



Max Veldhuis
september 2021

De ideale Tesla?

Met de introductie van de Model Y heeft Tesla vier modellen in de, al dan niet virtuele, showroom staan. Is het 'gewoon' een opgehoogde Model 3, of gaat de nieuwste telg uit de Tesla-familie verder dan dat? Een dag met de Model Y biedt enkele antwoorden.

We staan voor een stoplicht in Amsterdam-Zuidoost, om de hoek bij Tesla. Naast ons stopt een -ongetwijfeld trotse- eigenaar van een Mercedes-AMG A 45 S. De beste man had lef, want hij keek uitdagend naar onze test-Model Y. In afwachting van het groene licht hoorden we zijn motor toeren maken. Hij was klaar voor de aanval. Ondertussen was het op de muziek na stil in de Tesla. Dan springt het licht op groen. Bij het neergaan van het stroompedaal laat de Model Y zijn vermogen direct los op het asfalt en schiet weg, terwijl de A 45 zijn vermogen nog op moet bouwen. In de bebouwde kom maakt hij geen schijn van kans tegen 'onze' gezins-SUV, die we nog niet eens mee hebben in de Performance-uitvoering. Tesla's blijven fantastische sprintkanonnen, maar dat is uiteraard maar Ã©n som van alle delen. Zeker in het geval van de Model Y, die een aantal minpunten van zijn bloedverwant, de Model 3, weg weet te poetsen.



Geen originaliteitsprijs

Met de Model Y volgt Tesla duidelijk de lijn die het eerder inzette met de Model X. In feite is de Y gewoon een uitgerekte Model 3, waar de X zich ook op die manier verhoudt tot de Model S. De testauto is gespoten in 'Deep Blue Metallic' en rolt op zwarte 20-inch 'Induction'-wielen, opties van respectievelijk 1.200 en 2.300 euro. In alle opzichten gaat de Model Y zijn kleine broertje qua formaat voorbij: hij is 5,7 centimeter langer, 7,2 centimeter breder en maar liefst 18,1 centimeter hoger. Die extra hoogte zit vooral in de carrosserie van de Model Y, want de bodemvrijheid verschilt met 16,7 centimeter niet wezenlijk van de 14 centimeter van de Model 3. Dat heeft positieve gevolgen voor de interieurruimte, waar we later nog even op terug zullen komen.

De getinte ramen zijn een ander aspect waarmee de Model Y zich onderscheidt. Daarmee moet je het overigens ook doen, want de auto is niet zonder donkere beglazing te bestellen. Verder is de kofferklep van de Y voortaan een vijfde deur omdat de achterraut mee scharniert. Daarmee is het een stuk makkelijker geworden om grote voorwerpen in te laden. Overigens valt de achterklep bij het sluiten wel behoorlijk hard



Tesla Model Y Long Range

in het slot. Voor veel mensen zal dit geen dealbreaker zijn, maar bij een Volvo XC40 P8 Recharge of een BMW iX3 - om maar even wat concurrenten te noemen - zal je dat niet aantreffen. Dat geldt ook voor de carrosserienaden, die bij de Model Y op sommige plekken net wat wijder zijn dan op andere plekken. Wat kwaliteit betreft staat het er bij Tesla weliswaar heel wat beter voor dan een aantal jaar geleden, maar nog steeds valt er op dit vlak wel een slag te slaan voor de Amerikanen.



Ruimtewonder

Qua ontwerp hoeven we niet heel veel woorden vuil te maken aan het interieur van de Model Y. Dat is met het dominant aanwezige touchscreen en de verder zeer minimalistische opzet nagenoeg exact hetzelfde als dat van de Model 3. Je zou dan ook verwachten dat de beleving achter het stuur overeenkomt, maar dat is nadrukkelijk niet het geval. Het begint met de zitpositie: die is een stuk hoger en je hebt meer het gevoel 'op de bok' te zitten. Voor liefhebbers van een sportieve zithouding - die je in de Model 3 wÃ© hebt - is dat wellicht jammer, maar voor het grootste deel van de mensen is de hoge zit juist prettig. Bovendien stap je een stuk makkelijker in en uit de



Tesla Model Y Long Range

auto en heb je ook meer overzicht. Wat dat betreft is het dus maar net waar je persoonlijke voorkeur naar uitgaat.

