



Tesla Model X

Het kan dus wél

Autotest | Het is altijd hetzelfde. Eerst toont een fabrikant een veelbelovend studiemodel vol technische hoogstandjes en revolutionaire ideeën. Maar wanneer die auto daadwerkelijk op de markt komt, is het gedaan met de vernieuwing. De techniek zou nog niet productierijp zijn, de markt zou er nog niet klaar voor zijn of de productie zou te kostbaar zijn. Tesla bewijst dat het wél kan met de Model X.

De "Model X" is de derde auto van Tesla. Het jonge merk maakte naam met de "Roadster" (2008 - 2012) en veroverde de zakenwereld met de "Model S". De Model X is technisch gebaseerd op de Model S, maar is meer in de hoogte gebouwd om meer ruimte te kunnen bieden.

Tesla noemt de Model X zelf een SUV, ofwel Sports Utility Vehicle. Echter, in de regel heeft een SUV een hoog opgetrokken neus die de auto een stoere uitstraling geeft en terreinrijden mogelijk maakt. Vanwege de gestroomlijnde neus en het ontbreken van een grille ("grote bek") heeft de Model X niet de avontuurlijke uitstraling die hoort bij een SUV. Ondanks verwoede pogingen van de fotograaf om de auto zo stoer mogelijk op de plaat te zetten, houdt de Model X een lief en bijna anoniem smoeltje.



Ruimte

De Model X weet dat ruimschoots te compenseren met andere zaken die de auto aantrekkelijk maken. Omdat Tesla een nieuwe autofabrikant is, heeft het merk een frisse kijk op de zaken. Zo worden bij andere merken de deuren ontgrendeld met een afstandsbediening. Bij de Model X is het voldoende om op de auto af te lopen, waarop de deuren elektrisch openen (mits voldoende ruimte). Niet meer

dan logisch, maar tot nu toe kwam niemand anders op dit idee.

In plaats van traditionele achterdeuren heeft de Model X vleugeldeuren achter. Dat is typisch zo'n onderdeel dat een conceptcar onweerstaanbaar maakt, maar wat de fabrikant vervolgens niet in productie neemt. Tesla toont lef door de Model X wel van vleugeldeuren te voorzien. Behalve dat het openen en sluiten traag en welhaast theatraal verloopt, biedt deze constructie daadwerkelijk voordelen. In smalle parkeervakken vraagt een vleugel deur namelijk veel minder ruimte (30 cm) om te openen.



Eenmaal in de auto is de ervaring ook anders dan anders. De voorruit loopt door tot in het dak, waardoor de Model X een enorm gevoel van vrijheid geeft. Daarbij is de zithouding heel anders dan in andere SUV's, het machtige gevoel en de hoge zit ontbreken. Daarbij heeft Tesla diverse "beginnersfouten" gemaakt. Zo zijn de hoofdsteunen te laag en drukken ze storend in de nek wervels. Het zicht in de binnenspiegel is gering. De harde schalen rondom de stoelen zien er bijzonder fraai uit, maar gaan ten koste van de beenruimte waardoor deze zes- of zevenzitter in de praktijk slechts een redelijke vierzitter is.

Uitrusting

Toch zijn het bijzondere uiterlijk en de futuristische ambiance in het interieur slechts het begin. Het is de meer dan vooruitstrevende uitrusting die de Model X écht bijzonder maakt. Zo wordt het dashboard gedomineerd door een beeldscherm zo groot als een televisie. Aanvankelijk lijkt dat slechts opschepperij,

maar gaandeweg blijkt een dergelijk groot scherm veel prettiger te werken (overzichtelijker, veiliger tijdens het rijden) dan de postzegels die andere merken leveren.



Omdat een Tesla in feite een rijdende computer is, kan de auto updates via Internet ontvangen die functionaliteit toevoegen. De testauto is voorzien van versie 8.0 van de software en dat is een grote vooruitgang qua mogelijkheden en layout.

Uiteraard biedt de Model X alle gangbare functies op het gebied van audio-, communicatie en navigatie, maar ook daarbij vaart het merk steeds zijn eigen koers. Voor het "ultra high fidelity" audiosysteem werkte Tesla samen met een piepklein bedrijfje genaamd "s1nn" dat is opgezet door voormalig Bose-medewerkers. De klank is ronduit voortreffelijk! Het navigatiesysteem komt van Google en is, mede dankzij het recente kaartmateriaal met satellietbeelden en online verkeersinformatie, bovengemiddeld goed. Op het gebied van communicatie gaat Tesla verder dan alleen een koppeling met de mobiele telefoon door bij iedere auto een Spotify abonnement te leveren!

