



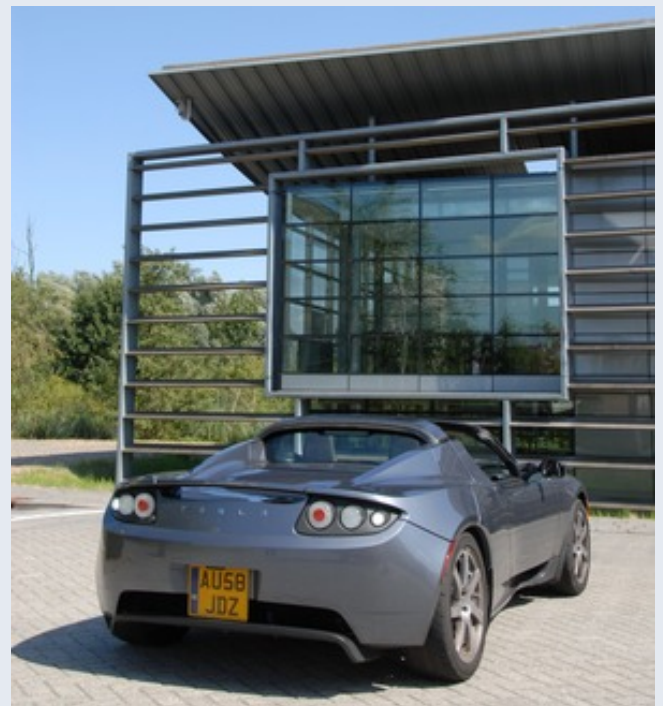
Tesla Roadster

De toekomst is vandaag

Een paar hoogpunten uit de recente autogeschiedenis. Mini maakte de kleine wagen populair. Smart deed even later hetzelfde voor de micro-auto. De Volkswagen Golf GTI was de eerste snelle familiewagen. Renault wordt met de Espace beschouwd als de uitvinder van de MPV. Nu wil het nieuwe merk "Tesla" tot dit groepje van vernieuwers toetreden met de "Roadster": de eerste in massa geproduceerde, elektrische sportwagen.

Juist omdat Tesla een nieuw merk is, wil het zich toeleggen op het eigen specialisme: het bouwen van elektrische aandrijvingen. Voor een goede wagen om de elektromotor heen, klopte Tesla aan bij Lotus.

Mede daarom heeft de Tesla Roadster op het eerste zicht veel weg van een elektrische Lotus Elise. Beide wagens delen slechts 7% van de onderdelen, de verwantschap beperkt zich tot het basisontwerp. Dat betekent dat de Tesla is gemaakt van lichtgewicht materialen en dat het gewicht zo veel mogelijk evenredig over de voor- en achterwielen verdeeld is.



Ergonomie

Om de wagen stevig te maken, lopen onder de deuren gigantische verstevigingsbalken. De instap is daarom een kunst op zich, vooral met gesloten dak. Alhoewel de Tesla

groter is dan een Lotus Elise, is de bagageruimte nog steeds nihil.

Het interieur is krap en bestuurders langer dan 1 meter 85 raken met het hoofd het dak. Uiteraard is er met geopend dak oneindige hoofdruimte, maar dan kijken lange bestuurders tegen de bovenrand van de voorruit, terwijl de snelheidsmeter wordt afgedekt door het stuurwiel. Daarbij is de Tesla van nature toch al onoverzichtelijk door de kleine buitenspiegels en enorme achterflanken.



De uitrusting is compleet en Tesla bezuinigt niet op bijzondere materialen. De hier getoonde uitvoering kost ruim 100.000 euro, maar geeft desondanks het gevoel van een slordig gebouwde kit-car. Kunststof panelen sluiten niet goed op elkaar aan of hebben onderling afwijkende kleuren. Knoppen en hendels zijn gemaakt van goedkoop plastic. De afwerking is matig en oppervlakken zijn krasgevoelig.

Bovendien is duidelijk merkbaar dat Tesla begon met een bestaand ontwerp en dat heeft aangepast aan de eigen wensen. Knoppen en displays zitten op de meest wonderlijke plekken. Zo is het display van de boordcomputer links onder het stuur geplaatst en daarom alleen veilig afleesbaar wanneer de wagen stilstaat.

Een woordvoerder van Tesla benadrukt dat de hier gereden demo een Amerikaans pre-productie model ("VP30") is; Europese exemplaren zouden netter worden afgewerkt. Voor modeljaar 2010 zijn de ergonomische tekortkomingen opgelost.



Prestaties

Maar ... draai de sleutel om, geniet van de stilte, druk het rechterpedaal in en op slag zijn alle kleine ongemakken vergeven en vergeten. De eerste meters met een Tesla Roadster zijn een unieke ervaring. Door het ontbreken van een traditioneel motorgeluid, voelt het alsof een onzichtbare kracht de Tesla vooruit duwt. Naast die onzichtbare kracht lijkt het explosieve vermogen van benzine echter niet meer dan een klappertjespistool!

