



Dirk-Jan Dalhuisen
3 maart 2014

Helemaal anders

Tegen het ijzersterke trio A6, 5 Serie en E-Klasse is weinig kruid gewassen. De S80 heeft als één van de weinige een voet tussen de Duitse deur gekregen, waar andere pogingen niet het gehoopte succes brachten of zelfs vroegtijdig strandden. Het laatste merk dat tot de automobiele subtop probeert door te dringen, is het piepjonge Tesla, dat de Model S naar voren schuift. De Amerikanen pakken het echter helemaal anders aan en gaan als een ware David de Germaanse Goliaths te lijf met een uniek wapen: een volledig elektrische aandrijflijn.



Mitsen en maren

De uitdaging die Tesla aangaat, dwingt absoluut bewondering af. Ga maar na: de hoge middenklasse is nou niet bepaald het meest toegankelijke segment en als je dan ook nog eens met een elektrische auto op de proppen komt, komen de bekende 'mitsen en maren' al snel boven water: een beperkte actieradius, weinig ruimte, een gebrek aan beleving - you name it. Maar in Silicon Valley weten ze heel goed waar ze mee bezig zijn. Hoewel de Model S - na de Roadster - pas het tweede wapenfeit is van de Amerikanen, veegt 'ie alle vraagtekens met een big smile van tafel. Maar daarover straks meer, eerst maar eens een rondje om de auto maken.

Designtechnisch kan de Amerikaan z'n Europese opponenten probleemloos bijbenen, zoveel is wel duidelijk. De neus van de Model S begint lekker spits en scherp, maar naarmate je via de brede, vloeiend gelijnde heupen en de fraaie daklijn - thank you, Aston Martin! - verder naar achteren loopt, oogt de Amerikaan steeds dikker. Met z'n lage, brede postuur en gestrekte vormen ziet de Model S er imponerend uit, maar door z'n ingetogen uitstraling schopt 'ie niemand tegen het zere been. Zakelijk en toch



Tesla Model S P85 Performance Plus

verleidelijk, een beetje ã la Jaguar XF. Good job! Hooguit de donkere wielen zijn een tikkie fout, maar daar hebben ze bij Tesla stijlvolle alternatieven voor.



Big American

Over alternatieven gesproken: Tesla levert de Model S met keuze uit twee accupakketten; een basisvariant met een capaciteit van 60 kWh en 306 pk en een 85 kWh-uitvoering met 367 pk. Qua prestaties ontlopen die twee elkaar nauwelijks (beide sprinten bijvoorbeeld in zo'n zes tellen van 0 naar 100 en houden het - omwille van het verbruik - rond de 200 km/h voor gezien). De belangrijkste verschillen zitten 'm vooral in de actieradius (390 vs. 502 km) en de vanafprijs (66 vs. 76 mille). En dan is er nog het topmodel - tevens onderwerp van deze test: de zogeheten Performance-versie, die 'P85' op z'n achterste heeft staan, leverbaar is vanaf 88.700 euro, het sprintje naar de 100 binnen 4,5 tel afraffelt en met 421 pk garant staat voor een - in meerdere opzichten - spectaculaire rijervaring.

Bij lage snelheden zit 'm dat vooral in het ontbreken van motorgeluid. Tot zo'n 80 km/h



Tesla Model S P85 Performance Plus

zoef je geruisloos door het verkeer. Vooral op dag ˆ is dat een aparte gewaarwording, maar daarna lijkt het al snel de gewoonste zaak van de wereld. Daarboven laten banden en wind zich duidelijker horen en is de Model S niet eens zoveel stiller dan brandstofaangedreven concurrenten. Pas ˆcht sensationeel wordt het zodra je het rechter pedaal vloert. Een kleine dot gas zorgt al voor een serieuze acceleratie, laat staan wat er gebeurt als het pedaal diep tegen de bodem gaat. De manier waarop de Model S zichzelf in alle stilte als een dolle richting de horizon katapulteert, is domweg fascinerend voor een auto die je met een leeggewicht van 2.100 kg met recht een Big American mag noemen. Niet zo vreemd dat de winterbanden met zo'n instant krachtsexplosie soms even de weg kwijt zijn...



Op = op

Zoveel gewicht drukt normaliter een flinke stempel op de rijeigenschappen, maar de Model S voelt op dat vlak juist relatief lichtvoetig aan. Je kunt de - ietwat gevoelloze - besturing naar wens nog wat lichter of zwaarder instellen, maar de middenstand voldoet eigenlijk prima. Onder normale omstandigheden heb je nooit het idee dat je



Tesla Model S P85 Performance Plus

ruim twee ton om je heen hebt; hooguit in het vlottere bochtenwerk en bij stevige remacties gooit het hoge gewicht zich in de strijd. Tesla heeft het accupakket verdeeld over de bodem geplaatst, wat resulteert in een uitstekende gewichtsverhouding en een laag zwaartepunt. Bijkomend voordeel is bovendien dat er geen bagageruimte verloren gaat. Sterker nog: door de afwezigheid van een motor kun je zelfs onder de 'motorkap' nog een paar flinke weekendtassen kwijt. Ook tussen de voorstoelen biedt de Tesla een aardige - maar wel wat ondiepe - aflegruimte.

