



Luxus-Stromer gegen Zwölfzylinder-SUV

Genie oder Wahnsinn?

Hier treten Extreme zum Vergleich an. Ein 2,5-Tonnen- E-Auto und der Luxusriese mit sechs Liter Hubraum werfen Fragen auf: Muss das sein, oder siegt die Faszination der Technik? Wir loten die Grenzen aus



SIE SIND SCHON SHOWSTARS. Bestaunt und auf die Bühne geholt, wenn es gilt, die aktuellen Extreme im Autobau darzustellen. So glitzerten Tesla Model X und Bentley Bentayga in der vergangenen Woche in Las Vegas um die Wette, als die Marke Faraday ihr Elektroauto vorstellte. Das kommt 2019. Oder 2020? Doch Tesla und Bentley fahren schon heute, nicht als Studien, sondern im harten Vergleich zum Nachmessen. Bei ihrem Anblick und den wichtigsten Eckdaten dürfen wir uns einmal kurz schütteln: Die beiden sind, egal wie man zu ihnen steht, ein Stück Automobilgeschichte.

TESLA MODEL X

611 PS

0-100 km/h 3,6 s

2516 kg

ab 156 700 Euro

BENTLEY BENTAYGA

608 PS

0-100 km/h 4,2 s

2473 kg

ab 208 488 Euro

≡ Zu hoch gegriffen? Durchaus nicht. Der Tesla ≡ ist der erste siebensitzige Luxusstromer, den Boden randvoll mit Batterien, schnell und konsequent anders bis in die Flügeltüren. Der Bentley? Ein Riesen-SUV mit W12-Benziner, 608 PS stark, durstig und teuer, je nach Weltsicht Tabubruch oder Traumwagen. So unterschiedlich ihre Antriebe – hier das E-Auto, dort der Luxusverbrenner –, haben sie eines gemeinsam: Beide scheuen sich nicht um Bedenken, sie machen einfach.

Und das im großen Stil. Der Bentayga ist ein Blechberg, ausladend wie früher echte US-Geländewagen, von dessen Fahrersitz man auf die meisten anderen Autos herabsieht. Der Tesla passt stilistisch in keine Schublade. Was ist der nun? Van? Cruiser? Tiefe Nase, hohes Coupéheck, dazwischen ein hoher Buckel, Platz für sieben Sitze und reichlich Extravaganz. Unter der weiten Glaskanzel sitzt man vorn luftig, aber nicht geräumiger als im Bentley. Die Rundumsicht ist bescheiden, deutsche Parkhäuser werden leicht zur Geisterbahn. Ungewohnt auch das aufrechte 17-Zoll-Display, in dem alles steckt,

≡ vom kleinsten Knopf über die Tasten zum ≡ Türöffnen bis zur Bedienungsanleitung – dieses Konzept ist nicht nur ungewohnt, sondern manchmal auch umständlich.

Die konsequente Elektrifizierung geht noch weiter als in der Limousine Model S. Die Sitze in zwei Reihen, die hinteren Flügeltüren oder der Ladedeckel – alles öffnet, rutscht oder sirrt elektrisch, wobei die „Falcon Wings“ nicht problemlos funktionieren. Sensoren begrenzen zwar die Öffnung, übersehen dennoch Hindernisse. Zudem dauert das Türöffnen über die bündigen Außengriffe oder die Taster innen immer ein paar Sekunden. Die Sitze der zweiten Reihe können nur nach vorn rutschen, flach legen klappt ebenso wenig wie bei den bestickten, beheizbaren Massagethronen im Bentley.

Der Engländer zelebriert Luxus in einem Mix aus Zuckerbäcker-Chrom, acht wählbaren Holzdekors und tiefen Lammfellteppichen (910 Euro extra), die so dicht sind, dass man am liebsten die Schuhe ausziehen möchte. In diesem Cockpit hat noch jede Funktion ihre Taste, da kreisen echte Zeiger über klassische

Skalen. Oldschool zum Anfassen. Im Kofferraum entfaltet sich als Option ein herrlich englischer Spleen: zwei beleederte Sitzchen zum Ausklappen. Darauf thront der Bentley-Besitzer unter der geöffneten Hecktür, die Tasse Tee in der Hand, und schaut hinaus in den Regen. Die Bank für den Benzin-Brexit.



