



Wilbert Huls
13 mei 2011

Eerbetoon

Nikola Tesla stond aan het eind van de 19e eeuw aan de wieg van veel toepassingen van elektriciteit die in de moderne wereld nog steeds gebruikt worden. Zijn uitvindingen van de wisselstroomgenerator en -elektromotor dwongen Thomas Edison destijds zelfs om van zijn eigen idee af te stappen. Toch is Tesla door zijn idealistische en dus minder commerciële insteek een stuk minder bekend geworden dan Edison. Nu de autowereld aan de vooravond staat van grootschalige toepassing van elektromotoren heeft het Amerikaanse automerk dat daarin voorop loopt zich Tesla Motors gedoopt.



Beproefde techniek

Voor haar eerste model heeft Tesla Motor de verstandige afweging gemaakt om bestaande autotechniek in te kopen bij Lotus, om zich zodoende bijna volledig op de elektrische componenten te kunnen richten. Onderhuids is de Roadster dan ook grotendeels gelijk aan de Lotus Elise, wat ook in het exterieur goed terug te zien is. Dit maakt wel dat er gebruik is gemaakt van een meer dan tien jaar oude basis en dat is bijvoorbeeld in het interieur duidelijk terug te zien. Doordat de Lotus van zichzelf al vrij karig was, wordt het contrast met hedendaagse interieurs des te sterker. Waar je - afgezien van de bijbehorende aanschafprijs - nog best genoeg kan nemen met een sober interieur, zijn de zeer matige afwerking met daar bovenop diverse flinke rammels wel vervelend. Er moet wel gezegd worden dat de geteste uitvoering een zogenaamde 2.0 betreft, waar Tesla enige tijd geleden zelf al de 2.5 heeft geïntroduceerd. Dit keer hebben de cijfers niks met motorinhoud te maken, maar moet het gelezen worden als



Tesla Roadster 2.0 Sport Signature Edition

een nieuwe versie bij een computerprogramma.



Ambassadeur

We hebben de auto enkele dagen geleend van het Amsterdamse bedrijf The New Motion dat zich hard maakt voor een bredere inzet van elektrisch vervoer. En voor de promotie van elektrische mobiliteit kan het zich geen betere ambassadeur wensen dan deze Tesla Roadster. Om elektrisch rijden hangt nog een beetje dezelfde geur als om barbecueën met vegetarische hamburgers of je toilet spoelen met regenwater, maar deze elektrische tweezitter maakt korte metten met dat geitenwollensokkenimago. In minder dan vier seconden zoef je naar een snelheid van 100 km/h, dat zijn acceleratiewaarden waar zelfs menig Ferrari of Lamborghini niet aan kan tippen. Hoezo suf imago? Doordat bij elektromotoren het volledige koppel direct beschikbaar is vanaf nul toeren is een dergelijke sprint mogelijk. Met een metro-achtige zoem vlieg



Tesla Roadster 2.0 Sport Signature Edition

je in rap tempo naar 100 km/h en verder, al raakt de fut er dan wel een beetje uit. Dat wordt bevestigd door de opgegeven topsnelheid van 'slechts' 200 km/h waar andere sportieve auto's met een flinke sprint in de benen minimaal aan (een begrensde) 250 km/h komen. Toch wordt door een auto als deze duidelijk waartoe elektrische techniek in staat is.



Onconventioneel

De hamvraag is bij een auto als deze altijd of je het motorgeluid ook mist. Het antwoord daarop is niet eenduidig. Bij een auto als de Nissan Leaf of de Mitsubishi i-MiEV misten we het sowieso niet, maar nu is het toch wel een vreemde gewaarwording om alleen maar wat gezoem te horen. Dus ja, je mist het wel. Aan de andere kant moet nu ook gewoon eens een keer de knop om en moeten we niet blijven hangen in de zwijm van nostalgie. We hebben nog nooit iemand horen klagen dat hij



Tesla Roadster 2.0 Sport Signature Edition

het knisperende geluid van een haardvuur miste bij zijn CV-installatie, dus moeten we er hier ook maar gewoon overheen stappen. Een opvallend detail bij de meter achter het stuur is dat er zowel een schaalverdeling staat voor de snelheid als voor het toerental. Daar blijkt maar weer dat de conventionele gedachten losgelaten moeten worden, want doordat de elektrische Roadster niet over een versnellingsbak beschikt, verhoudt het toerental zich recht evenredig met de snelheid. Zo hoort bij 2.000 toeren per minuut een snelheid van net geen 30 km/h en evenzo bij 10.000 toeren 140 km/h en gaat het toerental in de praktijk door tot 14.000 tpm.

