



Tesla Model 3 Long Range



Max Veldhuis
3 maart 2021

Gevestigde orde

Tesla heeft de auto-industrie in een stroomversnelling gebracht als het gaat om de transitie naar elektrisch rijden. Nu de gevestigde merken ook druk bezig zijn met het op de markt brengen van elektrische auto's, rijst de vraag of Tesla op termijn opgewassen is tegen dat geweld.

De Model 3 is met afstand het belangrijkste model voor Tesla. Ter illustratie: in ons land zijn er al ruim 38.000 exemplaren van verkocht, tegenover een krappe 15.000 exemplaren van de Model S. De productiestart van de Model 3 kende een aantal hobbels en ook de afwerking was niet altijd even goed te noemen. Tesla breekt echter met de ongeschreven regel in de auto-industrie dat men eens in de zoveel tijd pas vernieuwingen presenteert bij een facelift. In plaats daarvan voert de fabrikant voortdurend hardware- en softwarematige updates door op haar auto's. Voor de Model 3 heeft Tesla onlangs een aantal vernieuwingen tegelijk geïntroduceerd die wel doen denken aan een milde facelift. Kan Tesla, dat zelf in rap tempo deel begint uit te maken van de 'gevestigde orde', hiermee een voorsprong behouden op de rest van de markt



Tesla Model 3 Long Range

voor elektrische auto's? Wij zochten het uit.



Zwart is het nieuwe chroom

Loop je op de vernieuwde Model 3 af, dan zijn de voornaamste herkenningspunten de zwarte raamomlijsting, deurgrepen en details bij de knipperlichten op de voorspatborden en onderaan de spiegels. Die onderdelen waren voorheen verchromd. Het chroom is volledig uit het aanbod verdwenen, alleen de Tesla-logo's aan de voor- en achterzijde glimmen je nog wel tegemoet. De ramen zijn overigens van dubbel glas, over het effect daarvan later meer.

Ander nieuws bij de 'gefacelifte' Model 3 is de elektrische achterklep, die ook vanaf je smartphone of het centrale scherm bedienbaar is. Dat voegt wel wat toe aan de hightech-inborst van de auto, want het handmatig sluiten van de klep voelde in dat licht bezien toch een tikje archaisch. Onze testauto draagt de kleur 'Deep Blue Metallic' en rolt op de bekende 18 inch Aero-wielen. Die zijn volgens Tesla overigens wel licht herzien voor een betere aerodynamica. Optioneel kun je op de Model 3



Tesla Model 3 Long Range

Standard- en Long Range nieuwe 19 inch 'sportvelgen' bestellen. Topversie Model 3 Performance staat voortaan standaard op schoeisel dat luistert naar de naam 'Aëberturbine'. Die wielen zien er net zo extreem uit als hun naam doet vermoeden.

De Model 3 verschilt dus van buiten vooral op detailniveau van zijn 'voorganger'. Tesla had nu gelegenheid kunnen pakken om ook op een ander gebied winst te boeken: de verlichting. Waar de concurrentie ook in dit prijssegment vaak al de optie biedt voor matrix-led met een adaptieve grootlichtassistent, moet de Model 3 het doen met relatief simpele ledverlichting, waarbij de bochten niet verlicht worden en de lichtopbrengst sowieso wat tegenvalt. Een grootlichtassistent heeft hij wel, maar die kent twee standen: aan of uit. Dat heeft Volkswagen dan toch beter voor elkaar in bijvoorbeeld de ID.4. Tesla heeft de techniek wel in huis op de Model S en -X, dus het is een gemiste kans dat de Model 3 daar nu niet ook direct van profiteert.



Het zit in de details



Tesla Model 3 Long Range

Ook in het interieur van de vernieuwde Model 3 zijn de wijzigingen niet bepaald revolutionair te noemen. Het kwaliteitsniveau is echter wel behoorlijk omhoog gegaan. De afwerking van het interieur is beter en het geheel maakt een meer solide indruk. Dat is met name te danken aan de nieuwe vormgeving van de middenconsole. Waar voorheen een groot zwart paneel zat, zit nu een solide oplaadmat voor twee smartphones en daaronder een matgrijs schuifpaneel dat de onderliggende opbergruimte - die overigens riant te noemen is - afdekt. Aan weerszijden van de middentunnel zitten voortaan extra stiksels. De matte afwerking maakt de middenconsole een stuk minder krasgevoelig en het ziet er hoogwaardiger uit dan glanzend kunststof. Het schuifpaneel laat zich met een fijne weerstand bedienen. De oplaadmat doet eveneens goed zijn werk en de telefoons blijven tijdens het rijden mooi op hun plaats liggen. Bovendien maakt de plaatsing ervan dat je bijvoorbeeld een app als Flitsmeister in het zicht kunt laten draaien.

