früher. Die Dosierbarkeit der Bremse ist einwandfrei. Geht man vom Gaspedal, bremst der Tesla schon etwas durch Rekuperation in den Elektromotoren. Betätigt man das

Bremspedal moderat, wird die Rekuperationsleistung und damit die Bremswirkung intensiviert. Erst bei stärkerem Bremsen verzögert zusätzlich die Bremsanlage an den Rädern. Auf diese Weise kann ein Teil der Bewegungsenergie des Autos wieder in die Batterien gespeist werden. Das senkt gerade bei vorausschauender Fahrt den Stromverbrauch.

2,1 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Kaum ein Fahrzeug ist in Bezug auf aktive Assistenzsysteme so bekannt wie ein Tesla. Die optionale Autopilot-Funktion samt Spurwechselautomatik funktioniert tech-

nisch gesehen und im Vergleich mit Konkurrenzprodukten gut, verleitet aber dazu, dem Verkehrsgeschehen nicht mehr mit absoluter Aufmerksamkeit zu folgen.


Kann der Autopilot dann eine Situation nicht richtig bewerten, greift der Fahrer unter Umständen nicht rechtzeitig ein. Tesla hat durch Updates die Prüfung der Aufmerksamkeit des Fahrers erweitert, um das Risiko eines unaufmerksamen Fahrers zu reduzieren. Auch soll der Autopilot nur noch auf Straßen mit klar getrennten Fahrtrichtungen (z.B. durch Mittelleitplanke) arbeiten. Das Model X bietet eine Kollisionswarnung und einen Notbremsassistenten, auch einen Totwinkel-assistenten und einen Spurhalte-assistenten. Ebenso ist ein direkt messendes Reifendruck-kontrollsystem an Bord. Der große Vorteil bei Tesla sind die Software-Updates, die online und automatisch durchgeführt werden - gibt es Verbesserungen bei den Systemen, werden sie nachträglich aufgespielt. Hier denken die Tesla-Leute mehr wie Software- und Computer-Entwickler als wie die traditionellen Autobauer.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für das Model X bisher nicht. Bei den amerikanischen Crashtests hat das Modell aber sehr gut abgeschnitten und wurde in alle Bereichen mit fünf von fünf Sternen bewertet. Neben Front- und Seitenairbags sind auch Kopfairbags verbaut. Die vorderen Kopfstützen bieten bis etwa 1,90 m großen Personen einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen in ihrer Höhe zwar nur für Personen bis etwa 1,75 m, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass trotzdem ein ausreichender Schutz auch für größere Menschen besteht. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint eine Anzeige.

⊖ Stabile Verzurrösen gibt es im Kofferraum nicht. Warndreieck und Verbandkasten haben keine expliziten Halterungen; im Testwagen waren sie unter der Fronthaube verstaut - nicht empfehlenswert, weil schon nach einem leichten Auffahrunfall die vordere Kofferraumklappe unter Umständen nicht mehr öffnen kann und dann die Absicherung der Unfallstelle schwierig wird. Besser man verstaut die beiden wichtigen Utensilien im Kofferraum, der auch über den Innenraum erreichbar ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	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	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,1 Kindersicherheit

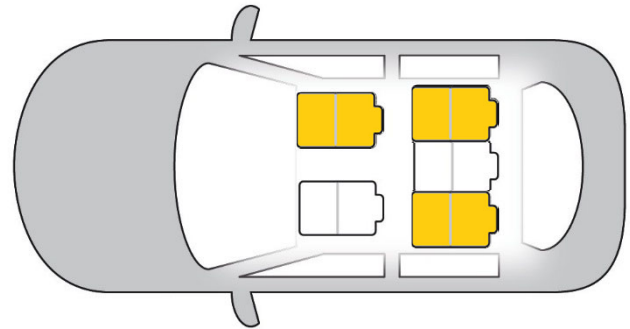
⊕ Auch für den Bereich Kindersicherheit gibt es kein Crashtestergebnis nach Euro NCAP Norm. Grundsätzlich klappt der Einbau von Kindersitzen gut, das Angurten fällt dank der festen Gurtschlösser und der langen Gurte leicht. Es ist möglich, bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig im Model X zu verbauen - vorbildlich. Die Beifahrerairbags schalten sich automatisch ab, wenn ein Kindersitz erkannt wird; alternativ kann man die Airbags auch über das Bordmenü deaktivieren. Auf dem Beifahrersitz gibt es keine Isofix-Halterungen und keinen Ankerhaken, bei hohen Kindersitzen muss man prüfen, ob im Dachhimmelbereich genug Platz vorhanden ist. Letzteres gilt auch für die Sitze in der zweiten Reihe, da die Dachkante etwas nach innen gezogen ist und damit der Raum für sehr hohe Kindersitze eingeschränkt wird. Ansonsten gibt es in Reihe zwei Isofix-Halterungen und Ankerhaken, deren Nutzen aber eingeschränkt ist, weil der Gurt über die oben abgerundete Kopfstütze verlaufen muss und nicht durch eine Öffnung unterhalb der Kopfstütze gezogen werden kann. Ähnlich sieht es in Reihe drei aus, wobei dort noch erschwerend hinzu kommt, dass die Isofix-Halterungen nur mühsam zu erreichen sind. Alle

Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.

⊖ Eher gefährlich sind die schweren Flügeltüren, die beim Schließen keinen Einklemmschutz mehr berücksichtigen können.