De Tesla benadrukt het plezier dat je kan hebben met een elektrische auto. De Lotustechniek staat garant voor een echte rijdersauto. Al is de Tesla zeker een stuk minder lichtvoetig dan bijvoorbeeld de Exige S waarmee ook zijn techniek deelt, toch ga je nog steeds heerlijk vlak door de bochten. Ondanks dat het stuur ietwat vaag rond de middenstand voelt, kan je er toch voor de rest de bochten heerlijk mee aansnijden. Daarbij is het wel prettig om een stabiele voet te hebben, want doordat je met een kleine voetbeweging razendsnel meer vermogen naar de achterwielen kan sturen, ziet het stabiliteitssysteem snel reden om in te grijpen. Zelf moet je overigens ook nog wel eens corrigeren voor het geval er een beetje wind staat. De Tesla is namelijk tegen de verwachting in behoorlijk windgevoelig. Met de kap open ben je op de snelweg zelfs continu aan het corrigeren.



Doordacht

De actieradius is bij de Tesla Roadster een grote pre. Met een bereik van rond de 200 km bij stevig gebruik en zelfs zo'n 300 km wanneer je wat gematigder rijdt, doet hij het ronduit goed. Beter had het Amerikaanse merk deze waarde ook als fabrieksopgave aangehouden, want daar hoeven ze zich niet voor te schamen, maar de opgegeven 392 km blijkt een brug te ver. Evengoed geen angst dus om niet thuis te kunnen komen, al houd je je onwillekeurig toch een beetje in bij een lange reis met stevig doorrijden totdat je zeker weet dat het bereik voldoende is. Het laden kan gewoon thuis in de garage of onder de carport en het mooie is dat het oplaadsysteem ingesteld kan worden op het aantal ampère dat het mag trekken. Mocht hij op dezelfde groep moeten als het koffiezetapparaat dan kan je tenminste nog een bakje zetten terwijl de auto - het zij iets langzamer - bijgeladen wordt. Zo blijkt weer dat de auto ontwikkeld is vanuit een elektrisch standpunt en dat er goed is nagedacht over de praktische



Tesla Roadster 2.0 Sport Signature Edition

gevolgen. Uiteraard zorgt de Tesla ervoor dat zo min mogelijk energie verloren gaat. Zodra het stroompedaal gelift wordt, zie je de verbruiksmeter de andere kant opschieten en wordt duidelijk de remkracht zoveel mogelijk omgezet in energie die weer naar het accupakket wordt teruggeleid. Wanneer je gewoon wil uitrollen voor een verkeerslicht dien je het pedaal nog iets aan te raken, want het regeneratieve systeem vertraagd sneller dan wanneer bij een reguliere auto het gas losgelaten wordt. Bij het remmen bemerk je trouwens ook het systeem, want het gaat aanmerkelijk minder krachtig dan je zou verwachten bij een sportieve auto als deze.



Fijne toekomstmuziek

Hoe dan ook is duidelijk geworden waar het met elektrisch vervoer heen kan in de toekomst. Verder dan waar menigeen nu zal vermoeden. Deze test heeft de huidige mogelijkheden al aan het licht gebracht, maar je merkt ook om je heen dat de auto veel



Tesla Roadster 2.0 Sport Signature Edition

enthousiasme oproept. De droge cijfers leveren bewonderende blikken op, maar het brengt ook nieuwsgierigheid bij mensen naar boven als het gaat om de dagelijkse praktijk van elektrisch rijden. Men wil er dan toch graag het fijne van weten. Tesla zelf gaat niet op zijn lauweren rusten, want hun 'Model S' is inmiddels aan het grote publiek getoond en zal medio volgend jaar ook in Europa verkrijgbaar worden. En die vierzitter krijgt voor zijn introductie al concurrentie van een andere sportieveling, de Fisker Karma. Wie nog durft te beweren dat elektrisch rijden voor ecohippies is...

Met dank aan The New Motion.

Plus

- + Technisch vernuft
- + Sensationeel snel
- + Prima bereik

Min

- Gedateerde basis
- Windgevoelig
- Remkracht