De Roadster heeft slechts één versnelling en accelereert daarmee onophoudelijk en pijlsnel. De sprint van 0 naar 100 km/u kost slechts 3,9 seconden en ook ver boven die snelheid is het lichtste tikje op het "gaspedaal" voldoende om beide inzittenden hardhandig in de zetel te drukken. Het maakt niet uit hoe hard het gaat, de Tesla reageert even hevig op het rechterpedaal als de gemiddelde sportwagen dat alleen kan bij vol gas in de eerste versnelling!



Alhoewel het acceleratievermogen fenomenaal is, is de sensatie heel anders dan bij een alledaagse benzinewagen. Hoe meer toeren, hoe meer vermogen een verbrandingsmotor

levert. Het bruuft opbouwen van kracht op weg naar een piek, zorgt samen met de brul van de uitlaten voor de sensatie. De Tesla Roadster bouwt de kracht niet op, het vermogen is instant. Daarom ontbreekt het drama, maar is de rijervaring wel puurder.



Zodra het rechterpedaal wordt losgelaten, houdt de Roadster onmiddellijk en hevig in. Dan drijven de wielen de elektromotor aan die daarmee feitelijk dienst doet als alternator en dus energie opwekt. Dit is mede waarom de Roadster de actieradius van een gewone wagen benadert (400 km). Het abrupte inhouden vraagt enige gewenning, maar is zeker niet storend.

Weggedrag

Het grote probleem bij het ontwikkelen van elektrische wagens is de opslag van de benodigde elektriciteit. Hoe meer accu's, hoe verder de wagen kan rijden. Maar meer accu's maken de wagen ook zwaarder en dat gaat ten koste van de rijeigenschappen. Terwijl de meeste andere merken werken met traditionele accu's, kiest Tesla voor dezelfde techniek ("lithium ion") die wordt toegepast in laptops. Dit verklaart waarom de wagen zo kostbaar is, maar betekent ook dat de Roadster "slechts" 450 kg extra gewicht meesleept en dat is weinig voor een elektrische wagen.



Het extra gewicht is nauwelijks van invloed op het weggedrag. Alleen bij een noodstop is merkbaar dat de banden heel veel gewicht moeten bedwingen.

De besturing is uiterst direct en omdat het gewicht is geconcentreerd in het midden van de wagen, is de Roadster uiterst wendbaar. Overhellen of torderen is de Roadster vreemd, terwijl het comfort op slecht wegdek heel behoorlijk is. De Roadster leent zich prima voor een dagje toeristisch cruisen, maar voelt zich ook prima thuis op het circuit. Dan stuurt de Roadster messcherp en biedt deze eco-auto minstens zo veel sensatie als een traditionele sportwagen.



Milieu

Het grote voordeel van elektrisch rijden is uiteraard dat de Tesla Roadster emissievrij is. De Tesla kan thuis aan het stopcontact geladen worden (3.5 tot 16 uur, afhankelijk van het ampère van het stopcontact). Dat kost zo'n 15 euro (70 kWh), tegen minimaal 50 euro voor 400 km rijden met een

sportwagen die vergelijkbare prestaties levert!

Met de elektrische wagen lijkt het milieuprobleem alleen te worden verplaatst. Maar de gemiddelde Europese energiecentrale werkt veel efficiënter dan een verbrandingsmotor in een wagen. Omgerekend stoot de Tesla Roadster daarom slechts 69 gram CO2 per kilometer uit. Wie thuis groene stroom heeft, komt zelfs uit op een magische 0 gram CO2 per kilometer, terwijl het rijplezier altijd maximaal is.

gebruik en bovendien emissievrij. ■



Conclusie

Iedere fabrikant presenteert het nieuwste model als baanbrekend en dé oplossing voor het probleem waar iedereen mee zit. Meestal betreft het niet meer dan loze kreten van een overactieve marketingafdeling. Maar eens in de zoveel jaar komt er een wagen op de markt die daadwerkelijk revolutionair is en dat geldt zeker voor de Tesla Roadster.

Deze sportwagen heeft geen verbrandingsmotor, maar een elektromotor. In tegenstelling tot andere elektrische wagens is de Tesla Roadster daadwerkelijk te koop. Bovendien kan de Roadster 400 km afleggen zonder bijladen en is daarmee echt bruikbaar. De prestaties zijn bovendien uitmuntend: de meeste volbloed sportwagens moeten het in een sprint afleggen tegen de Tesla.

Of de Tesla Roadster beter of slechter is dan traditionele sportwagens is een kwestie van smaak. De rijervaring is heel anders. De Tesla Roadster biedt minder theater en meer puur rijplezier. Dit is geen wagen om indruk mee te maken op anderen, maar om zelf van te genieten. Alhoewel de aanschafprijs fors is, is deze pretmachine zeer voordelig in

