



Tesla Model S

Voor idealisten en fiscalisten

Rij-impressie | Wie wil doorbreken in het topsegment moet van goeden huize komen. De gevestigde orde legt de lat zo hoog, dat het voor nieuwkomers bijna onmogelijk is om er tussen te komen. Het kleine, nieuwe merk "Tesla" zag toch een kans. In plaats van eenzelfde product in een andere smaak aan te bieden, kiest Tesla voor een techniek waar andere fabrikanten de handen niet aan durven te branden. De "Tesla Model S" is namelijk de eerste elektrisch aangedreven reislimousine in het topsegment.

Door te kiezen voor een royaal bemeten reisauto heeft Tesla twee voordelen. Accu's zijn zo kostbaar dat ze de prijs van een kleine auto te ver opdrijven. Ten opzichte van de prijs van een grote reisauto is de meerprijs voor een accupakket relatief bescheiden. Bovendien biedt een grote auto alle ruimte voor accu's.

Sedan

Toch is de Model S ("S" staat voor "sedan") naar Europese maatstaven iets te voortvarend te werk gegaan. Door de enorme breedte past de auto nauwelijks in een parkeervak en/of is er geen ruimte meer om uit te stappen. Ook in stadsverkeer met dubbelgeparkeerde auto's of fietsers is de Model S ronduit onhandig.

"In snel genomen bochten bijt de Model S zich vastberaden vast en geeft deze groene rakker de anderen opnieuw het nakijken"



Dankzij de ronde vormen, een slanke neus en een lage daklijn lijkt de Model S minder groot dan hij eigenlijk is. Helaas zorgt de lage daklijn voor beperkte hoofdruimte; hier is duidelijk uitgegaan van het Amerikaanse postuur. Let op: zonder panoramadak is de hoofdruimte voorin nog minder.

De ruimte achterin is goed, maar niet van

limousine-kwaliteit; met gestrekte benen onderuit zitten lukt niet. Optioneel is een tweede achterbank(je) leverbaar, waarop kinderen -tegen de rijrichting in- kunnen zitten.

Ook de afwerkingskwaliteit is typisch Amerikaans. De deuren vallen niet met een solide plof dicht en de gebruikte materialen zijn fraai doch fragiel. De testauto had daarom meer weg van een handgemaakte conceptcar dan van een solide productieauto. Op dit punt blijft Tesla ver achter bij de concurrentie.



Om te benadrukken hoe vernieuwend de techniek van de Model S is, heeft Tesla gekozen voor een dashboard dat voornamelijk uit beeldschermen bestaat. Het display in de middenconsole is zelfs groter dan de TV in menig slaapkamer! Met knoppen op het stuurwiel kan de bestuurder de getoonde informatie zelf verdelen over de diverse beeldschermen. De beeldschermen bieden geen ergonomische verbetering, maar maken de auto wel interessanter.

Prestaties

Enmaal op de buitenweg zijn de parkeerproblemen en het tekort aan hoofdruimte snel vergeten. Bij een auto als deze gaat het om comfort en hier verslaat de Model S alle concurrenten met de handen op de rug. Een elektromotor is stiller, sterker én soepeler dan zelfs de beste benzinemotor. Bovendien kiest Tesla voor een zeer krachtige elektromotor, zodat de Model S op de koop toe sneller is dan de snelste

benzinegestookte modellen van de concurrentie.

De hier gereden "85 kW"-uitvoering sprint in 5.6 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u. De "Performance" versie heeft hier slechts 4.4 seconden voor nodig. Ter vergelijking: alleen een Mercedes-Benz S65 AMG kan dit even snel, maar die kost bijna het viervoudige en heeft een verbruik waar zelfs een pomphouder het schaamrood van op de kaken zou krijgen.



De Model S heeft geen directe uitstoot, maar wordt aan het stopcontact (of snellader) opgeladen. Hoe milieubelastend dit is, is afhankelijk van de gekozen energiemaatschappij. Daarbij heeft Tesla een eigen netwerk van zogenaamde "superchargers" waar Tesla-rijders gratis (!) en razendsnel kunnen opladen. Omdat een elektromotor efficiënter is dan een verbrandingsmotor, is het uiteindelijke rendement vrijwel altijd hoger. Immers, de verbrandingsmotor zet een groot deel van de energie om in ongewenste zaken als warmte en lawaai.



