

NOBODY IS PERFECT

Die zweite Tesla-Modellreihe tritt ausschliesslich als Allradler an und elektrisiert mit überirdischen Fahrleistungen und grosszügigem Raumangebot. Geländetauglich ist das amerikanische Elektro-SUV

Text: Jürg Wick Fotos: Wick / Tesla aber nicht



Beginnen wir mit dem Vorzüglichen: Punkto Leistungsentfaltung macht der US-Stromer alle Konkurrenten platt. Selbst ein Porsche Cayenne Turbo S (570 PS, 206 000.–) hat gegen den 568 PS starken Tesla X in der Topversion «P100 D», obwohl dieser ein Handicap von 230 Kilo Mehrgewicht zu schleppen hat, keinen Stich. Das macht der Ami, vollgepackt mit Winterutensilien, am Julier beim Beschleunigen aus den Serpentinaugen klar. Während er sein volles Drehmoment verzugsfrei in die Reifen drückt, muss der Porsche zuerst Luft holen und im Getriebe nach der passenden Übersetzung suchen. Zu diesem Zeitpunkt ist

der Tesla bereits eine Kurve weiter. Und zum Platzangebotsvergleich muss entweder der Cadillac Escalade oder ein Lincoln Navigator her.

Mit 5,03 Meter Fahrzeuglänge gestaltet sich das Manövrieren nicht immer einfach

Kaum Punkteabzüge muss sich das Fahrwerk gefallen lassen. Hinsichtlich Grip und Komfort gibt es wenig auszusetzen, und die Höhenverstellung von 137 bis 211 Millimeter ab Boden erweist sich auf zugepflügten Parkplätzen als Segen. Schliesslich trifft man im Tesla X auf den vollen Luxus – sogar heiz- und belüftbare Sitze fahren in den Reihen Eins bis Drei mit (der X ist

ein Sechs- oder Siebenplätzer). Heizbares Lenkrad? Klar. Und darüber hinaus jede Menge Ablagen fürs Kleinzeug. Womit man schliesslich zur Erkenntnis gelangt, dass Elon Musk seine Autos viel zu billig anbietet und sich fragt, welches Geschäftsmodell der südafrikanische Multimilliardär denn überhaupt verfolgt. Vermutlich möchte er als Weltverbesserer in die Geschichte eingehen und es allen zeigen.

Dieser Eindruck festigt sich, je länger man sich mit dem Tesla X auseinandersetzt. Einmal abgesehen davon, dass er mit seinen Aussenmassen zumindest Europäer an die Grenzen des Erträglichen führt. Die Anhängelast von 2,2 Tonnen ist



ECT



Tesla X Model P100 D

Preis ab	147 600 Fr.
Motor / Leistung	2 E-Maschinen / 568 PS
Drehmoment	967 Nm aus dem Stand
Antrieb	Allrad, 1-stufig
Verbrauch (Werk)	25 kWh/100 km
Länge/Breite/Höhe	5,03 / 2,07 / 1,68 m
Anhängelast	2268 kg



angesichts der gewaltigen Drehmomentpackung von 957 Newtonmetern aus dem Stand enttäuschend und der Chassis-Konstruktion geschuldet, welche eben nicht so sehr auf harte Arbeitseinsätze ausgelegt ist. Wegen der weichen Struktur würden wir uns deshalb auch nicht ins Gelände wagen. Die Traktion im Schnee ist aber formidabel.

Der Touchscreen kann alles, fördert aber die Unaufmerksamkeit des Fahrers

Die weltweit grösste Windschutzscheibe sieht toll aus, stellt aber die Blenden bei tiefstehender Sonne vor unlösbare Aufgaben. Und die hintere

ren Seitentüren (Falcon-Wings) versperren den Zugang, sobald die Tiefgarage zum Beispiel wegen einer Dachleitung weniger als zwei Meter hoch ist. Oder: Die Türöffnung fahrerseitig funktioniert automatisch, aber halt nicht immer. Das Heckportal öffnet elektrisch, ebenso klappen alle Sitze automatisch nach vorne – allerdings im Tempo einer Wanderdüne. Der Touchscreen eröffnet ungeahnte Möglichkeiten, die weit über das hinausgehen, was man von einem Automobil verlangt. Um diese abzurufen, ist hingegen viel Ablenkung von der Strasse nötig. Tesla verweist dann gerne auf den teilselbstfahrenden Modus, aber dazu ist die Gesellschaft

noch nicht bereit und es dürfte wohl noch lange Zeit dauern, bis alles problemfrei funktioniert. Der Tesla ist fast perfekt, stellt den Nutzer aber auch immer wieder vor Probleme. So beim «Tanken»: Angedockt an eine Tesla-Supercharger-Station lassen sich in einer halben Stunde 180 Kilometer gewinnen, aber an der Haushaltsteckdose reichts nach einer Stunde kaum für zehn Kilometer

Fazit: Das Auto imponiert. Auch in der günstigeren Version «X 75D» ab 94 400 Franken, die vollauf genügt. Bei der Entwicklung wurde weit, aber nicht fertig gedacht. Und Freunde der Mechanik werden mit einem Tesla eh nicht warm. 🚫



Ladevolumen
2180 L
vorne/hinten