Wenn es so eng wird, stoppen Sensoren die Tür. Per Taste kann der Fahrer die Elektronik überstimmen

Genug gesehen, wir starten den Zwölfzylinder, der kurz den Vorderwagen durchschüttelt, bevor er ins Flüstern fällt. Dieser 6,0-Liter-Bulle, aufgeblasen von zwei Turboladern, schiebt mit dieselhaften 900 Newtonmetern,

Das macht ihn (noch) einzigartig. Wo in anderen SUV die dicken Diesel rauschen und die starken V8 zornig hämmern, bewahrt der Bentley-Benziner jederzeit Haltung – auch wenn er in 4,2 Sekunden auf Tempo 100 stürmt und seine zweieinhalb Tonnen Gewicht pulverisiert.

Die 301 km/h Topspeed, die diese wuchtige Schrankwand erreicht, sind neben dem PR-Gag und purer Physik vor allem ein Signal: Der Bentayga überschreitet lustvoll Grenzen, er will das typische Markengefühl nun auch in die erste Etage der SUV übertragen. Ein Bentley ähnelt immer einem Riesenfaustkeil, der mit endloser Leistung handzahn wird. Der Hochsitz verlangt im Untergrund zusätzlich ein aufwendiges technisches Arsenal: elektrische Wankstabilisierung aus dem 48-Volt-Netz, Luftfederung samt höhenverstellbarer Karosserie sowie Fahrprogramme für unterschiedlichste Böden bis zum Anhängerbetrieb. Respekt für diese Ingenieurleistung! Offroadfahrten verbieten die dicken Räder, der beste Federungskompromiss zwischen Sport (aua!) und Komfort (Wolke) heißt schlicht „Bentley“:

Dann schlucken die Luftpolster, ohne zu verzärteln, die Lenkung lehrt ehrlichen Respekt vor der Masse, die in Kurven nach außen schiebt, und die Automatik schwebt wie ein Big Brother zwischen Drehzahl und Fahrerwünschen.

Reden wir vom Verbrauch?

Selbstverständlich, weil 15,9 Liter im Test nur die halbe Wahrheit sind. Bei Tempo 200 schluckt der Bulle 20,7 Liter, bei Autobahnbetrieb im Schnitt 23,8 Liter. Am liebsten 98 Oktan, was die Gesamtrechnung eindeutig Richtung Wahnsinn verschiebt. Der Besitz einer Ölquelle bringt da eindeutig Vorteile.



Der (teure Carbon-)Spoiler am Bentley-Heck steht fest, der am Tesla-Heck fährt aus, sobald der Fahrer die Tür zum Einsteigen öffnet

Beim Tesla helfen eher Sonnenkollektoren. Denn mit 34,0 kWh saugt das Model X deutlich mehr Energie aus dem Batteriepack als das Model S: Die technisch eng verwandte Limousine kam auf 23,3 kWh. Luxuriöse 2,5 Tonnen Gewicht kosten ebenso Strom wie der hohe Aufbau – umso mehr verblüfft immer wieder das Temperament des E-Autos. Mit einem 510-PS-Motor an der Vorderachse, weiteren 263 hinten, mit Allradantrieb und zusammen 967 Nm, die – Fingerschnipp – sofort da sind, explodiert der Tesla an der Ampel. Ohne Radschlupf wie beim Bentley, ohne Schaltrucks und mit dem Sound einer S-Bahn auf Speed schießt der Ami in 3,6 Sekunden davon und behält bis Tempo 200 die Nase vor dem Bentley.