De meest bekende, en inmiddels beruchte, functie is de automatische piloot. Hiermee kijkt de Model X met de bestuurder mee. Zo nodig kan de computer zelf sturen of remmen om een ongeluk te voorkomen. Alhoewel het niet de bedoeling is, is algemeen bekend dat de Model X verandert in een bijna zelfrijdende auto wanneer de pedalen en het stuur worden losgelaten.



Wederom scoort Tesla een stuk beter dan conventionele merken die ook soortgelijke functionaliteit aanbieden. Tesla heeft meer verkeersinzicht en toont in het beeldscherm schematisch wat de computer waarneemt, hetgeen meer vertrouwen in het systeem geeft. Tijdens de test is meer dan eens minutenlang probleemloos en geheel autonoom gereden.



Rij eigenschappen

Met zoveel vernieuwende, en vooral bruikbare, techniek weet de Model X het hart van menig autoliefhebber al te veroveren. De rij eigenschappen doen daar nog eens een flinke schep bovenop. Tesla heeft voor deze "SUV" zeer nadrukkelijk gekozen voor de rij eigenschappen op de verharde weg. De geringe bodemvrijheid, de kleine in- en uitloophoeken en de hogesnelheidsbanden maken terreinrijden zo goed als onmogelijk. De vierwielaandrijving is alleen bedoeld om het motorvermogen onder alle omstandigheden te kunnen benutten.

Tesla hoefde geen compromis te zoeken tussen het weggedrag op verharde en onverharde ondergrond, en dat is te merken! Wanneer dan ook nog eens wordt gekozen voor de optionele "intelligente luchtvering" is de Model X, ondanks het hoge koetswerk, stabiel als een sportwagen. Hoe hard het ook gaat, de auto geeft geen krimp en van overhellen is geen sprake. Daarmee stuurt de Model X niet alleen beter dan de meeste conventionele SUV's, maar zelfs beter dan veel gewone personenauto's!



Het hoge gewicht en de enorme omvang zorgen op de snelweg voor rust en stabiliteit. Bij een noodstop verradt de Model X zijn hoge gewicht wél. Houd er bovendien rekening mee dat de Model X nauwelijks op een doorsnee parkeervak past. Ook de gemiddelde wasstraat heeft op z'n zachtst gezegd moeite met de breedte van de Model X.

Elektrische auto

De Model X dankt het sublieme weggedrag mede aan de aandrijving. Net als iedere andere Tesla, is de Model X namelijk een elektrische auto. De Model X rijdt niet goed ondanks de elektrische aandrijving, maar dankzij de elektrische aandrijving. Een elektrische motor is immers stiller, sterker én soepeler dan een verbrandingsmotor.



En niet ondanks het feit dat de Model X zo groot is, maar juist dankzij het feit dat de Model X zo groot is, is er ook ruimte voor heel veel batterijen. Zo kon tijdens de testrit gemakkelijk 300 km worden afgelegd (fabrieksopgrave: 467 km) na slechts 20 minuten opladen. Tijdens de proefrit is voornamelijk kalm gereden, maar is ook meer dan eens het maximale koppel van 987 Nm aangesproken.

De testauto beschikte namelijk over een onweerstaanbare optie: "ludicrous mode". Met een druk op de knop worden de accu's eerst op de optimale temperatuur gebracht om vervolgens maximaal te kunnen presteren. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt door de hier gereden "P90D" dan niet in de gebruikelijke 3.9, maar in slechts 3.3 seconden geklaard. Een SUV die sneller is dan een (super)sportwagen? Het kan dus wél!



Conclusie

Na een proefrit met de Tesla Model X lijken alle andere auto's op slag achterhaald. Want de Model X biedt het allemaal: vleugeldeuren, een panoramische voorruit, tot zeven zitplaatsen, een futuristisch ontwerp, de beste automatische piloot van dit moment, een Internet-verbinding, een uitmuntend weggedrag, een hoog aanhangergewicht, vierwielaandrijving, een oorstrelend audiosysteem, de prestaties van een sportwagen, een (directe) uitstoot van nul, minimale gebruikskosten en maximaal belastingvoordeel ("bijtelling").

Toch is de Model X geen perfecte auto. Gezien de stevige prijs, ontbreekt het gevoel van weldaad. De gebruikte materialen, de bouwkwiteit en enkele ergonomische missers verraden dat Tesla een jong merk is. Wanneer dat echter wordt afgezet tegen de vele voordelen, is er maar één conclusie mogelijk: het kan dus wél!



Specificaties

Tesla Model X P90D

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	504 x 207 x 0 cm
Wielbasis	297 cm
Gewicht	2.514 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.250 kg
Tankinhoud	90 l
Bagageruimte	2180 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	n.b.
Koppel	967 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	3,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 133.500,-
Prijs instapmodel	€ 87.800,-