



Martijn Verhoef
4 maart 2023

SenSationeel

De autowereld en ver daarbuiten is het erover eens: Tesla maakte elektrisch rijden cool en zorgde voor een brede acceptatie van de EV. Met de introductie van de Model S, nu alweer elf jaar geleden, brak er een nieuw tijdperk aan, waarin het draaide om strak design, groot rijplezier en een rijbereik dat zijn weerga niet kende. Tel daar het grote Supercharger-netwerk bij op, dat inmiddels 35.000 laders telt. Sinds de komst van de Model S heeft Tesla verschillende andere modellen geïntroduceerd, met als laatste wapenfeit de Model Y die samen met de Model 3 recent nog de markt opschudde, doordat ze duizenden euro's in prijs werden verlaagd.

Zorgen voor een schokgolf lukt Elon Musk dus nog steeds, maar de kritiek dat de auto's een wel erg lange levenscyclus hebben en op het uitblijven van bereikbaardere EV's zwelt aan. Zoals we al zeiden, werd de Model S meer dan een decennium geleden uitgebracht en in de tussentijd qua uiterlijk beperkt getouchéerd. Toch hebben we een belangrijke reden om deze Tesla nogmaals te rijden, want er is meer dan het oog ziet: onderhuids staat er een gloednieuwe zakensedan, die meer dan 1.000pk biedt.



Heb je nog meer redenen nodig?



Andere aanpak

Tesla pakt het gewoon net iets anders aan dan andere automerken. Waar een gemiddelde personenauto zo om de vier jaar wordt vernieuwd en na acht jaar in het geheel opgevolgd wordt, staat de Model S na elf jaar in relatief ongewijzigde vorm voor onze neus. De visie is meer die van Apple, alleen licht bijpunten waar het moet en qua techniek zorgen dat je voorop blijft lopen. Noem het geluk of een strakke visie, maar wij zien de tand des tijds nog niet terug in de Model S. Kleine wijzigingen in de lichtunits en het bumperwerk vallen meteen op, maar zorgen niet voor een baanbrekend ander uiterlijk. Ander wapenfeit is het aanbrengen van zwarte sierlijsten en deurgrepen, in plaats van de chromen exemplaren. Maar dat liet een groot gedeelte van de Model S-rijders toch al doen bij de plaatselijke autowrapper. Er blijft een afbreukrisico, want wanneer je -zoals in dit geval- bijna anderhalve ton uitgeeft aan een nieuwe auto, wil je niet dat deze als twee druppels lijkt op de auto die je hiervoor al reed.



Tesla Model S Plaid

Neemt niet weg dat de auto er imposant uitziet, met zijn brede wielen en koolstofvezel spoiler. Maar het belangrijkste detail van deze auto vind je op de achterklep: het Plaid-logo dat de kenners direct doet watertanden. Waarom de naam Plaid? Het is afkomstig uit een parodie op Star Wars, waarin het de gradatie van hoogst haalbare snelheid is (na Ludicrous, dat we kennen uit deze auto). Deze auto moet dus wel serieus snel zijn, maar we bekijken eerst het interieur voordat we dat uittesten.



Hightech met strafbank

Daar is namelijk ook genoeg over te zeggen, want het interieur is een stuk grondiger aangepakt dan de buitenkant. Blikvanger is natuurlijk het Yoke-stuur, dat doet denken aan het stuur van een gameconsole of de stuurknuppel uit een vliegtuig. Het zorgt voor een hele nieuwe dimensie tijdens het rijden, maar daar komen we zo op. In plaats van stengels voor richtingaanwijzers en ruitenwisser plaatst Tesla hiervoor knoppen op het stuur. Het zorgt voor minder materiaalgebruik en een opgeruimde cockpit. Qua hoek is het stuur in ieder geval goed te verstellen en het zorgt ook voor een heel goed zicht op de digitale cockpit. Anders dan in bijvoorbeeld de Y heeft de Model S namelijk



Tesla Model S Plaid

nog steeds een scherm achter het stuur, waar je informatie vindt over het rijbereik en snelheid.

