



Bjorn Blokzijl
31 augustus 2016

Vlaggendrager

Warmterecords worden jaar na jaar gebroken en ook de toekomst ziet er weinig rooskleurig uit als het gaat om het klimaat. Eén van de redenen van het stijgen van de temperatuur is de enorme hoeveelheid CO2 die de lucht wordt ingestuwd. Hoewel er veel gedaan is om dit tegen te gaan, steeg de uitstoot van dit gas sinds 1990 met ruim 20%. Om toch in auto's te kunnen blijven rijden, moest gezocht worden naar een meer duurzame manier. Elektriciteit kan in theorie 100% duurzaam opgewekt worden en is dus - als het gaat om het milieu - een betere keuze dan het verbranden van benzine, gas of diesel. Tesla is in een vroeg stadium op deze ontwikkeling gesprongen en ontwikkelde voor de grote massa de Model S. Sinds zijn introductie in 2013 werden bijna 5.500 exemplaren in ons land verkocht. Niet mis voor een auto die in de basisuitvoering al 66 mille moet kosten. Aan de andere kant van het gamma vind je de P90D. Met 700 pk op alle vier de wielen en een bereik van ruim 400 km moet de auto een nieuwe type klant aan zich binden. Wij zoeken uit of hij deze potentie heeft.



Vloeiend

Tesla heeft bij de ontwikkeling van de Model S gekozen voor een ontwerp dat niet zou misstaan bij een brandstof-aangedreven auto. Heel anders dan de tactiek van Nissan gaat de auto zonder veel moeite op in het straatbeeld. Dit wil niet zeggen dat hij een grijze muis is, geenszins zelfs. Met zijn vloeiende lijnen en ietwat bolle vormen valt hij bij het gros van de Nederlanders in de smaak. Als P90D staat hij daarbij op fraai lichtmetaal en is hij uitgevoerd met details in koolstofvezel. Toch is er ondanks de aflopende daklijn - optioneel - ruimte voor een zesde en zevende zitplek. De door ons gereden auto is daar niet van voorzien, dus heb je de beschikking over een grote bagageruimte die door de grote achterklep eenvoudig te bereiken is. Het ontbreken van een stationcar-variant is hiermee grotendeels teniet gedaan. Inmiddels staat de licht gefacelifte Model S in de showroom. Op technisch vlak veranderde er niets, maar de neus is naar voorbeeld van de Model X aangepast. De zwarte inzetstukken zijn verdwenen waardoor de voorzijde een cleaner voorkomen heeft. Over smaak valt niet te twisten, maar naar onze mening is de auto er vooral meer onderscheidend uit gaan zien.



Praktisch nut en design komen samen

Hoewel Renault bij de nieuwe generatie modellen gebruik maakt van een groot scherm centraal op het dashboard - zoals in de Talisman - valt deze in het niet met het exemplaar in de Tesla. In het verder minimalistisch, doch modern en fraai vormgegeven interieur valt het scherm direct op. De enige twee knoppen die je op het dashboard vindt, zijn die voor de activatie van de alarmlichten en voor het openen van het dashboardkastje. Het scherm is er niet alleen voor de gebruikelijke zaken als navigatie- en audiobediening, maar ook kun je het internet raadplegen. Het scherm laat zich eenvoudig in twee secties verdelen en de bediening gaat snel en voor een tabletgebruiker geheel intuïtief.

Door het ontbreken van accu's in de kofferruimte - zoals bij bijvoorbeeld de Ford C-Max wel het geval is - is er ruim plek voor de bagage. Deze kun je niet alleen achter de achterbank zetten, maar ook onder de klep in de neus is een praktische ruimte beschikbaar. De binnenruimte is voor de bestuurder, bijrijder en de bagage prima in orde. Op de achterbank heb je als lange passagier voldoende beenruimte, maar de kruin raakt al snel het hemeltje. Bij veel van zijn concurrenten - met een conventionele



Tesla Model S P90D Ludicrous

aandrijflijn - is dit beter voor elkaar.



