

TESLA MODEL S PERFORMANCE



Bästa elbilen någonsin? Eller rentav bästa bilen någonsin? Mattias Goldmann har kört Tesla S.

Det går bra för Tesla nu. Lånen från amerikanska staten är återbetalda nio år i förväg, nya Model S är bästsäljande elbil i USA och fick nyligen otroliga 99 poäng av 100 möjliga av Consumer Reports. Den som beställer en Model S nu får den nästa vår, den som var snabb att beställa får omgivningens avund redan i höst.

Stor, snygg och rymlig

Första intrycket av Model S är att den är rejält stor, som en Jaguar fast bredare. Linjerna är rena, utan en massa onödiga pressveck eller andra designtricks. Inte heller skriker Model S ut vare sig att den är eldriven eller att den är miljösamt. Det är självklarheter. Luftmotståndet är rekordlåga 0,24, med hjälp av en liten grill och en slät undersida.

För att kliva in trycker man lätt på dörrhandtagen som ligger helt slätt mot karossen, de glider då ut och man kan öppna dörrarna. Det är luftigt, mycket läder och trä – men inte lika miljösamt som hos Fisker. Med elmotorn mellan bakhjulen, batterierna som ett extra golv och utan kar-

TESLA MODEL S PERFORMANCE

Pris: Ca 950 000 kr.

Förbrukning: Ca 18,8 kWh/100 km.

Motor: Elmotor AC, 416 hk.

Mått: Längd 497 cm, bredd 196 cm, höjd 1343 cm.

Vikt: Tjänstevikt 2 108 kg, ej släp.

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 (5+2 som tillval).

Toppfart: 209 km/h, 0-100 km/h på 4,5 sek.

Batteri: Litium-jon, 85 kWh (finns också med 60 kWh).

Räckvidd el: 483 km med 85 kWh, 370 km med 60 kWh.

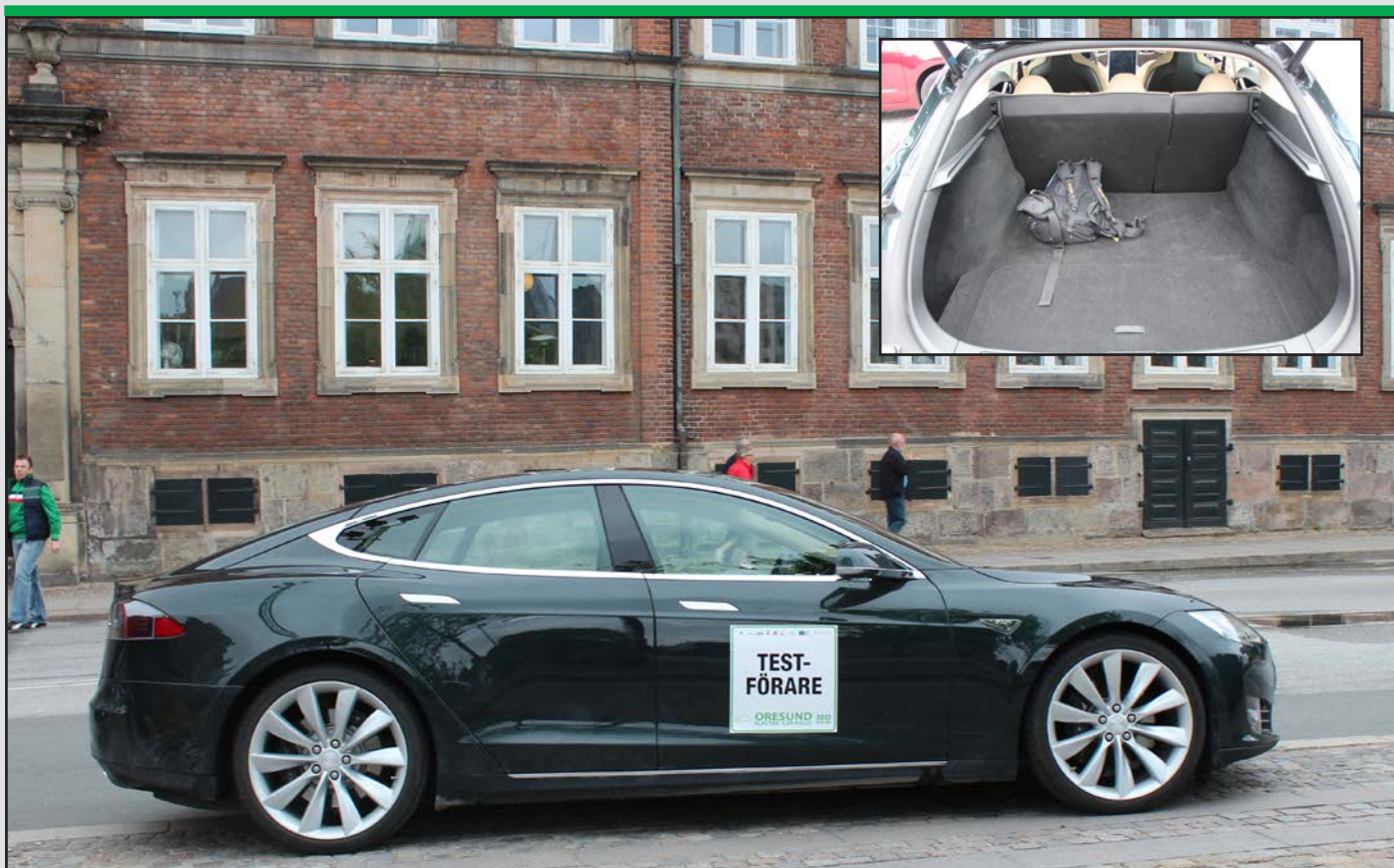
Laddtid: 6 timmar till fulladdat med 16 Ah, snabbaddning på 2 timmar.

