Martijn Verhoef
8 maart 2018

Nog even het rijk alleen

Je kunt van het merk Tesla zeggen wat je wilt, maar zo'n tien jaar geleden wist het merk met de introductie van de Roadster een revolutie teweeg te brengen. Vanaf 2012 werd die revolutie verder doorgezet toen de Model S op de markt kwam. Met een elektrisch bereik dat we nog niet eerder bij een seriemodel zagen en gehuld in een aantrekkelijk jasje, veranderde deze auto ongelooflijk veel aan het imago van de elektrische auto. Elektrisch rijden werd cool en bovendien bracht het in Nederland flink wat fiscale voordelen met zich mee. Met de catalogusprijs diende de Tesla te concurreren met zakensedans als de BMW 7 Serie en Audi A8. Maar door subsidie van de overheid werd de auto veel goedkoper dan de eerder genoemde concurrenten.

Lichte wijzigingen

De auto bleek in trek bij ondernemers en managers uit de hogere lagen van het bedrijfsleven. Snelheid, een ongeÃ«venaard interieur en de nieuwste technologieÃ«n zorgden ervoor dat de auto gretig aftrek vond. Inmiddels is de Model S de grootste Duitse limousines de baas qua verkoopcijfers. Geen reden om achterover te leunen, want de auto werd gefacelift en voorzien van een nog groter accupakket. Daarnaast bracht de facelift uiterlijke veranderingen met zich mee.

Die veranderingen moet je voornamelijk bij de neus zoeken, want de grille is dichtgemaakt en twee nieuw gevormde LED-koplampen geven de auto een frisser aangezicht. De rest van het ontwerp blijft nagenoeg ongewijzigd en dat terwijl een eerste versie van de Model S al in 2009 gepresenteerd werd. Jammer dus dat de achterlichten niet een andere lichtsignatuur kregen, want van achter gezien, kun je een faceliftmodel maar moeilijk onderscheiden van zijn voorganger. De koplampen van de eerste Model S maakten gebruik van xenonverlichting, terwijl er nu full-led lampen zijn geplaatst. De lichtopbrengst van de oude lampen was dramatisch, maar dat is bij het

nieuwe model iets beter geregeld. Nog steeds komt de lichtbundel niet in de buurt van de concurrentie en zijn er genoeg C-segmenters die een betere lichtopbrengst bieden. Ook valt het op dat er veel condensvorming in de koplampen plaatsvindt, wat ook zorgt voor een onrustige lichtbundel.

Warmer

Hoe strak vormgegeven het binnenste van de Model S ook was, het kwam altijd klinisch en kil over. Het gebruik van aluminium, zwarte panelen en bekleding gaf niet echt een welkom gevoel. Dat is inmiddels wel anders met de lichte bekleding en de houtinleg in het faceliftmodel. De beige bekleding is mooi, maar uiteraard wel gevoeliger voor vlekken dan een donkere bekleding. Tesla Nederland heeft de bijbehorende lichte matten en hemelbekleding dan ook vervangen voor een zwarte lay-out en dat staat het interieur erg goed. Aanrader dus als je voor de lichte bekleding gaat. Helemaal in de trend van deze tijd is de Model S altijd 100 procent vegan. Geen koeienhuid op stoelen en dashboard dus, maar dat betekent ook dat het materiaal niet dezelfde ervaring biedt als lederen bekleding. Het voelt synthetisch aan en ruikt een

beetje chemisch. De stoelen zijn ook lang niet zo uitgebreid te verstellen als de directe concurrentie, wat betekent dat je langer aan het zoeken bent naar een geschikte zithouding. Gelukkig kun je vervolgens een profiel opslaan in het multimediasysteem, zodat je met een tik op het scherm meteen in de vertrouwde positie geplaatst wordt. Ideaal als er dus meerdere personen gebruik maken van de auto. De ondersteuning van de voorstoelen is voldoende, maar niet voortreffelijk. Dat merk je aan de beperkte zijdelingse steun en de zitting is ook niet te verlengen, in tegenstelling tot veel concurrenten.

Wat gebleven is, is het gigantische touchscreen. Bijna alles is via dit scherm te organiseren en in te stellen. Via een ingebouwde LTE-verbinding of wifi haalt de auto updates op, waardoor je verzekerd bent van de nieuwste kaarten en functionaliteiten. Het systeem werkt intuÃ¯tief en laat je veel dingen bepalen. Het kost even wat tijd om alles naar wens in te stellen, maar dan werkt alles ook naar behoren. Muziekdienst Spotify is geÃ¯ntegreerd en online radio is ook aanwezig. Tesla houdt de zaken wel graag in eigen beheer, want Apple Carplay en Android Auto zijn niet aanwezig. De navigatie maakt gebruik van Google Maps, waarbij vooral de satellietbeelden spectaculair zijn. Helaas loopt de cursor op de kaart achter met de werkelijkheid, waardoor je blij bent dat de instructies ook nog op het scherm achter het stuur worden weergegeven. Je zou anders vaak een afslag missen. Ook de superchargers staan op de kaart aangegeven, waarbij je gelijk kunt nagaan hoeveel Tesla's er al zijn aangesloten. Dat scheelt wachttijd of omrijden.

Er is nog steeds een overvloed aan ruimte in de Model S. Er kunnen drie volwassenen achterin plaatsnemen. Daar is de bank naar gevormd en door het ontbreken van een middentunnel kan ook de middelste passagier zijn voeten goed kwijt. Ondanks de aanwezigheid van het panoramisch dak blijft er voldoende hoofdruimte over om comfortabel achterin plaats te nemen. Geen wonder dat de Tesla zo populair is als taxi. Ook qua bagageruimte kom je niets te kort. De achterbak alleen al biedt bijna 750 liter en ook onder de motorkap vind je een opbergruimte van nog eens 150 liter.