Scoren doet de Model Y met name als het gaat om de ruimte op de achterbank. Waar je in de Model 3 als volwassene eigenlijk niet met goed fatsoen kunt plaatsnemen door het gebrek aan zowel been- als hoofdruimte, zit je in de Model Y juist als een vorst. De bank staat hoger ten opzichte van de vloer en onder de voorstoelen is veel meer ruimte, waardoor je je benen een stuk beter kwijt kunt. Als volwassene van 1,86 meter kun je daardoor bijna met gestrekte benen achter jezelf zitten. Ook de hoofdruimte is door de hogere daklijn een stuk beter voor elkaar dan bij de Model 3. Zelfs in het midden van de bank kun je prima plaatsnemen.

Veel bagage meenemen is ook geen enkel probleem, want de bagageruimte is nog weer een stuk groter geworden dan die van de Model 3. Zoals eerder in deze test al aangestipt is het ook een stuk makkelijker geworden om grote voorwerpen in te laden. Daarnaast kan de achterbank vanuit de kofferbakruimte neergeklapt worden. Wel ontbreekt de hoedenplank in de Model Y. Tesla zegt dat de getinte ramen voldoende privacy bieden, maar desondanks oogt het een beetje slordig, vooral als je op de achterbank zit en naar achteren een open ruimte in kijkt. De Model Y zou ook als zevenzitter op de markt komen, maar vooralsnog is die optie voor de Nederlandse markt niet beschikbaar.



Snel en efficiënt

De inleiding verraadde het al: de Model Y is ontzettend snel. De Long Range die wij mee hebben, accelereert in 5,1 seconden naar de 100 km/h. Dat lijkt op papier misschien niet heel snel, maar door het direct beschikbare koppel van 527 Nm krijg je toch een behoorlijke schop in je rug. De topsnelheid van 217 km/h is ook niets om je voor te schamen: veel EV's uit dit segment komen niet verder dan 180 km/h. Voor wie dat niet voldoende is, biedt Tesla de Model Y Performance als oplossing. Die knalt in een ontzagwekkende 3,7 seconden naar de 100 km/h en schopt het tot 241 km/h.

Ten opzichte van de Model 3 is de Model Y niet eens heel veel zwaarder. Het leeggewicht van de SUV bedraagt 1.950 kilo, waarmee hij 119 kilo zwaarder is dan zijn kleine broertje. In de rij-eigenschappen is het dan ook niet zozeer het gewicht dat je merkt, maar wel dat de Model Y hoger op zijn wielen staat en duidelijk meer de neiging heeft tot overhellen in de bochten. Dat neemt niet weg dat je voor de auto die het is nog steeds behoorlijk hard de hoek om kunt. Verder is de Model Y duidelijk iets comfortabeler dan de Model 3, maar hij is nog aardig straf geveerd om de hoge koets



Tesla Model Y Long Range

in het gareel te houden. Verwacht in dat opzicht dus geen wereld van verschil.

Omdat we de Model Y Ã©Ã©n dag mee hadden, konden we de efficiency slechts in beperkte mate meten. Desondanks stelden we een zo'n gevarieerd mogelijke rit samen. Snelwegkilometers, een stuk door Rotterdam, provinciale wegen; alles passeerde de revue. Over de 318 kilometer die we aflegden, verbruikte de Model Y 50 kWh aan stroom, wat neerkomt op een gemiddeld stroomverbruik van 156 Wh per kilometer. Daarmee is de Model Y een stuk zuiniger dan bijvoorbeeld een Skoda Enyaq, die in ongeveer dezelfde weersomstandigheden gemiddeld op 186 Wh per kilometer uitkwam. Combineer het zuinige energieverbruik van de Model Y met het nog immer superieure Supercharger-netwerk en een maximale laadsnelheid van 250 kW en je hebt een auto waarmee je zonder problemen een langere (vakantie)rit kunt maken.



