

Tesla

Ibland går drömmar i uppfyllelse. Trafik&Miljö har fått provköra den häftigaste bilen i världen – elsupersportbilen Tesla!

Vi tar det viktigaste först. 0-100 km/h går på 3,9 sekunder. Porsche och Ferrari är långsammare. Dessutom är det officiella siffror, jag tror det gick ännu snabbare. Elen ger ju full effekt direkt, så omkörningar som vore omöjliga att ens tänka sig i en annan sportbil klaras med god marginal. Toppfarten är begränsad till 210 km/h, vi testade inte det men kunde konstatera att man måste vara väldigt försiktig och välartad för att inte riskera körkortet.

Tesla är en ren elbil, ingen förbränningsmotor finns alls. Elmotorn är på 185 kW eller 248 hästar, bara marginellt mer än i en ordinär Volvo V70. Elmotorns karaktär med fullt vridmoment (380 Nm) direkt, tillsammans med tjänstevikten på bara drygt 1200 kilo (inklusive batterier) gör att bilen går som ett skott. Elmotorn är 3-fas, 4-polig med variabel frekvensstyrning och regenererande bromssystem. Motorns varvantal begränsas till 14 000 varv, och bilen har bara en växel – en tvåväxlad låda prövades men avfärdades. Motorn ligger bak och driver på bakhjulen. Antisladdsystemet behövs med andra ord för att inte bilen ska bli bångstyrig. Det går att koppla ut men då ska man vara skicklig förare. Bromsarna är låsningsfria från Brembo och får ner bilens fart rysligt effektivt.

Motorns verkningsgrad är i snitt 92 procent, mot en normal bensinmotors knappt 30 procent. Därför blir miljöpåverkan och koldioxidutsläpp låga även om man räknar med att bilen går på ”fulel”. Går den på ren vindkraftel, är utsläppen förstås noll.

Förbrukningen anges till 110 Wh/km eller 2,18 km/MJ. Vi har inte kunnat testa detta, men tror att räckvidden på en full laddning är klart mindre än de angivna 350 kilometer om man låter sig inspireras av köregenskaperna. Med ett 70 amperes laddaggregat är bilen åter fulladdad efter 3,5 timmar, medan det tar 10 timmar i det för garageuppfarten mer rimliga 32 ampere. En kommande snabbbladdare för 30 000 spänn löser det hela på en halvtimme.

Litiumjon-batterierna saknar ”minne”, så de kan laddas en liten stund för ökad räckvidd utan att de slits ut snabbare. Sju år garanteras batterierna gälla, därefter får man köpa nya för 120 000 kronor. I utrustningen ingår en batterivärmare så att batterierna kan laddas ner till 20 minusgrader.

Tesla är en liten bil, 395 centimeter lång. Den är låg och bred, med tyngdpunkten i form av 450 kilo batteri lågt placerad, vilket tillsammans med breda lågprofildäck gör att bilen ligger som ett strykjärn på vägen. Tesla passar perfekt på de gotländska småvägarna där vi provkör den, och man lär sig snabbt var bilen börjar och slutar trots att man egentligen inte ser ett enda

av bilens ”hörn”. Bilen är överraskande normalt fjädrad för att vara en supersportbil – det gör inte ont i rumpan varje gång man kör över ett gupp. Den som vill, kan köpa till personligt inställd fjädring för 40 000 kronor, medan möjlighet att ställa in fjädringen i olika lägen saknas. Styrningen är nästan gocart-mässigt direkt, men lite trög för att motverka att en så stor del av tyngden ligger över bakhjulen.

Det är en varm sommardag och bilen har testkörts hela dagen. Kanske är det en förklaring till att batterierna överhettar redan efter någon mils hård körning, och att vi därefter får köra med reducerad effekt och knappt accelererar bättre än en ordinär Porsche. Men det är ändå oacceptabelt, och av samma skäl har flera biltidningar ratat Teslan efter test på bana.

112 centimeter hög bil betyder att man sitter nästan direkt på asfalten, och kliver ner i bilen. Eller trär på sig den; det är svårt att kliva in snyggt och paparazzis kan enkelt ta bilder uppför kjolen på kvinnor som äntrar eller lämnar Teslan. Väl i bilen sitter man bra, ordentligt omkramad av sportstolarna men inte som i ett skruvstäd som man gör i vissa andra sportbilar. Karossen byggs av Lotus och är mycket lik deras modell Elise, gjord av kolfiber med finish och detaljpassning som åtminstone på vårt tidiga ex inte imponerade.

Tesla bör köras öppen, men bör fungera någorlunda i regn och rusk med en dubbelisolerad svart tygcab som man kan fästa på. Med taket på blir det instängt och mörkt, särskilt som huvuddelen av inredningen är svart. Luftkonditionering och stolsvärme ingår, liksom färddator och farthållare – allt detta saknas märkligt nog på många supersportbilar. Men displayen sitter väldigt illa till nere vid vänster knä. Hastighetsmätaren är omöjlig att läsa i farter över 80 km/h eftersom den skymms av ratten. Varvtalet syns men är ganska ointressant eftersom det bara är en funktion av hur snabbt man kör – det finns ju bara en växel. På instrumentbrädan visas med en liten stapel hur mycket elkraft som förbrukas just nu, och går stapeln till vänster om nollpunkten betyder det att batterierna återladdas av bromskraften.

Det finns inga officiella krockvärden på Teslan, men den har en stark säkerhetscell, sidokrockskydd, dubbla krockkuddar fram, bältessträckare och integrerade nackstöd. Däcktrycksmätare förbättrar också säkerheten och ökar körsträckan. ”Valet mode” innebär att föraren kan programmera bilen att bara gå en viss, låg maxhastighet, så att man kan låta någon annan parkera den eller tonårsungarna ta den på en tur utan att riskera alltför mycket.

Det går att köpa Tesla nu, och väntetiden är inte dramatisk. 99 000 euro plus moms ger ett svenskt pris på cirka 1,25 miljoner kronor. Det är fantasisummor för de flesta av oss, men egentligen billigt jämfört med de supersportbilar man förmodligen överväger om man har råd. Det finns en dyrare sportversion också, och 2012 kommer en fyrsitsig Tesla för mindre än halva priset.

Det här är ett försök att göra en seriös bedömning av Teslan. Men det skiner förstås igenom. Förutom min blivande fru finns det inget i världen jag så gärna vill ha som denna el-racer.

Mattias Goldmann