

TESLA MODEL Y

Was will man mehr?

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scudeeri Fotos Emanuel Freudiger



Tesla beschränkt sich seit je aufs Wesentliche: nur wenige Modelle, und diese mit minimalistischer Einrichtung und kurzer Optionenliste. Das aufgepeppte Model Y hält diesen Kurs. Und gefällt mit minimalistischem Verbrauch.



Teslas sehen aus, wie sie aussehen, vorab wegen der Aerodynamik. Das zählt sich aus.



Gleiche Silhouette, aber geschärfte Frontpartie mit LED-Band.

Hat man sich einmal an sein Auto gewöhnt, ist ein Gedanke nicht fern: Was will man mehr, fragt man sich, denn, was nicht da ist (699 PS, intelligente Fensterheber oder Nackenmassage zum Beispiel), vermisst man meist auch nicht. Nach diesem Credo scheint Tesla seine Autos zu bauen. Wie den erneuerten Y, Mittelklasse-Familien-SUV und Verkaufschampion. Aussen: tief gezogene Front, schmales LED-Lichtband für alle Disziplinen der Fahrbahnausleuchtung inklusive Matrixlicht, hinten ein markantes Heck, auch hier ein Lichtband. Die Karosserie ist glatt gezogen, die Formgebung ist aerodynamisch optimiert, Ein- und Ausbuchtungen sind spärlich gesetzt. Fast noch minimalistischer ist das Interieur gestaltet. Sitze, ein Lenkrad, ein Bildschirm, viel mehr ist nicht, nur die mit Stoff bezogene Planke über dem Armaturenbrett hat keinen Zweck, ausser das Auge zu erfreuen.

Ein Bildschirm, wie schon 2012

Natürlich hält der spartanische Grundgedanke die Herstellungskosten tief. Aber: Mittlerweile bieten diverse Hersteller fahrerorientierte und integrierte Bildschirmlandschaften, derweil Touchscreen-Pionier Tesla weiterhin ein grosses Tablet über die Mittelkonsole tackert, wie schon 2012 im Model S. Was will man sonst mehr? Vielleicht doch eine Tempoanzeige in Blickrichtung, sei es hinter dem Lenkrad, sei es als Projektion auf die Windschutzscheibe. Ein Gangwahlschalter fehlt, für die Fahrtrichtung gibt es einen virtuellen Schieber auf dem Bildschirm. Problemlos, denn beim Einlegen ➤

Für die Welt und die Schweiz



Schweizerisch

Die ersten Model Y in Europa wie in der Schweiz wurden 2021 verkauft. Hierzulande war der amerikanische Elektro-SUV in den Jahren 2022 bis 2024 das bestverkaufte Auto überhaupt, Verbrennermodelle inbegriffen. Auch im laufenden Jahr liegt der Tesla-Topseller auf Rang 1. Im Total kommt das Model Y in der Schweiz bislang auf rund 22 000 Einlösungen in der Schweiz.



Europäisch

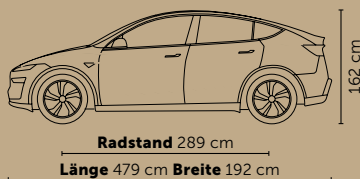
Für den europäischen Kontinent wird das Model Y in der Fabrik Grünheide, südöstlich von Berlin, gebaut. Die Produktionskapazität der Anlage in Brandenburg beträgt rund eine halbe Million Autos jährlich. Zusätzlich werden in Grünheide auch Batteriemodule montiert.



Global

2020 begann Tesla mit dem Bau des Kompakt-SUV. Schnell wurde es zum wichtigsten Auto in der Palette von Tesla und zum Bestseller überhaupt: In den Jahren 2023 und 2024 war das Model Y das weltweit am meisten verkaufte Auto. Über die Jahre hat Tesla bisher gut fünf Millionen Model Y gebaut, die meisten in der Fabrik in Shanghai.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 822–2022 l
Reifen: 255/45 R19

Testfahrzeug

Tesla Model Y RWD: 5 Türen, 5 Plätze, ab 45 980 Fr. (Testfahrzeug: 48 580 Fr.)

Garantien: 4 Jahre respektive 80 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Batterie und Antriebsstrang; 12 Jahre Rost
Importeur: Tesla Switzerland GmbH, Zählerweg 6, 6300 Zug, tesla.com

Technische Spezifikationen

Antrieb: permanent erregter Synchronmotor; maximal 220 kW (299 PS), 420 Nm Drehmoment; Hinterradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie (LFP), 64 kWh brutto, 60,5 kWh netto (inoffizielle Angaben); eingebautes Ladegerät: 11 kW; maximale Ladeleistung (DC): 175 kW

Gewicht: 2005 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 1998 kg), Angaben inklusive 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2448 kg; Anhängelast: 1600 kg

Konkurrenz

Škoda Enyaq 85, ab 52 880 Fr.
Smart #5, ab 44 500 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss:

tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Das Design wirkt schnörkellos. Konsequent schmal ausgeführte LED-Lichtbänder.

Innenraum

Das spartanische Interieur wirkt etwas trist. Materialanmutung klassenüblich, Verarbeitung grundsolide. Gut konzipierte Mittelkonsole; der anderorts fleissig applizierte, schmutzempfindliche Glanzlack wird nicht vermisst. Gut fürs Raumgefühl: das riesige Glasdach.

Komfort

Man reist geräumig und komfortabel in den meisten Fällen. Allerdings harsches Überfahren harter Kanten.

Fahreigenschaften

Sportiv beim Fahren über Land mit wenig Neigung zum Wanken. Direkte Lenkung, jedoch fehlt es ihr an Rückmeldung bei flotter Gangart, unabhängig vom gewählten Lenkwiderstand. Bremsgefühl inkonsistent, sprich hölzig im Bereich der Rekuperation. Sperrig bei Manövern, siehe Wendekreis.