Toch heeft de Model S ook een minder praktische kant. Door de grote accucapaciteit is de actieradius weliswaar erg goed - bij snelweggebruik kom je met een volle accu zo'n 350 km en bij lagere kruissnelheden is 400 km zelfs haalbaar - maar daar staat tegenover dat het opladen van de accu's een tijdrovende aangelegenheid (en dus vaak nachtwerk) is. Een range extender zoek je tevergeefs in de Model S; op is dus ook echt op. Tesla heeft voor de lange laadtijd wel een oplossing bedacht in de vorm van een eigen laadpaal, de 'Supercharger'. Daarmee laad je in een half uur tijd ruim de halve accu gratis op. Nadeel is wel dat deze Superchargers in Nederland momenteel alleen langs de snelwegen in Oosterhout (A27) en Zevenaar (A12) staan. Tesla is weliswaar bezig om dat netwerk uit te breiden, maar vooralsnog is dat nog even toekomstmuziek.



Bijzonder dashboard

De laadstatus van de accu kun je (net als het stroomverbruik) op de voet volgen via een speciale app, het digitale tellerpaneel en het gigantische, naar de bestuurder gerichte 17 inch touchscreen - een 'gewoon' dashboard is ook zo 2013... Hoewel in dat scherm veel functies worden ondergebracht (tot de bediening van de koplampen en leeslampjes aan toe), kent het een logische menustructuur en een goede ergonomie. Wie met z'n smartphone overweg kan, heeft de tablet in de Model S ook vlot onder de knie. Knap gedaan! Over de hendels voor de verlichting en de cruise control lijkt helaas minder goed nagedacht. Die schakelaars zitten zo dicht onder elkaar, dat je vaak de verkeerde te pakken hebt. Wil je bijvoorbeeld de cruise control heractiveren, dan schakel je al gauw onbedoeld het grootlicht in en verplicht je jezelf min of meer tot een verontschuldigend handgebaar.

De hendels in het interieur van de Model S komen trouwens - net als veel knopjes - rechtstreeks uit de schappen van Mercedes-Benz. Desondanks kunnen de afwerking en het materiaalgebruik zich niet op ieder vlak meten met de Duitse grootmachten, al



Tesla Model S P85 Performance Plus

valt het aan de andere kant ook weer niet uit de toon. Voornaamste puntje van aandacht is eigenlijk de zitpositie, en dan met name de ondersteuning op bepaalde plekken. De zitting en de leuning van de stoelen bieden prima steun en zijn - net als het stuurwiel - voldoende instelbaar, maar de zijdelingse steun is niet helemaal je-van-het en voor lange mensen zijn de geïntegreerde hoofdsteunen een pijnpunt. Achterin betaal je de hoofdprijs voor de fraaie daklijn: vooral de hoofdruimte is een heikel punt. Met de beenruimte is het beter gesteld en da's maar goed ook, want de achterkant van de voorstoelen is wat aan de harde kant.



Vette jaren

Zo valt er op detailniveau nog genoeg te winnen, maar over de gehele linie imponeert de Model S absoluut. De grootste attractie is natuurlijk de elektrische aandrijflijn, die over een duizelingwekkend acceleratievermogen beschikt en bij een rustige rijstijl ook nog eens een prima actieradius heeft. Daar staat wel tegenover dat je bij het leegraken van de accu steeds berekend moet zijn op de lange laadtijd. Even snel in vijf minuten je auto volgooien is er niet bij en dat is voor gehaaste accountmanagers met drukke



Tesla Model S P85 Performance Plus

agenda's soms best even puzzelen. Tesla's eigen Supercharger biedt weliswaar een adequate oplossing, maar dat netwerk is nog zo dun bezaaid dat de kans minimaal is dat je daar net bij in de buurt woont.

Ligt zo'n Supercharger om welke reden dan ook buiten je bereik, dan zit er niets anders op dan de auto bij een regulier laadpunt in te pluggen. Kun je daarmee leven, dan heb je aan de Model S Ã©Ã©n van de - zo niet dÃ© - meest vooruitstrevende auto's die er momenteel te koop zijn. Naast z'n volledig elektrische aandrijving heeft de Model S namelijk nog twee sterke troeven op zak: z'n onderscheidende vormgeving en het futuristische touchscreen dashboard, dat opvallend gebruiksvriendelijk in de omgang is. Op finesse brengt de Tesla de Duitse reuzen niet aan het wankelen, maar zolang de Model S vanuit Den Haag nog zoveel fiscale steun in de rug krijgt, lijkt het niet meer dan logisch dat de vette jaren voor Tesla pas net begonnen zijn.

Plus

- + Aandrijflijn met veel kracht en groot bereik
- + Vooruitstrevend dashboard
- + Veel bagageruimte

Min

- Lage dichtheid Supercharger-netwerk
- Vaste hoofdsteunen te laag voor lange mensen
- Onoverzichtelijke achterkant