Actieradius

Onder de bodem van de Model S is een accupakket te vinden dat bestaat uit meer dan 7.000 individuele cellen. Samen zijn deze goed voor een capaciteit van 85 kWh. Ter vergelijking: dat is bijna drie keer meer dan een Nissan Leaf, de populairste elektrische auto van dit moment.

Zoals alle elektrische auto's, wint de Model S energie terug tijdens remmen of uitrollen. Bijzonder is dat de bestuurder zelf kan kiezen hoeveel energie wordt teruggewonnen. Bij maximaal terugwinnen houdt de auto sterk in bij het loslaten van het gaspedaal. Bij minder terugwinnen rolt de Model S juist verder uit wanneer geen gas wordt gegeven. Tijdens het remmen wordt altijd maximaal teruggewonnen. Bovendien is een speciaal "noodstop"-programma beschikbaar waardoor de remweg imposant kort is.



In de praktijk kan de Model S zo'n 400 km afleggen op

een volle accu. Daarna komt de auto onherroepelijk tot stilstand; er is geen hulpmotor om op terug te vallen. Deze actieradius is groter dan bij de meeste andere elektrische auto's, maar veel minder dan andere luxe reisauto's. Echter, het eerder genoemde netwerk van "superchargers" maakt veel goed.

Weggedrag

Het accu-pakket weegt zo'n 800 kg. Dat is meer dan het totaalgewicht van een kleine stadsauto of sportwagen. Echter, op alle andere punten heeft Tesla gewicht weten te besparen. Uiteindelijk is de Model S "slechts" 100 à 200 kg zwaarder dan een vergelijkbare auto met traditionele techniek.

Bovendien bevindt het gewicht zich onderin de auto, waardoor het zwaartepunt zeer laag ligt. Ook gunstig: het gewicht is vrijwel evenredig over de voor- en achterwielen verdeeld.



In snel genomen bochten bijt de Model S zich vastberaden vast en geeft deze groene rakker de anderen opnieuw het nakijken. Dankzij de achterwielaandrijving is het gevoel in het stuurwiel zuiver, omdat het niet wordt verstoord door aandrijfkrachten.

Alleen tijdens een zigzag of uitwijkmanoeuvre op hoge snelheid maken de banden (maat 245/45R19) en het elektronisch stabiliteitssysteem geen schijn van kans en glijdt deze zwaargewicht hopeloos zijwaarts. In alle andere gevallen is weinig merkbaar van het

"overgewicht" en rijdt de Model S juist ontwapenend makkelijk.

Conclusie

Het relatief nieuwe merk Tesla gaat de strijd aan in de topklasse met de "Model S". Deze grote, luxe reisauto is geheel elektrisch aangedreven. Of de Model S ook beter is, is een kwestie van smaak.

Als luxe reisauto schiet de Model S op diverse punten tekort. Zo is de binnenruimte matig voor een auto van deze omvang. De afwerkingskwaliteit blijft ook achter en daarom ontbreekt het gevoel van perfectie dat topmodellen van de gevestigde orde wel geven. De actieradius is minder dan die van luxe reisauto's met verbrandingsmotor, maar dankzij Tesla's "superchargers" kan zo snel (en voordelig!) worden geladen dat dit nauwelijks een probleem is.

Als liefhebbersauto weet de Model S meer dan te overtuigen. Dankzij de elektrische aandrijving is deze Tesla comfortabeler, beduidend sneller en minder milieubelastend dan een traditionele auto. Van het forse gewicht van de accu's is weinig te merken; de rijeigenschappen staan op hetzelfde niveau als bij de concurrentie. Dankzij het enorme belastingvoordeel op elektrische auto's is de Model S veel voordeliger dan de tegenstrevers. Op die manier worden zowel de idealisten als de fiscalisten eenvoudig over de drempel getrokken. ■



Specificaties

Tesla Model S 85 kW

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	497 x 197 x 145 cm
Wielbasis	296 cm
Gewicht	2.108 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	n.b.
Bagageruimte	150 l
Bandenmaat	245/45R19

Motor en prestaties

Vermogen	362 pk @ 6000 tpm
Koppel	440 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,6 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 82.000,-
Prijs instapmodel	€ 82.000,-