Achtbaangevoel

Als autoliefhebber wil je weten hoeveel vermogen de motor levert in de auto die je rijdt. Dit is relatief eenvoudig te meten bij een auto met een verbrandingsmotor, maar bij een auto met een elektrische aandrijving gaat dat minder makkelijk. Toch geeft Tesla een maximum vermogen van 700 pk en een koppel van 930 Nm op. Uit verschillende vermogenstests komen echter variërende waarden - zowel hoger als lager dan opgegeven - naar voren. Waar het  cht om gaat, is natuurlijk de prestatie die de auto kan leveren door het vermogen in dit geval op alle wielen los te laten. Bestel je hem als P90D, dan moet de 100 km / u in 3.3 seconden worden aangetikt. Kruis je Ludicrous aan op de bescheiden optielijst, dan gaan daar nog eens drie tienden van een seconde van af. Op papier is dit gegeven al indrukwekkend, maar in de praktijk is het spektakel nog vele malen groter. Als je met een auto als een McLaren 650S de standaardsprint aflegt - die het in dezelfde korte tijd zou moeten kunnen doen - dan gaat dat gepaard met een hoop kabaal en om grip smekende banden. In de Tesla zijn de enige geluiden



Tesla Model S P90D Ludicrous

die je hoort de ietwat fluitende elektromotoren en windgeruis. Het gevoel dat je krijgt in je lichaam is onbeschrijfelijk, al doet het denken aan een snelle achtbaan. Met deze prestaties loopt de auto ten opzichte van de conventioneel aangedreven concurrenten ver voor. Geen van de RS'en, M's en AMG's in het D-segment hebben een dusdanige acceleratie en zullen de Tesla pas voorbij steken als deze zijn afgeregelde topsnelheid van 250 km / u heeft bereikt. De Amerikanen laten des te meer zien dat elektrisch rijden niet saai hoeft te zijn.



Technisch vernuft

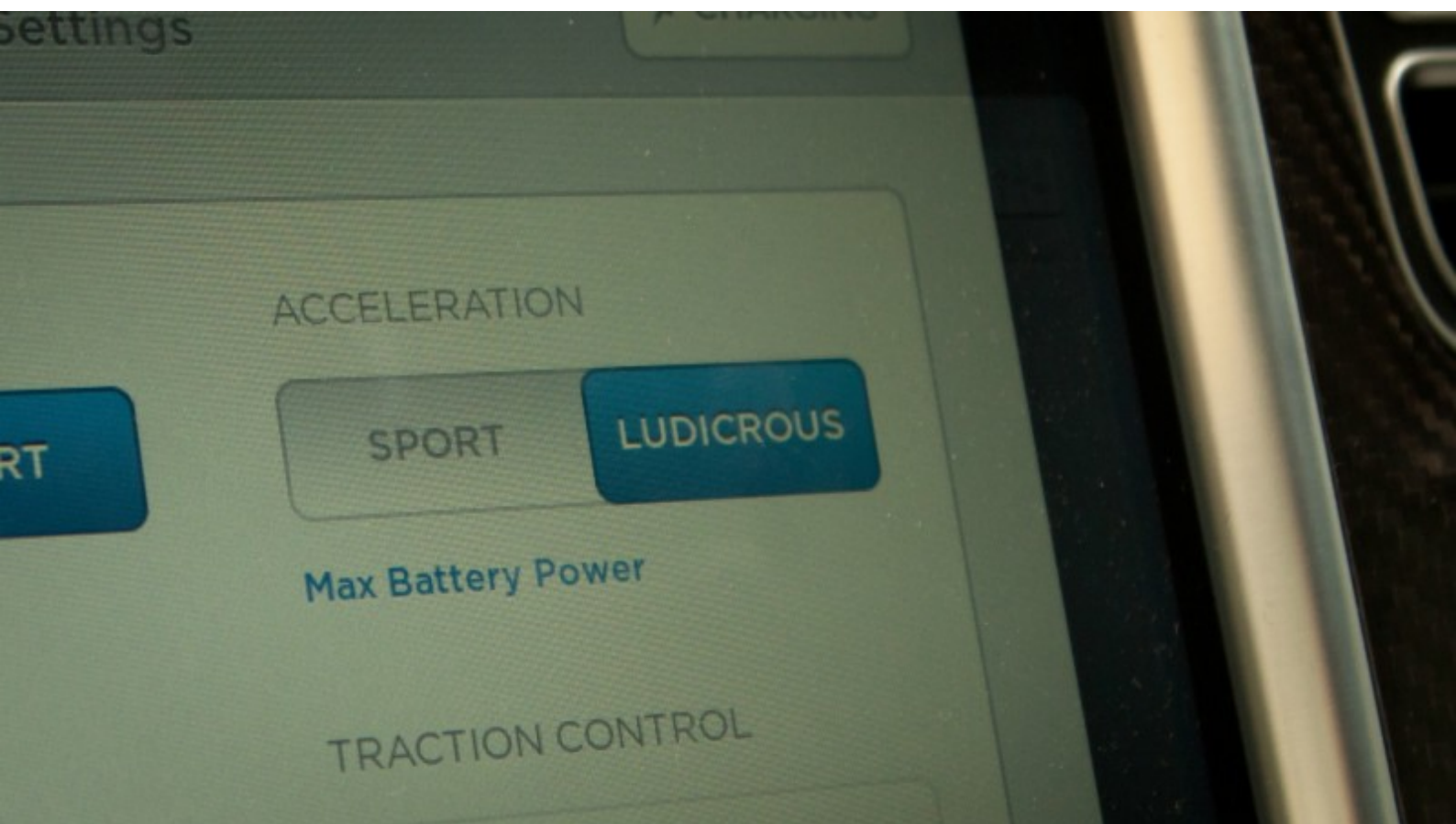
In de bodemsectie van de Model S is het accupakket gemonteerd. Dit heeft niet alleen een voordeel voor de bagageruimte zowel voor- als achterin. Het verlaagde zwaartepunt zorgt voor een betere wegligging, wat vooral in bochten merkbaar is. Ondanks dat de Tesla in deze uitvoering een lieve 2.238 kg weegt, merk je hier zelfs in rap genomen bochten weinig van. Dit komt niet alleen op het conto van het strakke onderstel, maar ook de pientere aandrijflijn werkt hier aan mee. De vernufte elektronica berekent constant hoeveel vermogen naar de wielen gestuurd kan worden zonder dat