Minder zichtbaar aangepast zijn de knopjes op het stuur, die voortaan een metalen afwerking hebben. Het lijkt iets kleins, maar je raakt ze vaak aan, dus het is fijn dat ze nu een wat hoogwaardiger gevoel bieden dan de plastic exemplaren van voorheen. Verder zijn de dorpellijsten net als de details op het exterieur zwart gemaakt en siert grafiet de knoppen van de stoelbediening. Ook leuk: de zonnekleppen klikken magnetisch vast.

Het is duidelijk dat Tesla veel aandacht heeft gestoken in de details, maar desondanks geeft het interieur van de Model 3 nog niet dezelfde soort kwaliteitsbeleving als dat van bijvoorbeeld een BMW 3-serie. De gebruikte kunststoffen zijn nog niet van hetzelfde niveau en de witte bekleding voelt net wat te glad aan. Het lijkt nog het meeste op het materiaal dat ook wel eens in boten toegepast wordt. De stoelen zitten dan wel weer prettig en een goede zitpositie is zo gevonden. Een in lengte verstelbare zitting had het comfort naar een nog hoger plan kunnen tillen, want het zitvlak is aan de korte kant.

Voor de achterpassagiers is het door de aflopende daklijn en de hoge positie van de vloer ten opzichte van de achterbank enigszins behelpen. Kinderen zitten er goed, maar



Tesla Model 3 Long Range

voor volwassenen zal het op langere ritten een minder prettige ervaring zijn. Wel kunnen de achterpassagiers hun telefoon opladen via de aanwezige USB C-poorten en biedt de kofferbak in combinatie met de 'frunk' genoeg bagageruimte. De achterbank laat zich alleen niet neerklappen vanuit de kofferbak, dus om langere artikelen in te laden zal je eerst om moeten lopen.



Koning winter

Bij de update van de Model 3 voert Tesla twee zaken door die impact hebben op de rijervaring: het eerder genoemde dubbele glas en een warmtepomp. De warmtepomp zorgt voor een efficiëntere warmtehuishouding, wat bij moet dragen aan een hogere actieradius. Af en toe hoor je hem een beetje brommen, maar afgezien daarvan merk je niet dat de warmtepomp er zit. Dankzij de winterse omstandigheden was het tijdens de test lastig om de precieze impact van de warmtepomp op de actieradius te meten, maar gezien het feit dat de temperaturen onder het vriespunt lagen en de auto op winterbanden stond, viel het gemiddelde stroomverbruik van 205 Wh per kilometer over de gehele testperiode niet eens tegen. Dat komt neer op 20,5 kWh per 100



Tesla Model 3 Long Range

kilometer. Met dit stroomverbruik kun je dankzij de accu van 82 kWh ongeveer 400 kilometer rijden. Dat is flink minder dan de opgegeven actieradius van 580 kilometer voor de Long Range, maar desalniettemin kun je met dit rijbereik in de meeste situaties prima uit de voeten.

De kou mag dan misschien zijn sporen achterlaten in de actieradius, wat betreft de rijeigenschappen is de sneeuw geen match voor de Model 3. Dankzij de vierwielaandrijving en de winterbanden heeft de Tesla in principe altijd grip en ploegt hij zich overal doorheen. Het onderstel van de Long Range heeft daarbij een mooie balans tussen comfort en sportiviteit, waarbij de Model 3 vrij lichtvoetig en direct aanvoelt. Dat laatste komt mede door de stuurinrichting, die maar twee omwentelingen nodig heeft van links naar rechts. De Tesla laat zich mooi plaatsen en dankzij zijn direct beschikbare 441 pk schiet hij vooruit wanneer je het stroompedaal intrapt. Op dat moment overheerst vooral de stilte, mede dankzij het dubbele glas. Wel is er op de snelweg nog wat windgeruis boven bij de zijruit merkbaar. Ook is het zicht naar achteren niet optimaal door de relatief kleine en hoge achterraut.

Tesla is momenteel druk bezig met de uitrol van de 'Full Self Driving'-software. Onze testauto beschikte over deze optie Ã 7.500 euro, maar het is een misvatting te denken dat de Model 3 nu al helemaal zelf kan rijden. Ook het 'navigeren op autopilot', waarbij Tesla belooft dat de auto automatisch kan rijden 'van oprit tot afrit op de snelweg', werkt niet feilloos. Soms geeft de Model 3 opeens gas bij een knooppunt, terwijl afremmen noodzakelijk is. Wel herkent de auto voortaan verkeerslichten. Die worden weergegeven op het centrale scherm, zodat je ook daar kunt zien wanneer ze op groen gaan.