Er is uiteraard ook een groot centraal scherm, dat anders dan in het uitlopende model nu horizontaal geplaatst is. Het scherm is erg groot en kent het directe en snelle bedieningsgemak van voorheen. De resolutie en afleesbaarheid is enorm verbeterd. Je kunt het scherm elektrisch naar je toedraaien, of juist naar de bijrijder richten. Wanneer je voor het eerst instapt, zal je een weg moeten vinden tussen alle instelmogelijkheden, die soms ook rare namen hebben. Joe-mode zorgt bijvoorbeeld voor een zachter geluidsniveau van knipperlichten en andere meldingen; je moet er maar opkomen. Zo zijn er talloze zaken wel en niet in te stellen en je komt er al snel achter dat dit best logisch gegroepeerd is. Het scherm voorziet in uitgebreide multimedia, zoals een inlogmogelijkheid op Spotify en Netflix en navigatie met de mogelijkheid om snellaadbeurten automatisch in te plannen op een lange rit. Het systeem blinkt uit in mogelijkheden en snelheid, wat maakt dat de auto weer in de pas loopt op het gebied van multimedia. Tenzij je Apple Carplay wilt, want dat biedt Tesla niet.

Het interieur is opgewaardeerd met mooiere materialen, een betere geluidsisolatie en draadloze opladers voorin en achterin. Bovendien kunnen de achterpassagiers gebruikmaken van een multimediascherm, waarop ook Netflix en Youtube is af te spelen. De stoelen zijn tijdens de modelwijziging niet vergeten, want ook die zijn verbeterd. Ze geven meer steun en voelen veel minder synthetisch aan dan voorheen.

Op de achterbank zijn een soort kuipjes gerealiseerd, waar passagiers goed op hun plek worden gehouden tijdens de zoveelste Plaid-acceleratie. De middenplek is echt een strafbankje, waar je het niet lang volhoudt. Juist door die kuipvorming voor de buitenste zitplaatsen en de toegevoegde armsteun is de rugsteun bol, zodat je heel gek zit. Alleen voor de korte ritjes kun je de auto dus als een vijfzitter zien. Wat gebleven is, is de zee aan ruimte. Je hebt natuurlijk de bekende frunk aan de voorzijde, maar alleen al in de kofferbak kun je ontzettend veel kwijt. De bekleding is hier ook mooier dan voorheen en een dikke opklapbare hoedenplank zorgt ervoor dat je geen geschuif van lading hoort in de cabine.



Projectiel op wielen

Tesla was het eerste automerk dat op een heel andere manier naar elektrisch rijden keek. De directe beschikbaarheid van kracht en koppel en de lage plaatsing van de batterij zorgt op papier voor heel veel rijplezier. Het resulteerde in supersnelle sprinttijden naar de 100 km/h en een prima rijgedrag. Maar met maximaal twee elektromotoren is de sjeu er op een gegeven moment wel uit, waardoor acceleraties op tussensprints en bij hoge snelheid lang niet zo verpletterend waren. Maar daar heeft Tesla iets op gevonden, want in de Plaid plaatst het merk liefst drie elektromotoren die ieder een vermogen van 400 pk hebben. Omdat nooit alle kracht tegelijk kan worden geleverd, blijft er 1.020 pk gecombineerd over, nog steeds niet kinderachtig. Het zorgt voor een verpletterende sprint van 2,1 seconden naar de 100km/h, om vier seconden later de 200 al aan te tikken.

Je verwacht het waarschijnlijk wel, maar deze Model S is echt krankzinnig snel. Een projectiel, dat op ieder moment aan lijkt te staan en klaar is voor de strijd. Voor de snelste sprint moet de auto in de Plaid-modus worden gezet, waarna je Drag Strip



Tesla Model S Plaid

Mode aanklikt. De batterijen worden dan in vijf tot dertig minuten voorbereid op de vermogenspiek. De zoektocht naar grip is in koude weersomstandigheden een vertragende factor, waardoor we op de eerste dag in ongeveer vier seconden naar de 100 sprintten. Een dag later was het droog en iets warmer, zodat we in zo'n 2,5 seconden naar 100km/h werden gekatapulteerd.

In de Track Mode dendert de auto (op de Autobahn, mensen) door naar 282 kilometer per uur. Belangrijke verbetering ten opzichte van de uitgaande Model S is de verbeterde stabiliteit op hogere snelheden. Waar het voorheen af en toe zoekerig werd, blijft de nieuwe Model S koersvast. Het stuurtoestel past ook goed bij de lange afstand, want het grijpt makkelijk vast en biedt een goed rustpunt.