Das macht er zwei-, dreimal, bis ihn entweder die Elektronik einbremst, um die Batterien zu kühlen – oder das schlechte Gewissen des Fahrers. Für solche Benziner-Beschleunigungsorgien ist das Model X nicht gebaut, was seiner Power etwas Theoretisches verleiht. Der Tesla könnte ja, wenn ... So gesehen dürfte der Antrieb auch eine Nummer kleiner ausfallen (es gibt drei

Modelle ab 245 kW Leistung und 75 kWh Kapazität). Schließlich will der Siebensitzer die Familie kutschieren, die im Model S nicht mehr genug Platz fand.

Das macht er ordentlich. Der Riese zieht unbeirrbar seine Spur und huscht so leise über die Autobahn, dass man die Steinchen in den Radhäusern zählen kann. Erst lange Etappen zeigen, wo dem Neuling der automobiler Feinschliff noch fehlt. Für flauschigen Reisekomfort dürfte die Federung sanfter ausfallen, die großen 19-Zoll-Räder rumpeln störend über Absätze. Und der Wind fegt lautstark um die Außenspiegel – oder hören wir ihn nur lauter, weil die Motorgeräusche fehlen?



Die edle Welt der Schlüssel: Bentley mit großem B, Tesla als stilisiertes Auto

Die Lenkung arbeitet direkter, aber gefühlloser als im Bentley, in „Sport“-Position überrascht der Tesla auf welligen Landstraßen mit einem flotten Strich. Das schwere Schiff wiegt die langen Bögen gelassen weg, mit dem großen Lenkrad lassen sich die angepeilten Radien zielsicher einhalten. Steckt am Ende doch mehr Mercedes im Tesla als nur die beiden Hebel für Schaltung und Blinker hinterm Lenkrad?

Egal, denn für ein 160 000-Euro-Auto darf die Verarbeitung gern besser ausfallen. Unterschiedlich breite Fugen an der Motorhaube, schief eingesetzte Türen und eine instabile Mittelkonsole sehen unter Kaliforniens Sonne vielleicht lässiger aus. Zudem stammt der Testwagen aus einer Bauphase, als neue Assistenzsysteme zwar verbaut, aber nicht freigeschaltet waren (siehe Test weiter unten). Das Update erledigt Tesla mit einem Knopfdruck, den viel längeren Weg zu Ruhm und Anerkennung hat die Marke rasend schnell geschafft.

TESLA MODEL X



Bild 7 von 7



Kleiner Kofferraum im Siebensitzer

BENTLEY BENTAYGA



Reichweite bei Tempo 200: Nach 159 km war schluss



TESLA: So warnt das Display im Tesla vor dem Leerstand. Da sind Komfortfunktionen schon reduziert

100 Kilowattstunden - der Tesla Model X P100D ist mit Akkus vollgepackt: eine Kapazität wie drei BMW i3, dafür hat sein Besitzer 54 200 Euro zusätzlich zum Basis-Modell bezahlt. Da sollte die Angst vorm Liegenbleiben kein Thema mehr sein, oder? Beruhigende 539 Kilometer Reichweite zeigt das Display vor der Verbrauchsfahrt auf der AUTO BILD-Teststrecke. Klingt nach sorgenfreiem Fahren und einem Aktionsradius von Hamburg nach Darmstadt.



Doch Stromer rechnen anders. Nach der Testrunde mit 160 Kilometern im gemischten Betrieb ist die angezeigte Reichweite des Tesla halbiert: Nur 266 Kilometer stehen noch auf der Uhr. Auch weil wir wie bei jedem Test 20 Kilometer weit Vollgas fahren, wobei das Model X beeindruckende 245 km/h Spitze erreicht. Klar, so fährt kein Stromer, aber das E-Auto soll denselben Kriterien unterliegen wie alle Autos.

Im Tesla beginnt nach 15 Kilometer Vollgas die Tempoanzeige zu blinken, und die Elektronik drosselt den Riesen auf 197 km/h ein. Im Testdurchschnitt verbraucht der Tesla 34,0 kWh, das sind 10,7 mehr als in der Limousine Model S. Seine Reichweite nach Testverbrauch liegt also nur bei 295 Kilometern (Werksangabe 542 km), der Bentley schafft 530 Kilometer (Werksangabe 650 km).

