



Martijn Verhoef
6 december 2016

De toekomst is hier

Geen enkel ander merk wist elektrisch rijden zo cool te maken als Tesla. Uitzonderlijke prestaties in combinatie met een milieubewust karakter en een hightech bediening bleek een schot in de roos. Bij een doorsnee personenauto zal het de bezitter een worst zijn of er bij een onderhoudsbeurt nieuwe software wordt geïnstalleerd, enkele VAG-rijders daargelaten. Maar Teslarijders kijken reikhalzend uit naar een update. Deze is gewoon op de oprit via een draadloze verbinding is installeren en brengt steevast nieuwe functies met zich mee. Nu is dit genot ook met maximaal zeven personen te beleven en het zal de eer van Elon Musk te na zijn om er dan maar gelijk een saaie gezinswagen van te maken. Meer futuristisch dan ooit is daar de Model X, een kruising van een SUV en een MPV. Of deze auto nog een beetje fun te bieden heeft, zochten we graag voor je uit.



Vleugeldeuren

Auto's die automatisch ontgrendelen zodra je in de buurt bent, zijn al vele jaren geen uitzondering meer. De Model X opent echter na wat 'swipen' in het instellingenmenu het voorportier zodra je aan komt lopen. Ook de vleugeldeuren voor de achterpassagiers zijn elektrisch te openen en te sluiten, via fysieke knoppen, de afstandsbediening en het touchscreen. Met een sensor wordt rekening gehouden met ernaast geparkeerde auto's of een laag dak van bijvoorbeeld een parkeergarage. Zeker met de vleugeldeuren open is de Model X een imposante verschijning. Denk je die gimmick even weg en het ontwerp mag geen verrassing heten, want dan zie je voornamelijk een opgehoogde Model S. Het gewijzigde neusje van de gefacelifte S is ook gelijk op de Model X gezet, waardoor de auto profiteert van full-led koplampen. Een hele verbetering ten opzichte van de wat matige xenonlampen uit de pre-facelift Model S. De 22 inch wielen zijn relatief niet overdreven qua omvang, maar kosten wel een vermogen (6100 euro).



Hightech met kinderziektes

Ook van binnen is het ontwerp niet revolutionair ten opzichte van het lage broertje, maar wel ten opzichte van een vergelijkbare SUV. In het oog springt natuurlijk het grote touchscreen. Deze doet nog het meest denken aan een uit de kluiten gewassen iPad. De bediening ervan is net zo gemakkelijk, want nadat je even gewend bent aan de menustructuur vind je feilloos je weg in de instellingen en multimediafuncties. De camera achter zorgt voor een haarscherp beeld en het is daarom wel jammer - gezien de buitenmaten van de auto - dat er niet een 360 graden beeld beschikbaar is. Op de voorste zitplaatsen valt met name de gigantische panoramische voorruit op die voor een ruimtelijk gevoel zorgt. De zonnekleppen zijn met magneten te bevestigen, maar voegen door de beperkte grootte niet enorm veel toe. Een opvouwbaar zonneschermpje kan eventueel daarboven nog bevestigd worden. Helaas heeft deze een dermate hoge Halfordsfactor dat we hem in de kofferruimte hebben laten liggen en een zonnebril op hebben gezet.

Achterin is plaats voor vier personen (eventueel vijf in een andere configuratie) en



Tesla Model X P90D Ludicrous

daarbij is gekozen voor een opzet zoals we die kennen uit een mini-van die met name in de Verenigde Staten populair zijn. De captain chairs zijn zeer geschikt voor volwassenen, want zowel de omvang van de stoel als de beenruimte zijn meer dan voldoende voor een comfortabele zit. Door de aflopende daklijn is de hoofdruimte helemaal achterin wel beperkt. Het voordeel van het accupakket onder de vloer betaalt zich niet alleen uit in zitruimte, maar zeker ook in bagageruimte. Met alle stoelen in gebruik is er nog voldoende kofferruimte over en dan is de ruimte onder de "motorkap" nog niet eens meegerekend. Met een druk op een knop verdwijnen de achterste twee stoelen in de vloer waardoor een vlakke laadbak ontstaat. Een ideale auto om een reisgezelschap in te vervoeren, kan de Model X dus wel genoemd worden.

Net als bij de introductie van de Model S kampt de Model X helaas wel een berg kinderziektes. De materialen zijn mooi, maar de afwerking is niet in orde. Hier en daar zitten kieren en rammelt er het Ã©Ã©n en ander. Nu kan worden gezegd dat bij elektrische auto's zulke geluiden nu eenmaal meer opvallen, maar er zijn genoeg auto's van ruim 150 mille waarbij het motorgeluid keurig buiten gehouden wordt en er toch geen irritante piepjes en kraakjes zijn. Bovendien gaan de voorportieren vaak niet goed dicht. Hierdoor wordt de stijlloze ruit soms zelfs buiten de rubbers gedrukt en ontstaat er een kier. Ook de vleugeldeuren kraken na een paar maanden al venijnig, waardoor je je afvraagt wat de levensduur van de motoren is.