Gemakkelijk, maar niet uitdagend

Zoals gezegd voegde Tesla een extra groot accupakket toe aan de 100D. Daarnaast is de auto verkrijgbaar met vierwielaandrijving. Dat maakt dat de auto - ondanks het enorme koppel dat direct ter beschikking staat - je een heel veilig gevoel geeft tijdens het rijden. In de respons op het stroompedaal voelt de auto nooit onrustig aan en bovendien nodigt de auto helemaal niet uit om het pedaal helemaal te planken. Alles voelt heel gemoedelijk en vertrouwenwekkend aan. De 100D is natuurlijk lang niet zo vlot als het performance-model, maar met een acceleratie van nul naar 100 in 4,3 seconden heb je nog steeds geen reden tot klagen.

De auto wordt snel naar de honderd getorpedeerd, maar dat is ook het enige spectaculaire aan het rijgedrag van de Tesla. Eenmaal op snelheid gekomen maakt de acceleratie veel minder indruk en op de snelweg voelt de auto lang niet zo koersvast aan als bijvoorbeeld een BMW 5 Serie. Dat wordt met name veroorzaakt door de lichte besturing; hoewel de bekrachtiging via het scherm is aan te passen naar sportief, merk je daar tijdens het rijden niet veel van. Je dient op lange rechte stukken te corrigeren en

in bochten heb je soms geen idee wat er onder je gebeurt. Samen met het niet malse gewicht van meer dan 2.000 kilogram maakt dat de auto niet tot een bochtenridder. De wegligging is door het lage zwaartepunt natuurlijk goed, maar in bochten merk je dat het gewicht zich gaat zetten. De testauto is dan ook voorzien van smallere winterbanden en negentien inch wielen, want met de eerder gereden P90D die voorzien was van 21 inch sloffen speelde dat veel minder.

Hete adem in de nek

Met de update zijn ook de Autopilot en andere veiligheidsfuncties verbeterd. Je ziet rondom de koets van de auto verschillende, weggewerkte camera's, zoals in de deurstijlen en bij de richtingaanwijzer. Het overige verkeer wordt vervolgens geprojecteerd op het scherm achter het stuur en ook de rest van de omgeving wordt door de auto gelezen. Zo is de auto in staat om zelf in te halen en kan de Model S op de snelweg feilloos binnen de lijnen worden gehouden. In de praktijk merk je dat zelfs op wegen binnen de bebouwde kom de Model S zelf kan rijden, mits de infrastructuur erop berekend is. Bijvoorbeeld een vluchtheuvel wordt door het systeem nog niet herkend,

Ã©Ã©n van de redenen waarom Tesla officieel de Autopilot alleen op de snelweg ondersteunt. En vanwege de wetgeving moet je altijd je handen aan het stuur houden, iets waar het systeem je ook behoorlijk indringend aan herinnert.

De Autopilot is altijd Ã©Ã©n van de pijlers van het merk Tesla geweest en op het gebied van zelfrijdende auto's heeft dat ook veel andere autoproducenten en toeleveranciers doen bewegen om de ontwikkeling van dergelijke systemen te versnellen. In de praktijk blijken de stuurhulp en inhaalfunctie ongeÃ«venaard, maar op het gebied van zelf afstand houden tot voorgangers zijn merken als Mercedes-Benz en BMW inmiddels met fijnere systemen gekomen. Tesla biedt met de facelift nu ook -eindelijk- een regensensor aan en daarnaast wordt de lichtbundel van de led-koplampen aangepast aan tegenliggers. Beide sensoren werken nog niet optimaal; de ruitenwissers worden vaak te laat aangezet en tegenliggers hierdoor nog wel eens verblind. Ook hier is de concurrentie verder, maar Tesla kennende kan dit gemakkelijk met een software-update worden opgelost.

Wachtend op aflossing

Maar waar Tesla echt punten pakt, is de theoretische actieradius, Met 632 kilometer komt de auto verder op een lading dan veel benzineauto's op een tank brandstof. In de praktijk blijk je ongeveer 400 kilometer ver te komen en daarvoor hoef je geen enkele moeite te doen. Gewoon met het verkeer meerijden en de maximumsnelheid aanhouden is voldoende. Voor het bijladen kun je nog steeds gratis terecht bij Tesla superchargers. Let wel goed op welke laadpaal je kiest, want de laadsnelheid varieert enorm per paal. Zo hadden wij tijdens de test bij de ene supercharger een laadsnelheid van 150 kilometer per uur, terwijl een andere lader op dezelfde locatie ruim 500 kilometer per uur aantikte. Dat scheelt dus behoorlijk wat laadtijd.

De actieradius is onovertroffen en het gemak waarmee de Model S te rijden is formidabel. Maar er zijn kapers op de kust, want Jaguar zet zeer binnenkort de I-Pace in de showroom en ook die komt honderden kilometers ver op een lading. Bovendien vindt de Nederlandse regering het vanaf 2019 wel welletjes met de lage bijtelling op dikke bolides en sponsort alleen nog tot 50.000 euro aan fiscale waarde, waarover vier procent mag worden bijgeteld. In het geval van de test-Tesla betekent dat dat je over de overige 75.000 euro gewoon 22 procent moet bijtellen: Een flinke kostenverhoging ten opzichte van de huidige situatie. Voor nu heeft de Model S nog even het rijk alleen, maar naar de komst van de Model 3 wordt reikhalzend uitgekeken.

Plus

+ Fenomenaal rijbereik
+ Enorme binnenruimte
+ Warme uitstraling interieur

Min

- Lichtopbrengst koplampen
- Regensensor en grootlichtassistent niet zo accuraat
- Nog maar een paar maanden profiteren