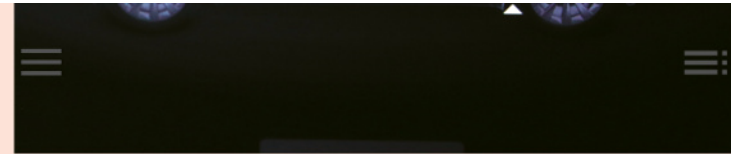
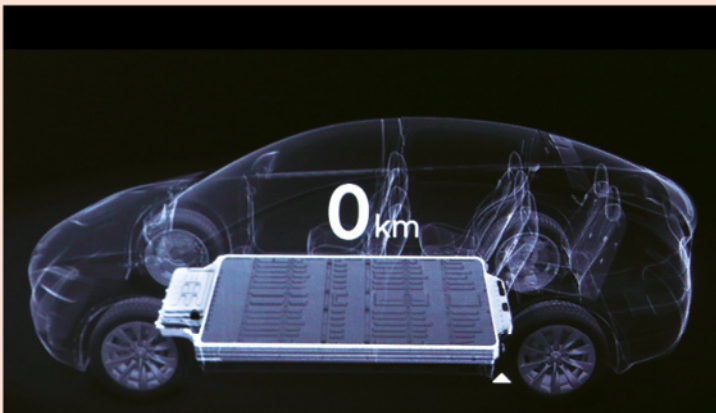


Wie steht es nun um die Reisetauglichkeit des Model X? Dazu haben wir einen zusätzlichen Test mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Zugegeben, die Bedingungen bei unserem Reisetest können dem E-Auto nicht schmecken: minus ein Grad Kälte friert die Akkus ein, die freie Autobahn frühmorgens um vier erlaubt Tempo 200 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit wälzt sich der W12 mit gemütlichen 2600 Touren, der Bentley schluckt bei dieser Fahrt im Schnitt 20,7 Liter. Ein lautes Argument für einen Diesel. Oder einen Stromer?

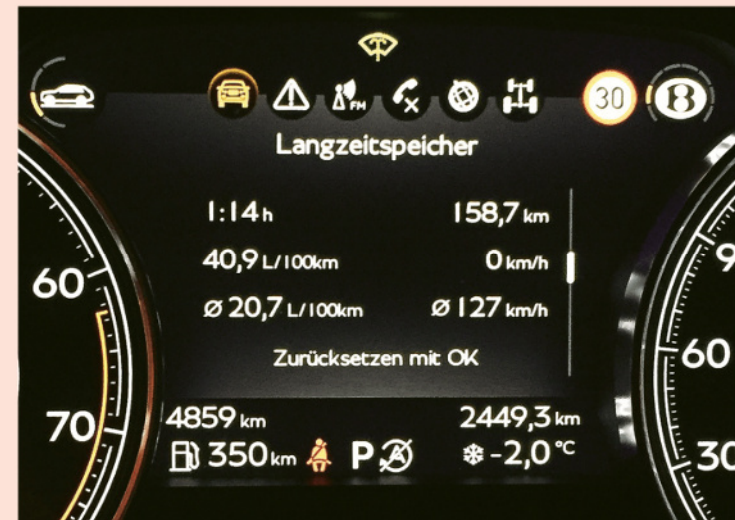
Der vollgeladene Tesla marschiert stramm, aber nicht lange. Nach 103 Kilometern mit Tempo 200 bremst die Elektronik das Model X auf Tacho 180, zu diesem Zeitpunkt werden noch 144 Kilometer Reichweite angezeigt. Zwar warnt das Display „Batterie niedrig“, gibt aber diesmal keine Empfehlung, das Tempo

zu drosseln oder wie man den nächsten Supercharger erreicht. So wird der Riese klaglos langsamer, zeigt erst Reichweite 0 an und verliert dann bei vollem Fahrlicht immer weiter an Geschwindigkeit, bis er nach 159 Kilometern am Straßenrand ausrollt. Fünf Kilometer vor der nächsten Ladesäule.