Säkerhet: Ej krocktestad av Euro NCAP. Dubbla airbags fram, sidoairbags, knäckrockkudde, krockskyddsgardiner, låsningsfria bromsar.

Garantier: Basgaranti 4 år, batterier 8 år.

Förmånsvärde: Förmånsvärdet för Model S 85 kWh beräknas på 335 100 kr, 2 675 kr/mån i förmånsvärde, 1388 kr/mån netto, för S Performance 438 900 kr, 4500 kr/mån och 2 250 kr/mån netto.

Miljöförmåner: Supermiljöbilspremie på 40 000 kr, fordonskattebefriad i fem år, 40% reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.



danaxel eller växellåda, är golvet helt platt. Man sjunker ner – Model S är låg som en sportbil – i ganska breda läderstolar, och justerar dem och ratten tills man sitter perfekt. Jag förvånas lite över att backspeglarna är helt vanliga, hade väntat mig videokameror.

Baksätet är bekvämt för två, takhöjden räcker bra genom att kupéformens sluttning börjar långt bak. Utrymmena i sidled är överdådiga. Model S kallas 5+2-sitsig, men det bakersta sätet är strikt för två barn och är ett tillbehör för drygt 10 000 kronor som inte särskilt många tros välja.

Bagageutrymmena – för de är två – rymmer lätt familjens packning, även om man får klura lite på hur den bäst fördelas. Det främre utrymmet har en knepig form, som gjort för specialutformade väskor vilket Tesla snart kommer med. Vår modell har extrautrustningen elektrisk baklucka, känns märkligt att det inte är standard.

Ständigt uppkopplad

Den centralt monterade, enorma 17-tumsskärmen ersätter nästan alla reglage. Härifrån sköts inte bara navigatören och luftkonditioneringen, utan också telefon, hur mycket solluckan ska vara öppen, hur högt ställd fjädringen ska vara, energiförbrukningen (som i en Prius ungefär), internet, backkamera i HD-format, styrningens respons, och mycket annat. Allt fungerar intuitivt, snabbt och snyggt, och utan att man behöver ta blicken från raten särskilt mycket.

Övriga instrumenteringen är lättöverskådlig, med en häftig mätare som visar hur mycket kraft som för tillfället används eller återförs. Det mesta är Teslas eget men flera reglage är inköpta från Mercedes.

Säker med frågetecken

Den aktiva säkerheten är lysande, genom den goda väghållningen och de effektiva bromsarna – eller är den usel genom att man uppmuntras att trycka på gasen lite till? Om olyckan är framme säger Tesla att Model S är väldigt säker, och troligen har de rätt. Att det inte ligger någon motor i fronten är bra för säkerheten, därtill är aluminiumkarossen och chassiet utformat för att klara krockar också i höga farter. Åtta krockkuddar skyddar de åkande, baksätet är förberett för säker infästning av barnstolar och bakerst åker man baklänges som sig bör. Men inget av detta är verifierat, Tesla har inte låtit krocktesta Model S ännu. Och nästan inget av den senaste säkerhetstekniken med automatiskt stopp, vingelvarnare, fotgångarkrockskydd etc finns.

Batterirekord

Batteripacken ligger under golvet, ett tiotal centimeter tjockt, med över 7000 runda litium-jon-datorbatterier från Panasonic, mot 192 i Nissan Leaf. Kapaciteten är 85 kWh, nästan fyra gånger Leafens, batterivikten däremot bara den dubbla. Batterierna är vätskekylda, och kan laddas iav alltifrån ett vanligt uttag på ända ner till tre ampere till Teslas egen superladdare.



