

TESLA MODEL S: DE TOEKOMST KLONK NOOIT EERDER ZO STIL

Red de planeet met 210 per uur

11 OKTOBER 2014 | Door Tom Heremans, foto Kaat Pype

We weten niet hoe dat moet met die black-outs als straks iederéén elektrisch gaat rijden, maar na een week in een Model S weten we wel dit: toekomst schrijf je met de T van Tesla. Door Tom Heremans, foto Kaat Pype



Welke auto zou u kopen als luxe de norm was en geld geen zorg? Een Bentley Continental Flying Spur? Een Ferrari F12 Berlinetta? Ho maar, zo'n suffe Porsche Panamera? Natuurlijk zou u dat niet doen, tenzij u een profvoetballer bent. Als u een normale mens bent, dan weet u dat u tegenwoordig pas echt afgunst wekt als u zich verplaatst in een Amerikaanse auto die nauwelijks (!) honderdduizend euro kost. Zelfs profvoetballers in Ferrari's vertragen en kijken er likkebaardend naar, zo hebben wij in een dure villawijk in Destelbergen mogen vaststellen.

Het gaat vreemd genoeg om een wagen waaraan allerlei lekkers ontbreekt. Hij heeft geen contactslot. Er zit geen verzameling verchromde schakelaars op het dashboard die u tactiel

genot verschaffen wanneer u ze beroert. Er zit geen brullende uitlaat onder de bodemplaat. Open de motorkap en u gaat zelfs vruchteloos op zoek naar een motor. Onder die motorkap zit gewoon een kofferruimte, net als onder de achterklep. Achterin een *trunk*, voorin een *frunk*, zo noemen ze dat in Amerika. Alles wat de wagen voortbeweegt, zit onder de stoelen.

Bovendien oogt de auto niet eens zo opzichtig. Het witte exemplaar met donkergrijze 21-duimswielen dat wij enkele dagen te leen kregen, doet mensen wel omkijken, maar een *supercar* is dit allerm minst. Vooraan doet hij met wat goede wil nog aan een Maserati Quattroporte denken, maar in profiel is hij minder extreem dan een Mercedes CLS en achteraan lijkt hij nog het meest op – hoe durven we het neer te schrijven – een Ford Mondeo. Goed dan, we zijn in een milde bui: achteraan lijkt hij op een Jaguar XF. Waarvan iedereen natuurlijk weet dat hij een ordinaire Mondeo-kont heeft.

Geen bijzonder opwindend design, dus. Toch werden er vorig jaar in de VS meer stuks van deze auto's verkocht dan van de BMW 7, Audi A8, Mercedes S en Lexus LS. En dat voor een automerk dat nog maar tien jaar bestaat. Maak kennis en toon niets dan ontzag voor – tromgeroffel! – de Tesla Model S. De toekomst klonk nooit eerder zo stil. Op dat tromgeroffel na, dan.

Laptop in het dashboard

Het is wennen op alle niveaus, zo'n Tesla. Vergeet ongeveer alles wat u met rijden associeert. Het begint nog voor u instapt. De sleutel (in de uitgepuurde vorm van de auto zelf) moet u gewoon op zak hebben, de auto detecteert die als u hem nadert en ontsluit de portieren. 'Dat doet mijn Renault Megane ook', zult u zeggen, als u een Renault Megane met Keyless Go hebt. Dat zal best, maar komen bij uw Renault Megane de verchromde deurkrukken ook uitnodigend uit de portieren, met onder elke kruk een ledlampje dat uw hand de weg wijst? We dachten het niet.

Als u eenmaal bent ingestapt, dan weet u niet wat u overkomt. Voor u bevindt zich nog een betrekkelijk normaal instrumentenbord, met een snelheidsmeter en zo (geen toerenteller, waarover later meer), maar uw aandacht wordt meteen getrokken door het centraal opgestelde touchscreenscherm, dat, hoe zullen we dat eens uitdrukken, gi-gan-tisch groot is. 17 inch, dat is de omvang van het scherm van een flinke laptopcomputer. Dat klinkt ook weer niet zó groot, maar geloof ons vrij: in het dashboard van een auto is dat gi-gan-tisch groot. Gigantisch lelijk ook, als u het ons vraagt, maar waarom zou u. Bovendien: alle passagiers geboren na 1985 waren gek op dat ding.

Dat centrale touchscreenscherm bundelt zowat alle functies van de auto: van de airco en de bediening van het schuifdak over de hifi-installatie tot de hoogteregeling van de ophanging en de bediening van de gps (met Google Earth-functie!). U kunt desgewenst via 3G op het internet surfen. Ook tijdens het rijden, wat ons verbaasde: wie op de linkerrijstrook van de E19 nog gauw even de recentste berichten op *De Standaard Online* wil checken, zou weleens sneller dan-ie denkt zelf het onderwerp van zo'n bericht kunnen uitmaken.

Pantoffeldiertjes

Intussen hebben we nog geen halve meter gereden. Daarvoor moet u wat geduld oefenen, dat moesten wij ook doen. Twee uur heeft iemand van Tesla naast ons gezeten om ons uit te leggen hoe alles werkt. Dat als je één keer de ophanging verhoogt bij je oprit omdat die een hoge drempel heeft, de auto dat onthoudt en op die plek altijd de ophanging verhoogt. Dat je sinds de recentste software-update (!) de agenda in je smartphone met de auto kunt synchroniseren, zodat hij 's ochtends bij vertrek meteen de gps instelt op de locatie van je eerste afspraak. En dat je via diezelfde gps op zoek kunt naar laadpalen in de buurt.