Simpel samenstellen

Met een vanafprijs van 65.010 euro is de Model Y allerminst goedkoop. Tesla levert hem namelijk pas vanaf de 'Long Range' met vierwielaandrijving. Een goedkopere



Tesla Model Y Long Range

'Standard Range' met alleen achterwielaandrijving was kort leverbaar in Amerika, maar uiteindelijk besloot Tesla om van die variant af te zien. Qua lakkleuren is de keuze beperkt tot 5 kleuren: Pearl White is standaard, het 'Deep Blue Metallic' van de testauto kost 1.200 euro extra. De duurste kleur is Red Multi-Coat, waarvoor je 2.300 euro achter moet laten bij Tesla. Het schoeisel van de Model Y beperkt zich tot 19- en 20-inch wielen. Voor die laatste 'Induction'-wielen, waarop onze testauto rolt, mag je nog eens 2.300 euro op tafel leggen.

Voor het interieur heb je de keuze uit zwart kunstleer met houtinleg of een wit interieur met witte sierlijsten, waarvoor je 1.200 euro moet bijleggen. Momenteel is de Model Y in Europa alleen verkrijgbaar met 5 zitplaatsen. Tesla zegt dat een zevenzitter binnenkort leverbaar wordt, maar wil daar geen termijn voor noemen. Een trekhaak behoort eveneens tot de mogelijkheden, maar die wordt dan pas na levering gemonteerd. Wel kun je dan 1.600 kilo trekken met je Model Y.Â

Tot slot kun je nog kiezen voor twee Autopilot-pakketten: Enhanced Autopilot en Full Self-Driving Capability. Met de eerste kan je Model Y automatisch van weghelft wisselen, automatisch inparkeren en op afstand bediend worden via je smartphone. Met het 'FSD'-pakket wordt het op termijn mogelijk om de auto zelf te laten rijden en herkent de Tesla stoplichten. Overigens zijn deze pakketten ook los 'over-the-air' te bestellen, mocht je bij aankoop twijfelen.



Benchmark

Om de vraag uit de inleiding te beantwoorden: de Model Y is zeker meer dan alleen een opgehoogde Model 3. Hoewel het ontwerp weinig vernieuwend is, is de zitpositie achter het stuur radicaal anders en heeft de Y flink meer interieurruimte dan zijn lagere evenknie. Op het vlak van rij-eigenschappen is hij uiteraard niet zo sportief als de Model 3, maar daar staat dan wel weer meer comfort en overzicht tegenover. De Model Y is, kortom, een auto die een stuk veelzijdiger is. Hij is weliswaar duurder dan auto's als de Volkswagen ID4, XC40 P8 Recharge en de Skoda Enyaq, maar daar staat tegenover dat de Tesla sneller, efficiënter en door het Supercharger-netwerk makkelijker in het gebruik is.

Wel laat de Model Y op het vlak van bouwkwaliteit nog wat te wensen over ten opzichte van de concurrentie: de naden in de carrosserie zijn niet altijd gelijk en de elektrische achterklep valt behoorlijk hard dicht. Ook zit er geen hoedenplank in de kofferruimte. Het zijn zeker geen onoverkomelijke punten, maar voor een auto van meer dan 65.000 euro verwacht je wel dat dit soort zaken op orde zijn. Toch is er onder aan de streep



Tesla Model Y Long Range

maar Ã©Ã©n conclusie: Tesla is op EV-gebied nog steeds de benchmark.

Plus

- + Veel interieurruimte
- + EfficiÃ«nt
- + Wezenlijk anders dan Model 3 qua rijden...

Min

- ...maar dat geldt niet voor het ontwerp
- Bouwkwiteit soms nog ondermaats
- Geen hoedenplank