Autopilot zelf werkt beter dan voorheen. De auto blijft mooi binnen de rijbaan en gaat niet 'pingpongen' tussen de lijnen. Ook het automatisch afstand houden gaat goed, waarbij de Tesla mooi geleidelijk remt wanneer er een voorganger in zicht komt. Zelf inhalen kan hij ook, maar soms breekt de Model 3 een inhaalactie abrupt af terwijl daar geen reden toe is. In de praktijk werkt het dan toch fijner om zelf het stuur ter hand te nemen. Over het stuur ter hand nemen gesproken: dat zal je relatief ferm moeten doen,



Tesla Model 3 Long Range

want de detectie is niet heel fijngevoelig. Meermaals kregen we naar ons hoofd geslingerd dat we de handen aan het stuur moesten houden tijdens het gebruik van autopilot, terwijl we het stuur gewoon in onze handen hadden.



Whizzkid

In het interieur van de Model 3 neemt het scherm een dominante plek in. Het touchscreen werkt feilloos en snel, een beetje alsof je een grote iPad in je auto hebt. Wat de snelheid van de software betreft loopt Tesla nog immer voor op de concurrentie, zeker als je de recente pogingen van Volkswagen in acht neemt. Ook qua bedieningsgemak is het systeem van Tesla dik in orde. De essentiële functies zitten binnen handbereik en de menustructuur is overzichtelijk. Apple CarPlay en Android Auto ontbreken, maar dankzij de integratie van Spotify in de auto en de up-to-date navigatie via Google Maps mis je het ook niet echt. Leuk tijdens het laden: Netflix en YouTube kijken op het grote scherm, waarbij het fijn klinkende audiosysteem met 14 speakers zorgt voor surround sound tijdens het kijken van je favoriete serie of film.



Tesla Model 3 Long Range

Dat laden hoeft overigens niet heel lang te duren, want bij een supercharger kan de Model 3 laden tot een snelheid van 250 kW. Die snelheid haalt de Model 3 alleen bij de nieuwste superchargers. Overigens is het raadzaam om de navigatie aan te zetten wanneer je naar de supercharger toe rijdt, omdat de auto de batterij dan alvast gaat voorverwarmen voor een snellere laadtijd. De eigen laadinfrastructuur is nog steeds één van de meest sterke punten van Tesla en maakt 'range anxiety' in feite verleden tijd. Zelfs met de kou konden we er in een kwartier 240 kilometer aan actieradius bij krijgen.

Een ander aspect waarmee Tesla zich onderscheidt van de concurrentie, is de app op de smartphone. De telefoon fungeert tevens als sleutel, waardoor je de bijgeleverde 'creditcard' eigenlijk niet meer hoeft te gebruiken. Onder deze omstandigheden was het ideaal dat de Model 3 alvast voorverwarmd kon worden, waarbij ook de stoelverwarming voor de achter op afstand bedienbaar is. Daarnaast kun je bijvoorbeeld de elektrische achterklep op afstand openen via de telefoon, maar is de auto ook op afstand bedienbaar. Zo kun je hem bijvoorbeeld uit een krappe parkeerplaats laten rijden voordat je instapt. Deze functies zijn op zichzelf niet heel revolutionair, maar Tesla heeft de integratie ervan in de mobiele app wel heel goed voor elkaar.



Een streepje voor

De Model 3 is met zijn vanafprijs van 48.990 euro niet bepaald een goedkope auto. Aangezien het bijtellingsvoordeel slonk naar 12 procent over de eerste 40.000 euro van de cataloguswaarde, is de Model 3 voor minder mensen bereikbaar. De geteste Long Range heeft een hogere vanafprijs van 56.990 euro, maar daarvoor krijg je wel een extra elektromotor op de vooras, 32 kWh extra accucapaciteit en een vermogenstoename van 116 pk. Ook is het premium interieur dan inbegrepen, met onder meer het eerder aangehaalde audiosysteem met 14 speakers en stoelverwarming achterin. Premium connectiviteit, met satellietkaarten, frequentere draadloze updates en internet in de auto, zit er dan voor Ã©Ã©n jaar bij.

Veel opties zijn er niet te kiezen bij Tesla, maar de prijs van de testauto werd alsnog opgedreven door de lakkleur Deep Blue Metallic (1.050 euro), de trekhaak (1.350 euro), het witte interieur (1.050 euro) en 'Full Self Driving' (7.500 euro). Daarmee kost de testauto opeens 68.920 euro. Dat is veel geld, maar tegelijkertijd bewijst de Model 3 dat Tesla de gevestigde merken nog steeds een stap voor is als het gaat om de totale



Tesla Model 3 Long Range

ervaring rondom elektrisch rijden. Dat geldt met name voor de infrastructuur en software. De afwerking is weliswaar nog niet op hetzelfde niveau als andere merken in het hogere segment, maar Tesla komt op dat gebied steeds dichterbij. De concurrentie heeft momenteel echter een veel grotere inhaalslag te maken op Tesla.

Plus

- + Actieradius en laadinfrastructuur
- + Snelle en intuïtieve software
- + Betere afwerking...

Min

- ... maar nog niet op niveau concurrenten
- Aanraakgevoeligheid stuur met Autopilot
- Ruimte achterin