Tesla Model S P90D Ludicrous

er wielspin ontstaat. Bijkomend voordeel hierbij is dat de bandenslijtage in de praktijk een stuk lager uitvalt dan bij vergelijkbaar presterende auto's met een brandstofmotor. Door zo efficiënt mogelijk om te gaan met de energie in het accupakket kun je een zo groot mogelijke actieradius halen. Met een volle accu heb je 90 kW / u tot je beschikking. Rijd je met het Nederlandse verkeer mee en laat je je niet teveel verleiden om het gehele vermogen te gebruiken, dan is een afstand van 400 - zonder bij te laden - eenvoudig te behalen. Trap je het rechter pedaal wat vaker diep(er) in, dan is de actieradius uiteraard wat kleiner. Geniet je constant van de rappe acceleratie en is de accu leeg, dan laat deze zich via een snellader in 20 minuten halfvol laden. Na 40 minuten is hij voor 80% gevuld met energie.

De elektronica in de Tesla wordt niet alleen gebruikt om het vermogen zo efficiënt mogelijk op de weg te zetten. Zet je alle hulpsystemen op scherp, dan kan de auto zich autonoom door het verkeer bewegen. Het systeem werkt zo goed, dat je snel vertrouwen krijgt in het kunnen van de auto. Hij remt zelf als dat nodig is en hij schat zelfs lange doordraaiende bochten op de snelweg juist in en rondt deze op een veilige snelheid. Van rijbaan wisselen kan de auto ook zelf, al moet je - aangezien dit zo in de Nederlandse wetgeving is opgenomen - wel de handen aan het stuur houden bij deze manoeuvre.



De Olympische gedachte overtroffen

Voor de start van de Olympische Spelen wordt bepaald wie de nationale vlag mag dragen. De sporter die een bijzondere prestatie heeft neergezet, maakt een grote kans. Het lijdend voorwerp van deze test zet met zijn indrukwekkende acceleratie een dusdanige benchmark neer, dat hij gezien mag worden als de vlaggendrager der elektrische auto's. Blijvend in de Olympische gedachte: Tesla vindt het belangrijk om mee te doen in het segment der milieuvriendelijke auto's, waarbij ze met de Model S P90D Ludicrous een winnaar in huis hebben.

Plus

- + Zeer indrukwekkende prestaties
- + Goede rijeigenschappen
- + Grote actieradius

Min

- Hoofdruimte achterin valt tegen
- Hoge prijs