Den enklaste versionen med 40 kWh batteri blev aldrig av, nu finns 60 och 85 kWh. Det större batteriet ger inte bara längre räckvidd utan också en snabbare bil, eftersom det i slutändan handlar om hur mycket av batterikapaciteten man säkert kan överföra till motorn utan överhettning. Batterierna har åtta års garanti, men det kräver att bilen hanteras rätt. Används den inte på ett par dagar eller mer ska den stå på laddning, annars kan batterierna dö helt vilket slarviga Teslaägare bittert fått erfara.

Bilen är redo att laddas på Teslas egna soldrivna Supercharger-snabbladdare, med upp till 80 kW vilket ger 250 km körning på 30 minuters laddning. Europas första kommer i Norge redan i år, 2014 förväntas de komma i Stockholm, Göteborg och Malmö. Här laddar man gratis för evigt, eller annorlunda uttryckt: Man har redan betalat det genom priset på bilen.

Model S har också en 10 kW on board-laddare som ger upp till 50 km räckvidd per laddtimma, och Teslas VD Elon Musk har lovat att den snart också ska kunna ladda på CHAdeMO-likströmssnabbladdare. En hemmaladdare kostar kring 10 000 kronor och installeras enkelt av en elektriker.

Verklig räckvidd på full laddning med stora batteriet bör bli cirka 350 km, mycket mer kräver att man är orealistiskt försiktig med gaspedalen.

Lika snabb som tyst

Att starta är enklare än någonsin; Tesla räknar med att du

vill köra bil om du sätter dig bakom ratten och därför finns det inte någon startknapp, långt mindre en tändningsnyckel att vrida om. Lägg växelväljaren i Drive (bara en växel finns) och kör.

Vår tur börjar i Malmö innerstad, där bilens stora yttermått snabbt glöms bort, den är smidig med god runtomsikt och elmotorns vridmoment gör att varje liten lucka i trafiken kan utnyttjas. Ute på motorvägen trycker vi gasen i botten och de drygt 400 hästarna svarar direkt på ett sätt som ingen bensinbil kan matcha. 0-100 går på fem sekunder, helt utan hack i accelerationskurvan eftersom Model S är enväxlad. Att bilen väger sina modiga två ton märks inte alls.

Vi körde inte Model S på små, krokiga vägar men hade gärna gjort det. Med nästan 50/50 viktfordelning och tyngdpunkten (batterierna!) väldigt lågt så ligger den som ett strykjärn. Det gäller särskilt Performance-versionen, med aktiv luftfjädring som kan höjas för att klara snövalar och lätt terräng, och som automatiskt sänks i motorvägsfart. Bilen är bakhjulsdriven, men antisladdsystemet träder in direkt om man ger för hård gas mitt i en kurva.

Unikt för Tesla är att den regenerativa bromskraften sköts helt med gaspedalen; bromspedalen sköter den hydrauliska bromsen. Genom att hålla isär de två systemen går bilen renare, resonerar Tesla, och inte ens i tät stadstrafik rör vi bromspedalen mer än någon enstaka gång. Bromskraften har två lägen som ställs in på touch-skärmen.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Dyr men ändå inte

Det ryktas om att Tesla ska etablera sig i Sverige, med egen återförsäljare – Tesla anlitar aldrig agenter. Till dess köps bilen via Köpenhamn, och danska priser gäller. För denna Performance med extrautrustning som glastaket och lite annat är priset närmare en miljon, men billigaste version kostar kring 700 000 kronor. Det är förstås inte billigt, men för den som kan få Model S som förmånsbil är situationen en helt annan; det blir lika billigt som en Skoda Octavia för 180 000 kronor. Notera dock att Performance är väldigt mycket dyrare än vanliga Model S i förmånshänseende.

Tesla har ansökt om över 200 patent för Model S, och fortsätter att utveckla redan producerade bilar. På samma sätt som din mobil ibland föreslår uppdateringar kan Teslan göra det, och en redan lysande bil kommer alltså successivt att bli ännu bättre.

I Norge kostar Model S som en bättre utrustad Audi A4; i det läget är jag beredd att omyndigförklara de som köper Audin. I Sverige är prisbilden inte lika förmånlig, men ett femtiotal bilar lär redan vara beställda – Tesla kommunicerar inte längre enskilda marknader – och den siffran tiodubblas lätt om märket får marknadsnära varo och service.

Tesla har tänkt sig att bygga 20 000 Model S per år, men det blir mer, mycket mer!

Vi gillar:

- + Miljösmart där elen är grön
- + God räckvidd
- + Genomtänkt, innovativ teknik
- + Rymlig och komfortabel. Bra väggrepp
- + Bra väggrepp
- + blixtrande acceleration
- + Billig som förmånsbil

Vi ogillar:

- Saknar senaste säkerhetsutrustningen
- Inget riktigt Eco-mode
- Högt pris för den som inte har förmånsbil

Överväg också:

- Fisker Karma om de finns kvar
- Model S i andra versioner
- Eget TGV-tåg



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Maj 2013

Produktion: Martin Prieto Beaulieu

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.