Het zijn geen grote problemen waarmee de Model X rijder wordt opgehadeld, maar wel problemen die moeten worden aangepakt om een comfortabele rit te garanderen.



Elektrisch spektakel

Als de problemen eenmaal zijn verholpen, blijft de bijzondere rijervaring over. Want het is bewonderenswaardig hoe Tesla zoveel vermogen zã³ gecontroleerd de weg op krijgt. Door de vierwielaandrijving voelt de auto zeer vertrouwenwekkend en doordat de vermogensopbouw lineair is, voelt de auto totaal niet onrustig aan. Je kunt dus ongemerkt enorm snel rijden. Met de standaardinstellingen sprint de auto van 0 naar 100 in 5 seconden, maar wanneer je de optionele Ludicrous Mode aanzet en de accu's vol genoeg zijn, is de auto nog vele malen sneller. Hoeveel vermogen er dan beschikbaar komt, is helaas niet bekend, maar uit de reacties van medepassagiers blijkt dat het ruim voldoende is. Het onderstel is gericht op comfort en met de luchtvering is de auto in hoogte te verstellen. Je zou verwachten dat de brede en grote sloffen het comfort zouden beã¬nvloeden, maar de 22 inch wielen zijn zeker geen ballast en zorgen juist voor een behoorlijk nauwkeurig stuurgedrag. De auto geeft je geen moment het idee dat je de controle verliest, tenzij je hem op de Autopilot zet. Niet dat de automatische piloot slecht werkt, maar het blijft toch een vreemd gevoel om het stuur letterlijk uit handen te geven. Slechts ã©ã©n keer had de Autopilot het bij het



Tesla Model X P90D Ludicrous

kortste einde, door bij een afslag opeens rechtdoor te willen, terwijl daar geen mogelijkheid voor was. Je moet dus alert blijven en dat moedigt de auto ook aan, maar op de snelweg weet de functie zich prima te bewijzen.



Het perfecte plaatje?

Je zou dus kunnen stellen dat de Model X het perfecte plaatje is, door het bieden van spectaculaire prestaties en vertrouwenwekkende rijeigenschappen. Maar dan moet de auto je wel liggen. Noem ons ouderwets, maar de Model X heeft iets klinisch over zich. Het gaat allemaal te gemakkelijk en zonder emotie. Een veelvoud aan g-krachten is uiterst plezierig, maar op den duur heb je het wel gehad met dat accelereren en is de kans toch aanwezig dat je terugverlangt naar een ronkende motor.

Voor diegenen die dat niet hebben en wel klaar zijn voor een elektrisch avontuur, is de Model X meer dan een aanrader.

Het nadeel van elektrische auto's was altijd dat de actieradius beperkt is, maar dat hoeft tegenwoordig geen issue meer te zijn. In het geval van de P90D kun je zonder moeite ruim 300 kilometer rijden op een lading, terwijl de auto bij een Tesla



Tesla Model X P90D Ludicrous

Supercharger ook zo weer opgeladen is. Een reis door Europa wordt door de navigatie keurig langs allerlei superchargers uitgestippeld. Zelfs een reis naar het noorderlicht is mogelijk.



Voor de zakelijke rijder

Hoewel de auto voorlopig nog belastingvoordeel geniet en er maar weinig mensen tot een particuliere aankoop zullen overgaan, verschijnen er toch wat wolkjes aan de lucht voor de hoge Tesla. De vanafprijs van de P75D is met 104.000 euro namelijk niet misselijk. Daarbij zijn de opties behoorlijk prijzig, zoals de wielen en lakkleuren.

In 2017 en 2018 betaal je nog vier procent bijtelling over de fiscale waarde van de auto, in dit geval 173.850 euro. Vanaf 2019 beperkt dit tarief zich tot de eerste 50 mille en blijf je dus zitten met 122.000 euro waarover het gangbare percentage moet worden bijgeteld. Op dit moment komt de auto nog weg met een hoge vraagprijs, omdat het leasebedrag vergelijkbaar is met een auto uit het e-segment en de maandelijkse lasten voor de berijder meevallen.

Maar de vraag is of de leaserijder nog net zo toegewijd blijft, wanneer hij voor hetzelfde



Tesla Model X P90D Ludicrous

bedrag per maand een afgeladen BMW X5 kan rijden. De komende twee jaar geldt de auto nog als een prima aanbieding, zolang je de auto maar zakelijk rijdt.

Plus

- + Spectaculaire prestaties
- + Voor alle inzittenden comfortabel
- + Futuristisch ruimtewonder

Min

- Zeker niet vrij van kinderziektes
- Klinisch gevoel tijdens het rijden
- Prijzige opties en onderdelen