



Tesla Model 3 Dual Power Performance

Viel zu günstig! Elon Musk legt dra

Spezifikationen

Karosserie: Limousine, 4 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1.847 kg.

Motor: vorn Asynchron-E-Motor 147 kW, hinten permanent erregter Synchronmotor 211 kW; Systemleistung: 340 kW (462 PS), 639 Nm Drehmoment. Traktionsbatterie: Li-Ion 350 V, 75 kWh.

Kraftübertragung: Direktantrieb auf alle vier Räder, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und doppelte Dreieckquerlenker, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; elektronisches Dämpfersystem, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Reifen: 235/45 R 20.

Dimensionen: Länge: 469 cm, Breite: 185 cm, Höhe: 144 cm, Radstand: 288 cm. Kofferraum: 425 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 261 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 3,4 Sekunden. Verbrauch (WLTP): 15 kWh/100 km, im Test: 15,6 kWh; max. Reichweite: 430 km.

Fahrzeuglieferant: Tesla Schweiz GmbH, 8952 Schlieren, www.tesla.com.

Verkaufspreis: Tesla Model 3 Dual Power Performance ab CHF 59.990,-.

Garantie: 4 Jahre, 80.000 km; Batterie/Antrieb: 8 Jahre, 190.000 km.

Das Model 3 von Tesla ist nun verfügbar und steht in der Modellrangliste unter den zehn meistverkauften Modellen in der Schweiz.

Text und Bilder: Jürg Wick

Optisch sind Model 3 und das bekannte Model S nahe beieinander. Der Kleine ist 28 Zentimeter kürzer und 11 Zentimeter schmaler als das S-Modell. Der – vor allem in der Breite – geringere Raumanspruch wirkt sich innen kaum aus. Das Model 3 kann man als geräumig einstufen, lediglich dem Kofferraum fehlt es etwas an Format. Immerhin lassen sich die Rücksitzlehnen geteilt 1/3 : 2/3 abklappen. Nachteil Model 3: Die Fondbank liegt tiefer als im S. Dieser eignet sich besser, um Erwachsene vom Flughafen abzuholen. Als Familienauto mit Heranwachsenden ist der Dreier perfekt. Unter dem Kofferraumboden findet sich ein Fach für die Ladekabel.

Ab 44.990,-

Käufer eines Model 3 mit Heckantrieb und 351 PS müssen CHF 44.990,- online ins Silicon Valley überweisen, für den besproche-

nen Dual Power (für 4 x 4) mit 462 PS (für Performance) sind CHF 59.990,- fällig. Vergleicht man diese Preise mit der existierenden Verbrennerkonkurrenz zum Beispiel von Mercedes, spricht alles für das Model 3. Ausstattungs- und leistungsbereinigt ist es schlicht günstiger. Elon Musk, der Firmengründer, will eben nicht nur Prophet, sondern auch Gutmensch sein und der Elektromobilität zum Durchbruch verhelfen.

Touchscreen für alles

Die Show, vor dem Fahrer ausser dem Lenkrad nichts zu haben ausser freier Sicht nach vorn und mittig einen riesigen Touchscreen, von dem sich alle sekundären Bedienungen steuern lassen inklusive der Belüftung, passt in diese Vermutung: Musk kann es besser. Eine intuitive Bedienung über Knöpfe oder Schalter wäre aber zumindest teilweise sicherer.



Das Modell Dual Performance ist tiefergelegt.

uf.

Das Befehlen auf Fingerdruck bietet zu viel Ablenkungspotenzial und funktioniert (noch) nicht perfekt. Den optionalen Selbstfahrassistenten sollte man, abgesehen von der Autobahn, sowieso schnell vergessen. Das Model 3 protzt mit cleveren Funktionen, die sich dem Fahrer erst nach Wochen erschliessen. Oder auch nicht; man belässt es bald einmal bei den gewählten Einstellungen und ärgert sich bloss noch über die zu kleinen Beschriftungen und Meldungen auf dem Screen.

Diese Rundumkritik ändert nichts daran, dass das Gesamt-Package des Model 3 stimmig ist, die Version Dual Performance nennen einige dekadent.

Von 0 auf 100 in 3,4 Sekunden

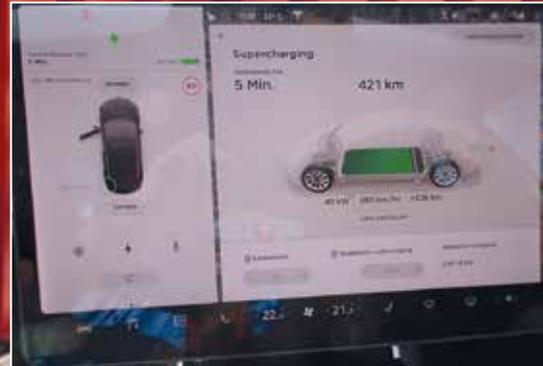
Die schiere Power mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden ist abartig. Beim vollen Durchdrücken aus dem Stand bleibt der Schädel an der Kopfstütze kleben, und den Reifen fehlen in ebenso kurzer Zeit Millimeter an Profil. Aus den Startlöchern heraus hat kein anderes Auto – ausser dem entsprechenden Model S – eine Chance, die Nase vorn zu haben, weil die 639 Newtonmeter

maximales Drehmoment nullkommaplötzlich zur Verfügung stehen, während ein noch so revolverartig schaltendes Getriebe die Gänge sortieren muss. Der Elektromotor benötigt kein Getriebe. „Dual“ ohne „Performance“, Allradantrieb und 353 PS tun es auch und wären unsere Empfehlung für jene, die sich mit 560 Kilometer Reichweite schon jetzt vom Verbrenner verabschieden wollen. Der Normale dürfte etwas kommoder federn als der hölzern abrollende Performance und somit den Passagieren besser gefallen. Aufladen während einer Stunde am Supercharger bringt 350 Kilometer Reichweite, Aufladen an der Haushaltssteckdose in der Tiefgarage während rund zwölf Stunden 100 Kilometer. 100 Kilometer Stromverbrauch kosten im überpotenten Model 3 keine fünf Franken, Treibstoffsteuern fallen, ebenso wie in einigen Kantonen Motorfahrzeugsteuern, noch keine an.

Mit einer gut erreichbaren Schnellladeinfrastruktur ist das Model 3 trotz skurriler Eigenheiten ein Volltreffer, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist momentan nicht zu schlagen, ausser vom Firmengründer, der mit jedem ausgelieferten Auto drauflegen will. ■



Komfortmässig fehlt es an nichts.



Mittig riesiger Touchscreen, Schriften viel zu klein.



Zentraler Touchscreen statt Armaturen, fast alles wird im Screen gesteuert.



Genügend Knieraum, etwas zu tiefe Sitzbank.



Kofferdeckel statt Heckklappe, aber geteilt umlegbare Rücksitze.