

TESLA MODEL X 100D

Für Elektro-Enthusiasten

Das Model X von Tesla ist ein faszinierendes Elektroauto mit viel Platz und rasanter Beschleunigung. Ob das 120.000-Euro-Gefährt auch in der Praxis überzeugen kann, zeigt unser Test.



Am Irschenberg im Münchner Süden gibt es kostenlose Supercharger.

KURZFASSUNG

Mit dem Model X ist Tesla ein großer Wurf gelungen: Beim Auto selbst und der Ladeinfrastruktur macht der Hersteller sehr viel richtig. Mit einem Kaufpreis von rund 120.000 Euro bleibt es jedoch ein Luxusvergnügen für Elektro-Enthusiasten.

Schon die Abholung des Tesla-Testwagens ist ein Erlebnis: Statt eines Hochglanz-Verkaufsraums wie bei vielen anderen Premiummarken herrscht im Tesla-Store in der Münchner Blumenstraße eher die nüchterne Atmosphäre eines Apple Store. Es sind gerade mal zwei Autos im Showroom zu finden und die Verkäufer sind gefühlt alle um die 20 Jahre alt und gut gelaunt. Die Ansprache ist klar: Ein Tesla soll jung und dynamisch wirken wie Firmengründer Elon Musk.

Für uns steht ein Model X bereit, das Elektro-SUV des kalifornischen Konzerns, der kürzlich bei einem tödlichen Unfall mit Autopiloten involviert war. Unser Testwagen in der Variante 100D besitzt keinen Autopiloten, dafür aber eine Lithium-Ionen-Batterie mit 100 kWh Kapazität, was dem Fahrzeug laut Datenblatt zu einer Reichweite von bis zu 565 Kilometer (NEFZ) verhelfen soll. In der Praxis konnten wir diesen Wert nicht erreichen, je nach Wetter und Fahrweise sind aber rund 400 Kilometer drin.

matisiert und elektrisch funktioniert. Die Fahrertür öffnet sich, wenn man sich dem Auto nähert, und erkennt automatisch Hindernisse. Auch die hinteren Flügeltüren, der Hingucker des Model X, lassen sich publikumswirksam per Knopfdruck öffnen: Diese so genannten „Falcon Wings“ sind zweigiebig und erlauben ein Öffnen der Türen in besonders engen Parklücken. Sie stoppen zudem selbstständig, wenn die Deckenhöhe zu niedrig ist. Selbst das Handschuhfach öffnet elektrisch. Platz für Gepäck gibt es dagegen jeweils in einem Kofferraum vorne und hinten – die sich natürlich elektrisch öffnen lassen.

Um mit dem Auto loszufahren, muss kein Startknopf gedrückt werden: Es genügt, den Gangwahlhebel am Lenkrad in Fahrposition zu legen und der Stromer fährt kaum merklich hörbar los. Die abrufbare Leistung der beiden Elektromotoren, die sich jeweils an der Vorder- und Hinterachse befinden, zaubert ein Grinsen ins Gesicht: Mit umgerechnet 525 PS und 660 Newtonmeter Drehmoment rast der 2,5 Tonnen schwere Allrad-Koloss wie eine Rakete davon, ohne angestrengt zu wirken. Fast lautlos durchbricht er die 100-km/h-Marke in knapp fünf Sekunden und stoppt seinen Vortrieb erst bei 250 km/h. Das macht zu Beginn reichlich Spaß, ist jedoch keine gute Idee, denn bei hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn geht die Ladeanzeige so schnell in den Keller, dass man Reichweitenangst bekommt. Gott sei Dank hat Tesla in einem Abstand von 50 bis 100 Kilometer eigene Ladesäulen („Supercharger“) an der Autobahn aufgestellt, an denen sich

TECHNISCHE DATEN

Modell: Tesla Model X 100D
Motorisierung: Zwei Drehstrom-Asynchronmotoren je Achse
Antrieb: Allrad
Maximale Leistung: 386 kW (525 PS)
Drehmoment: 660 Nm
Batteriekapazität: 100 kWh/h
Reichweite (NEFZ): 565 km
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 4,9 s
Maximale Geschwindigkeit: 250 km/h
Abmessungen (L x B x H): 5,04 m x 2,00 m x 1,68 m
Leergewicht: 2.459 kg

Das Auto macht viel automatisch

Besteigt man das erste Mal einen Tesla, wird einem die Faszination klar, die diese Marke umgibt. Das Cockpit ist fast schalterlos gestaltet, das meiste wird über ein riesiges 17-Zoll-Touchscreen-Display gesteuert, das sich in der Mitte befindet. Hier lassen sich Einstellungen vornehmen, über Google Maps navigieren oder ein Spotify-Premium-Abo nutzen, das über LTE-Mobilfunk weltweit bei Mobilfunkabdeckung funktioniert. Es fällt auch sofort auf, wie viel in diesem Auto auto-

das Model X kostenlos auftanken lässt. Das klappte im Test zuverlässig und sehr einfach: Stecker rein, den Rest macht das Auto allein – so wünscht man sich die Elektromobilität. Dennoch sollte man großzügige Pausen einplanen, denn selbst bei 50-Kilowatt Gleichstrom-Ladeleistung und mehr vergehen zwei Stunden, bis das Auto voll aufgeladen ist. Hängen an den Ladesäulen daneben noch weitere Autos, dann ist es mit der flotten Ladung vorbei.

Kritik am Tesla gibt es wenig und sie ist auf hohem Niveau: Für den Kaufpreis (rund 120.000 Euro) bekommt man auch eine S-Klasse von Mercedes, die eine bessere Verarbeitungsqualität und dank herkömmlicher Technik mehr Reichweite bietet. Tesla-Fahrer stört das jedoch nicht, schließlich setzt man ein Statement. Ob das Nachhaltigkeit ist, sei dahingestellt: Das Auto verleitet zum Schnellfahren und nicht zum Stromsparen. Unverständlich bleibt aber, warum der Fußraum des Model X im Winter nicht ordentlich beheizt werden kann. Die Antwort könnte lauten: „It never rains in Southern California.“

Alexander Junk



Schalterlos: Der riesige 17-Zoll-Touchscreen dominiert das Cockpit.



Die Schnelllader von Tesla lassen sich ohne Anmeldung nutzen.

www.autoservicepraxis.de



MAPOWER II

State of the art der Zwei-Säulen-Hebebühnen



Bis ins Detail durchdachtes Design, MAPOWER-LED-Ambient-Light als Umfeldbeleuchtung, Mikroprozessorsteu-
erung und die Branchenneuheit IoT sind nur einige Vorteile.



MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG
Hoyen 20 | 87490 Haldenwang

maha.de