

Datum	Nachricht
-------	-----------

Fr 08.07.2016

Lesezeit: 03:03 Min | Tesla P90D - ein Ritt auf der Kanonenkugel?



Bedingt. Liest man das technische Datenblatt, stehen da Werte, die nahe an einem Bugatti Veyron oder Lamborghini Aventador LP 750-4 Superveloce liegen. Klingt vielversprechend, also Probefahrt gebucht.

Im Fahrbetrieb bestätigt sich zunächst der Eindruck - beschleunigt man aus dem Stand oder aus niedriger Geschwindigkeit per Kickdown, setzt das Fahrzeug die Kraft auch brav um (ohne Rauchentwicklung, peinliche Geräusche und Gummi zu verbrennen), allerdings nimmt die Drehmomentkurve spätestens bei 140 stark ab.

Das bedeutet aus dem Stand bis 140 drückt es in die Sitze und ein wahrer Boost treibt das Fahrzeug lautlos (bis auf die Wind- und Reifengeräusche) voran, danach geht es rapide in gewohnte Regionen einer AMG Mittelklasselimousine.

Verarbeitung: Von außen stimmen leider die Spaltmaße nicht, d.h. an der Motorhaube und der C-Säule zur Heckklappe hin sind Spaltmaße von 5mm-9mm am gleichen Bauteil zu beobachten. Hätte ich eher bei Dacia erwartet ;). Die Innenraumverarbeitung ist aber mittlerweile hochwertig, d.h. man kann nicht mehr das Armaturenbrett bewegen und hier stimmen die Qualität und Anmutung der Alcantara bzw. Leder Elemente. Die Plastikteile im Carbonlook sind nicht jedermanns Sache.

Technik: Ein 17" Bildschirm trägt das komplette Bedienkonzept. Schalter für Licht, Klima, Startknopf und Assistenzsysteme sucht man vergeblich. Es sind also mindestens 2 Fingerklicks notwendig, wenn man manuell das Licht einschalten möchte. Auch die Haptik der Klimabedienung ist, da der Bildschirm beim vibratives Feedback gibt, nicht gibt. Dennoch gestaltet die die Bedienung des Bildschirms und seiner Elemente sehr intuitiv und man kommt auch ohne Handbuch schnell rein. Das KI ist ein weiterer TFT-Bildschirm in Größe vom Audi Virtual Cockpit, der die wichtigsten Infos übersichtlich darstellt.

Navigation: Google Maps ist als App installiert. Auf dem großen Bildschirm auch mit Satelliten-Bildern des Umfelds unterlegt wie beim Handy. Im Fahrzeug ist dazu eine SIM-Karte verbaut, die die Karten nachlädt (vermutlich muss man den Internet-Traffic über ein Abo zusätzlich bezahlen). Offline-Navigation ist nur im KI möglich, bzw. sehr eingeschränkt und ohne Stauummfahrung (Google Maps holt ja auch die Staudaten aus dem Internet). Ein Spracheingabesystem gibt es leider nur in englisch und es hat den Stand von etwa 1990 - leider.

Assistenzsysteme: Der Autonome Modus bietet das, was man von Audi, VW und Mercedes kennt: DISTRONIC, Spurhalte-Assi mit aktiver Spurführung und Stauassistent. Hier gibt es zwar nicht nach 30 Sekunden Lenkrad loslassen eine Warnung mit Abschaltung, aber sobald der Kurvenwinkel zu groß ist, schaltet das System ab. DISTRONIC und Lenkführung, sowie Tempomat funktionieren nur bis Tempo 150! Jeder VW Gold kann bis 210 die Assistenten vorhalten.

Akkureichweite: Der spannendste Punkt: Wie weit weichen die Prospektangaben mit 400 km Reichweite von der Realität ab? Sehr weit, denn auf der Probestrecke errechnet das System eine Gesamtreichweite des Fahrzeugs von 246 km (Probestrecke Mix aus Autobahn mit dichtem Verkehr, Landstraße, innerorts). Eine Fahrt nach List auf Sylt von uns aus (ca. 400km) würde etwa 2-3 Tankstopps erfordern, vorausgesetzt, alle Boxenstopps haben Tesla Schnelladesäulen (ca. 1h Pause).

Versicherung/Steuern/Wertverlust: Steuern fallen derzeit keine an, bisher ist auch das Auftanken an den Tesla Schnellladern kostenlos. Die Versicherungskosten liegen über denen eines Benzinfahrzeugs (rund 900 EUR Vollkasko im Jahr). Da es eine Limousine ist und bei einem Verkauf der Akku schon in die Jahre gekommen ist, dürfte der Wiederverkaufswert sehr niedrig liegen - Ein hoher Wertverlust ist damit vorprogrammiert.

Eine Ladung an der 230V Steckdose dauert über 24h, am 380V Kategorie: Automobil