Laadpalen, juist. Hadden we al gezegd dat de Tesla model S een volledig elektrische auto is? Mogen we daar snel, voor u deze pagina omslaat, aan toevoegen dat hij absoluut niets gemeen heeft met prullen als de Nissan Leaf en zelfs de BMW i3, die eruitzien als pantoffeldiertjes en het na goed honderd kilometer voor bekeken houden?

De Tesla heeft een rijbereik van om en bij de vierhonderd kilometer, wat een mirakel mag heten. Die vierhonderd kilometer kunt u bovendien in twee uur afhaspelen, mocht u dat wensen. Want de Model S is een snelle wagen. De krachtigste versie, P85+ genaamd, is in veel opzichten zelfs de snelste wagen die u kunt kopen. In de sprint rijdt hij gewoon alle supercars op een hoopje, omdat hij al zijn elektrische vermogen meteen beschikbaar heeft. En hij heeft niet van die ouderwetse versnellingen, dat helpt ook. Je zet gewoon het wat kneuterige hendeltje aan het stuur in Drive en geeft gas, of liever: stroom. Trap het pedaal tegen de vloer en het accelereren gaat zo snel dat het niet leuk meer is. Passagiers klaagden over nekpijn, hoofdpijn en duizeligheid na een demonstratie. Hartpatiënten betreden deze attractie op eigen risico.

Dat is op zich allemaal erg spectaculair, maar wat van zo'n rit haast een buitenaardse ervaring maakt, is dat alles gebeurt in een gewijde stilte. Je hoort niets. Absoluut niets. De Tesla brengt minder geluid voort dan een fiets. Toch op goede weg, en tot een snelheid van pakweg 70 kilometer per uur. Zwakke weggebruikers schrikken zich een hoedje als je ze passeert: die hadden ze niet horen aankomen.

Op de snelweg valt die magie een beetje weg. Boven honderd kilometer per uur maken rol- en windgeluiden de Tesla lawaaiëriger dan zijn beter geïsoleerde concurrenten, maar je kunt niet alles hebben.

Laadstress

Je kunt misschien niet alles hebben, maar één ding hadden we toch graag gehad: een eigen laadpaal. Wie zoals wij in een flat woont, kan zijn auto niet aan een gewoon stopcontact hangen (laadtijd trouwens meer dan 24 uur, als de batterij helemaal leeg is!). Het bedrijf waar wij elke dag heen rijden, beschikt nog niet over een laadpaal. Resultaat: wij moesten altijd op zoek naar een publieke laadpaal als de batterij slonk. Dat betekent ook: met twee auto's naar zo'n laadpaal, want je moet de Tesla daar drie tot vier uur achterlaten, wil je 'm volledig opladen. Dat zadelt een mens op met een nieuw soort onrust: de laadstress. Vind ik wel een laadpaal? Zal er geen andere auto staan? Heb ik nog wel genoeg bereik? Moet ik niet wat trager rijden tot ik aan dat laadpunt ben? Zal niemand de auto stelen terwijl hij oplaadt? Op de duur schoten we midden in de nacht wakker: 'Ik! Moet! Nu! Laden!'

Cutting edge

Dat probleem hebben mensen die zich een Tesla kunnen veroorloven wellicht niet. Die laten een industrieel 380V-stopcontact installeren in hun dubbele garage met witte sectionalpoort (vijf uur opladen), of waarom niet, een heuse laadpaal (tot vier uur opladen, dus). Tesla zelf is trouwens druk bezig een netwerk van gratis superchargers uit te bouwen voor zijn klanten, waarmee je een lege Model S in een halfuur oplaadt. Er breken mooie tijden aan.

Wat zo'n laadbeurt kost? Geen idee, eigenlijk, en wie kan het ook een donder schelen. Elektrisch rijden is veel goedkoper dan rijden op fossiele brandstof, maar daar gaat het toch helemaal niet om bij een auto die tussen de 70.000 en 100.000 euro kost. Wie een Tesla koopt, wil *cutting edge* zijn, een *early adopter*. Hij wil de planeet redden met 210 kilometer per uur (begrensde topsnelheid). De clientèle bestaat uit ceo's, ander rijk volk en bezeten zotten. De technische problemen neemt die voorhoede er wel bij, net als de soms lamentabele afwerking: 'Het lijkt wel een Alfa uit de jaren zeventig', zei iemand naast ons in de auto, net voor zijn neus hevig begon te bloeden. Niemand spreekt in ons bijzijn kwaad over Alfa's uit de jaren zeventig.

Alfa's uit de jaren zeventig vlogen trouwens minder vaak in brand dan Tesla's, maar zelf dat zien de eigenaars van dat elektrische wonder door de vingers. Het is dan ook een auto als geen andere. Stap na een week Tesla weer in een doordeweekse dieselgezinswagen, of voor mijn part in een Porsche 911 Turbo, en het voelt alsof je van een tgv in een stoomtrein stapt. Het archaische motorgeronk, de belachelijke knopjes overal, die voorbijgestreefde versnellingsbak: na een Tesla is alles met een uitlaat rijp voor het museum.

In de sprint rijdt de Tesla alle supercars op een hoopje, omdat hij al zijn elektrische vermogen meteen beschikbaar heeft

Stap na een week Tesla weer in een doordeweekse gezinswagen en het voelt alsof je van een tgv in een stoomtrein stapt