Motor / Antrieb

Auch in der getesteten Version lässt es der Hecktriebler nicht an Schwung vermissen, die 220 Kilowatt liefern munteren Vortrieb und üppige Überholreserven.

Spezifisch EV

Praxisnahe Ladeplanung, die auch die Batterievorkonditionierung übernimmt. Ausgebaute Tesla-Ladeinfrastruktur (Supercharger-Netzwerk) mit unkomplizierter Bedienung – plug and charge.

Verbrauch

Auch dieser Tesla ist äusserst effizient. Im genormten Praxistest (TCS-RDE) erzielt der beileibe nicht kleine Y den niedrigsten Verbrauchswert und fährt trotz eher kleiner Batterie weit. Die Verluste beim AC-Laden sind geringer als üblich.

Sicherheit / Assistenz

Im Testzyklus 2020–2022 setzte sich das damalige Model Y beim Euro-NCAP-Sicherheitstest an die Spitze, die zweite Generation war noch nicht an der Reihe. In der Basis ist ein einfacher Spurhalteassistent eingebaut, der bei jedem Spurwechsel deaktiviert wird.

Preis / Leistung

Beim Kaufpreis ist das Model Y sehr wettbewerbsfähig. Die Betriebskosten sind ebenfalls niedrig. Die Servicekosten liessen sich bei Tesla nicht ermitteln.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 6,0 s
(Werk: 5,9 s)

Elastizität

60–100 km/h: 2,6 s

Wendekreis: 12,6 m

Bremsweg (100–0 km/h): 36,9 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 19 °C

Gemischt

ohne Ladeverluste: 12,0 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 12,7 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 538 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 13,9 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 113 g/km

Energieetikette (A–G): A

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
20 000 / 24	k. A.	k. A.

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	k. A.	k. A.
----------------	-------	-------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	fixe	variable
15 000	62	532.–	262.–	
30 000	41	532.–	524.–	

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 872.80

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

**Die offensichtlichste
Änderung** am neuen Model Y:
LED-Lichtbänder.



Gang einlegen
auf dem Bild-
schirm. Warum
auch nicht?



Es ist nur drin, was rein muss, im Innern eines Tesla. So auch im neuen Model Y.

von Vor- oder Rückwärtsgang steht das Fahrzeug, die Ablenkung ist kein Thema. Zumal im neuen Model Y ein neuer Trick greift. Nach Manövern mit Lenkeinschlag antizipiert der Wagen bei Stopps, dass es nun in die andere Richtung weitergehen soll, und legt selbstständig den Gang ein. Ansonsten: schlüssige Menüstruktur, allerdings viel Lesestoff, oft reichlich klein gedruckt. Dass hier der Ablenkungsteufel wohnt, lässt sich kaum bestreiten.

In den klassischen Autotugenden punktet auch die zweite Y-Generation, Juniper genannt, mit ihrem voluminösen Innenraum, grossem Kofferraum und Frunk sowie, schon fast im Kontrast dazu, einem überraschend dynamischen Fahrgefühl. Die Sportlichkeit des Chassis geht weniger als bisher auf Kosten des Komforts. Einzige harte Kanten bringen das konventionelle Fahrwerk an seine Grenzen. Hier würde man nur dann mehr wollen, wenn es nicht mehr kosten würde. ○

+ Niedriger Verbrauch, Effizienz
Tesla-eigene Ladeinfrastruktur
Raumangebot
Sportiv-fahrspassig
für einen Familien-SUV
Preis / Leistung
Innovative Gangautomatik

– Grosser Wendekreis
Ladetempo nicht mehr top
Eine gewisse Fahrwerkshärte
in gewissen Situationen
Fehlende Anzeige im Blickfeld
Türgriffe wirken zerbrechlich

Bilder zum Model Y und weitere Tests:
touring.ch/auto



Budgetmanagement: Kilometerkostenrechner

Der TCS hat die Berechnung der Kilometerkosten für Personewagen neu aufgelegt. Die neue Onlinelösung ist praktischer und günstiger als der bisherige USB-Stick. Der Rechner bietet sich beispielsweise an für kleinere Unternehmen, um ihre Fuhrparkkosten effizient zu verwalten, oder für Mitarbeitende, die ihr Privatfahrzeug geschäftlich nutzen und ihre Reisekosten sauber berechnen müssen. Dank der Plattform können Userinnen und User ausserdem mehrere Fahrzeuge auf einfache Weise miteinander vergleichen, zum Beispiel vor einer Neuanschaffung.

tcs.ch/kilometerkosten

TCS-Autosuche: die Klimabilanz für Ihr Auto

Der TCS bietet mit seiner Autosuche ein Übersichts- und Vergleichswerkzeug, das als Entscheidungshilfe beim Autokauf wertvolle Grundlagen liefert. Nun ist die Onlineplattform umfassend überarbeitet und nutzerfreundlicher gestaltet worden. Hinterlegt sind die Daten aller in der Schweiz verfügbaren Automodelle in allen Einzelheiten. Dazu gehört auch die CO₂-Bilanz (CO₂-Äquivalente) über den Lebenszyklus der Fahrzeuge, berechnet in Zusammenarbeit mit dem Paul Scherrer Institut (PSI). So lassen sich technische Daten und Betriebskosten berechnen und darstellen. Übersichtliche Grafiken zur Entwicklung des Klimagasausstosses über die gesamte Nutzungsdauer – und Vergleiche von Verbrennern und Stromern – sind nur wenige Mausklicks entfernt.

tcs.ch/autosuche