Zur Erklärung: Bei dieser Fahrt hatten wir im Navi kein Ziel eingegeben. Als das bei einer früheren Fahrt einprogrammiert war, gab es sowohl Spartipps als auch Hinweise auf die nächstgelegenen Supercharger, die 58 im Lande verteilten Schnellladesäulen. Dort lädt der leer gefahrene Testwagen eine Stunde lang auf, dann hat er wieder 80 Prozent Ladung und zeigt 439 Kilometer Reichweite an.



TESLA: Das traurige Ende der Stromfahrt. Als Normreichweite gibt Tesla 542 Kilometer an, wir kamen bei null Grad auf 295 Kilometer



BENTLEY: Bei Tempo 200 dreht der Benziner 2600 Touren und verbraucht im Schnitt 20,7 Liter. Die Reichweite schrumpft auf 350 Kilometer

Fahrassistenten: Ein Update per Funk stellt die Helfer bereit



TESLA: Hier noch ohne Helfer: Anfangs waren Totwinkel- und Spurhalte-Assi noch deaktiviert. Erst nach einem Update per Funk fuhr der Tesla lange Strecken weitgehend autonom, bevor eine Warnung kam

Luxusautos dieser Preislige versprechen, autonom zu fahren – oder sind zumindest kurz davor. Der Bentley bringt alle Assistenzsysteme mit, die auch sein Technikspender Audi Q7 an Bord hat: Abstandsradar (ACC), Kollisionswarner, Spurhalte- und Totwinkel-Assistent, dazu der Stauassistent und die Sehhilfe Night Vision. ACC folgt im Bentley zuverlässig dem laufenden Verkehr und bremst ihn in der Stadt bis zum Stillstand ab. Zumindest auf der Autobahn hält der Riese die markierte Spur, fordert jedoch schon nach einer halben

Minute den Fahrer auf, die Hände ans Lenkrad zu legen. In der City hat der Engländer mehr Probleme und kann nach dem Abstoppen nicht selbstständig weiterlenken – was der Q7 dagegen beherrscht.

Im Tesla erleben wir ein Update während der Tests. Anfangs war nur das Abstandsradar aktiv, während Totwinkel- und Spurhalte-Assistent nicht scharf gestellt waren. Kurz vor Testende leuchten die Icons auf dem Display jedoch auf. Bei einer zweiten Testfahrt verblüffte der „Autopilot“ mit weitgehend autonomer Fahrt: Nach einem Doppeltipp am Wählhebel (von Mercedes) rollte das Model X selbstständig über lange Autobahnetappen und warnte erst nach 20 Minuten (!) mit der Anzeige: „Hände bitte am Lenkrad behalten“.

Nur bei schlechter Sicht, einsetzender Dunkelheit und in der Stadt kam die Warnung schneller, der Tesla holperte beim Selbststeuern. Reibungslos klappte dagegen das Einparken in Längslücken: Auch wenn das Auto schon 30 Meter weiter war, setzte es ohne Gasgeben, Lenken oder Bremsen des Fahrers eigenständig zurück in die gefundene

verblüffte der „Autopilot“ mit weitgehend autonomer Fahrt: Nach einem Doppeltipp am Wählhebel (von Mercedes) rollte das Model X selbstständig über lange Autobahnetappen und warnte erst nach 20 Minuten (!) mit der Anzeige: „Hände bitte am Lenkrad behalten“.

Nur bei schlechter Sicht, einsetzender Dunkelheit und in der Stadt kam die Warnung schneller, der Tesla holperte beim Selbststeuern. Reibungslos klappte dagegen das Einparken in Längslücken: Auch wenn das Auto schon 30 Meter weiter war, setzte es ohne Gasgeben, Lenken oder Bremsen des Fahrers eigenständig zurück in die gefundene Lücke.



BENTLEY: Der Hebel fürs Abstandsradar stammt von Audi. Das System funktionierte reibungslos, in der City aber nicht so lange wie im Q7