Op lage snelheden raken we niet overtuigd van het Yoke-stuur. Inparkeren en rotondes zijn met overpakken een uitdaging, hoewel we na een aantal dagen toch wel wat gewenning kregen. Ook de bediening van de knipperlichten is aan een stengel veel makkelijker, zeker op een rotonde als het stuur ondersteboven staat. Je kunt overigens voor een 'gewoon' rond stuur kiezen, maar we vinden dit Yoke-stuur wel beter passen bij de go all the way mentaliteit die de Plaid uitstraalt.



Dynamiek en kritiek

Het sturen zelf biedt lang niet zoveel beleving als bijvoorbeeld de Model 3 Performance of Porsche Taycan. Je merkt in bochten dat de auto toch wat zwaar is en zich meer op zijn gemak voelt bij een rechtuit acceleratie. Je moet dan ook geen strakke sportwagenbediening verwachten, er is al wel veel meer dynamiek dan bij de oude Model S. Voordeel van de Plaid is dat je hem als een heel gewone auto kunt rijden. De auto voelt niet onrustig aan, zodat je al snel vergeet dat de wagen zo krankzinnig snel is. Een tikje op het stroompedaal brengt je gauw bij besef.

Met een betere geluidsisolatie blijft het aangenamer binnenin de Tesla, ook bij hogere snelheden. De luchtvering zorgt net zo goed voor comfort, terwijl de Plaid toch behoorlijk laag bij de grond ligt. Je kunt handmatig een hoger niveau instellen, bijvoorbeeld bij verkeersdrempels. De auto kan de locatie onthouden, om de volgende keer op dezelfde plek alvast te verhogen zonder dat je een knop indrukt. Snelheid en comfort gepaard met slimmigheden gaan heel goed samen. Het allround karakter van een auto die zo'n sensationele hoeveelheid kracht biedt is echt onovertroffen.



Tesla Model S Plaid

Kritiepunten zijn er ook: de remmen vinden we niet goed genoeg voor een 2.126 kg wegende sedan, wat een remactie op hoge snelheid spannender maakt dan het zou moeten zijn. Wat dat betreft raden we je aan om de keramische remmen te bestellen, zodra deze in Nederland beschikbaar komen. Bijkomend pluspunt is dat de auto daardoor ook door de 300km/h grens heen gaat en pas bij 322km/h de top bereikt.



Tesla doet het weer

Dat vergt wel een extra investering van naar schatting tienduizenden euro's, die bovenop de aanschafprijs van 139.990 euro komen. Dat is een hoop geld natuurlijk, maar probeer eens een andere auto met hetzelfde vermogen te vinden. Directe concurrent Lucid Air is veel duurder en biedt twee elektromotoren. We gokken erop dat die auto op tussensprints geen partij is voor de Model S. Overigens zijn er manieren om de Model S Plaid zo goedkoop mogelijk te houden. Ga bijvoorbeeld niet voor het 7.500 euro kostende Full Self-Driving pakket. De standaard adaptieve cruise control en andere veiligheidsfuncties voldoen uitstekend en het zelf in- of uit laten parkeren is iets



Tesla Model S Plaid

dat je in de praktijk Ã©Ã©n keer doet voor de show.

Als je je een beetje inhoudt, blijft het stroomverbruik ook binnen de perken. Met het pedaal op de vloer over de Autobahn brengt de Model S ons slechts 200 kilometer ver, maar met iets meer beleid zakt het verbruik naar rond de 21 kWh per 100 km. Dat terwijl we in een koude testweek met de auto op pad zijn en nog steeds veel snelwegkilometers met 130 km/h maken. Je komt dan toch nog bijna 500 kilometer ver.

Zo op het oog lijkt de Model S niet zo vernieuwd, maar wij weten wel beter. De onderhuidse aanpassingen zorgen er niet alleen voor dat deze auto ongeveer elke tegenstander aankan die je onderweg tegenkomt. Het zorgt ook voor een heel nieuw niveau van rijplezier in combinatie met elektrisch rijden en daarmee flikt Tesla het weer om de standaard te zetten. En dat is meer dan bewonderenswaardig.

Plus

- + Krankzinnige en revolutionaire prestaties
- + Toch rationeel in ruimte en rijbereik
- + Meer stabiliteit en comfort dan voorheen

Min

- Remmen hebben het zwaar
- Dure (software)opties