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)

3,0 Fußgängerschutz

Einen Fußgänger-Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es bisher nicht. Da keine harten Motorbauteile unter der Fronthaube lauern, sollte das Verletzungsrisiko dort für Personen moderat sein. Problematischer sind meist die A-Säulen und der Bereich unterhalb der Frontscheibe. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung ist Serie und kann so das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren.

⊖ Einen speziellen "Warnton" oder ein künstliches Fahrgeräusch bei niedrigen Geschwindigkeiten hat der Tesla nicht, sein Heranrollen ist für so manchen Fußgänger eine Überraschung.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Leistungsstarke Autos brauchen mehr Energie - dieser Grundsatz gilt für ein Elektroauto genauso wie für einen Benzin- oder Dieselmotor. Da das Elektroauto aber immerhin einen Teil der für die Beschleunigung aufgewendeten Energie während der Verzögerungsphasen wieder

regenerieren kann, bleibt der Verbrauch des Model X mit 24,0 kWh pro 100 km im EcoTest-Elektrozyklus noch im Rahmen. Für diesen Wert bekommt der amerikanische Stromer 37 Punkte von 60 möglichen Punkten in diesem Abschnitt des EcoTests.

1,0 Schadstoffe

⊕ Zumindest lokal entstehen durch das Model X keine antriebsbedingten Schadstoffe - damit erlangt das Auto die höchste Bewertung von 50 Zählern. Insgesamt erreicht der

Tesla 87 Punkte im EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

5,5 AUTOKOSTEN

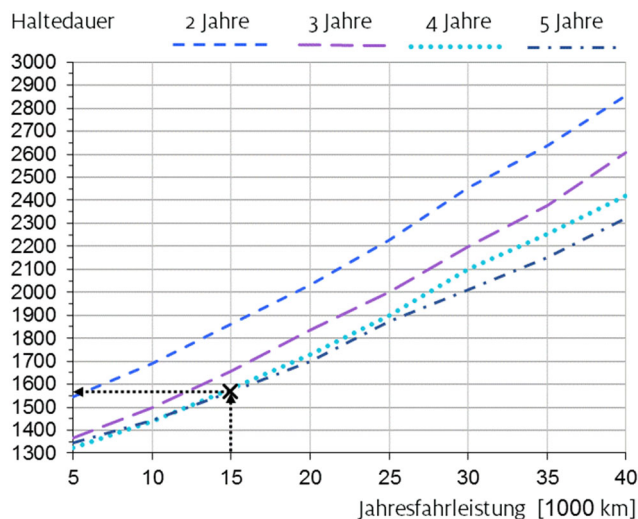
5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Das Model X kostet als 100D mit fünf Sitzplätzen ab knapp 112.000 Euro. Hier ist das Fahrzeug schon gut ausgestattet und bietet viele Komfort-Funktionen serienmäßig. Die hinteren Sitze kosten dagegen Aufpreis, für 6.700 bzw. 3.100 Euro kann man das Model X zum Sechs- bzw. Siebensitzer machen. Für die besonderen Fahrerassistenz-Eigenschaften muss man ebenso extra bezahlen, die Pakete sind mit 3.600 bis 6.900 Euro richtig teuer; teilweise können die Funktionen auch nachträglich aktiviert werden - das kommt dann aber noch teurer. Zu beachten gilt zudem, dass einige der autonomen Fahrfunktionen, für die man beim Kauf Aufpreis bezahlt, noch nicht freigegeben sind und erst bei Genehmigung durch Europäische Behörden nachträglich aktiviert werden. Wann und vor allem ob das passieren wird, ist nicht sicher und kann von Tesla nicht garantiert werden. Der Elektroantrieb bietet gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor Vorteile, es entfallen viele Wartungsarbeiten rund um den Motor, die Bremsen halten tendenziell länger und die Kfz-Steuer ist mit 93 Euro niedrig - wobei die ersten zehn Jahre steuerfrei sind, wenn das E-Auto bis 2020 erstmals zugelassen wird. Sehr teuer

dagegen kommt die Versicherung, die Einstufungen sind durch die Bank ungünstig hoch.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1568 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Model X 75D	Model X 100D	Model X P100D
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	245 (332)	386 (525)	568 (772)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	525/1	660/1	967/1
0-100 km/h [s]	5,2	4,9	3,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	20,8 kWh E	20,8 kWh E	22,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/29/30	23/29/30	23/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	86	93	93
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1433	1627	2071
Preis [Euro]	92.230	111.780	157.080

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

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, pro Achse ein Dreiphasen-Asynchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	386 kW/525 PS
Maximales Drehmoment	660 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km	20,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R20/275/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.052/1.999/1.684 mm
Leergewicht/Zuladung	2.534/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	-/2.486 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b./2.250 kg
Stützlast/Dachlast	54/- kg
Tankinhalt	100 kWh
Garantie Allgemein/Rost	4 Jahre / 80.000 km/n.b.
Produktion	USA, Fremont

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport ³
Wendekreis links/rechts	12,9/12,7 m
EcoTest-Verbrauch	24,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 139 g/km)
Reichweite	450 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.275 mm
Leergewicht/Zuladung	2.500/579 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	660/720/955 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	184 Euro
Fixkosten	173 Euro	Wertverlust	1112 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1568 Euro		
Steuer pro Jahr	93 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/30		
Basispreis Model X 100D	111.780 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	140.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.295 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. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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 (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/6.000 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	6.000 Euro (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	6.000 Euro (Paket)
Spurwechselassistent	6.000 Euro (Paket)

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/6.900 Euro (Paket)
Lenkradheizung	6.900 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalliclackierung	1.150 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer