Bjorn Blokzijl
15 april 2019

Wat in het vat zit.....

"Wat in het vat zit, verzuurt niet"; een gezegde die op de Tesla Model 3 van toepassing lijkt. Al snel na de introductie van de Model X werd duidelijk dat er ook een kleinere auto op de markt gebracht zou worden. Het duurde uiteindelijk tot dit jaar dat het Amerikaanse merk ook op ons continent zijn - tot nu toe - meest compacte auto zou leveren. Inmiddels zijn er voor minder geld ook andere elektrische auto's verkrijgbaar die een behoorlijke range hebben zoals de Ampera-e en de Hyundai Kona. Is Tesla te laat met de Europese introductie van de middenklasser, of is de auto zo goed dat hij zijn concurrentie wederom op achterstand zet?

Schijn bedriegt

Zo van buiten gezien, is de Model 3 een Ã©chte Tesla. Vooral de met chroom versierde raamlijn lijkt behoorlijk op die van zijn grotere broers. Waar de Model S een mooie gestrekte vorm heeft, is de lijn van ons testobject meer gedrongen. Het is vooral even wennen aan het ontwerp. Ben je er aan gewend, dan ligt de auto eigenlijk best prettig op het netvlies. Hij lijkt net als de Model S een grote hatchback, maar schijn bedriegt. Aan de achterzijde prijkt geen grote achterklep, maar een kleine opening naar de bagageruimte. Deze ruimte is vrij groot met een inhoud van 425 liter, maar is hij lastig te bereiken door de smalle opening. Een tweede ruimte voor de bagage vind je aan de voorzijde - waar in een 'normale' auto de motor een plek heeft. Hier zijn niet veel liters beschikbaar, maar voor de laadkabels is hier ruim plek.

Het is opvallend hoeveel bekijks je hebt met een auto als deze. Rijd je in een exoot als een McLaren dan is het normaal dat men je inhaalt, voor je gaat rijden en zich vervolgens weer laat inhalen. Toch gebeurt het ook bij deze Tesla. Het blijkt hieruit toch dat het Nederlandse publiek zich behoorlijk interesseert in wat de Amerikanen de grote

plas laten overvaren. Sinds de Fisker Karma heeft een dergelijke auto niet mÃ©Ã©r publiciteit behaald.

Opvallend opgeruimd

Tsja, wat moeten we zeggen over het interieur? Bij de overige Tesla's werd al duidelijk dat grote digitale schermen de toekomst zijn. Bij de Model 3 is het enige scherm hetgeen dat centraal in het dashboard te vinden is. Via dit scherm bedien je alle functies van de auto, want knoppen zijn compleet afwezig in het interieur. Zelfs als je het dashboardkastje wil openen, moet je dit via het touchscreen doen. Door de afwezigheid van een snelheidsmeter achter het stuur, is het binnenste van de Model 3 wat klinisch. We zagen de auto al eerder op de Autosalon van Parijs en waren weinig onder de indruk van het interieur, in het bijzonder de kunststoffen die we toen zagen. Bij Tesla luisteren ze blijkbaar goed naar de wensen van de Europese autokopers, want nu staat de kwaliteit van de gebruikte materialen op een hoog niveau. Niet alleen de houtstrip - nu wel van Ã©cht hout - over de gehele lengte van het dashboard is fraai, ook de kunststoffen op alle zichtbare plekken hebben niet een fraaie look, maar voelen

ook prettig aan.

De bediening van het centrale scherm vergt wat studie, want de mogelijkheden zijn enorm. Niet alleen bedien je de normale functies hiermee, maar ook het autonome rijden gaat via het grote aanraakscherm. Bijzonder is daarbij het beeld wat je krijgt; alle auto's die om de Model 3 heen rijden, worden weergeven. Fijn is dat er daarbij een split-screen is waarbij alle nuttige informatie altijd direct te zien is. Prettig is ook dat de zitpositie voorin perfect in te stellen is. Door de uitgebreide instelmogelijkheden van zowel de stoelen als het stuurwiel is er voor een ieder een comfortabele plek te vinden. Achterin is er voor het hoofd redelijk veel ruimte, maar voor de benen is deze ruimte beperkt. Gezien de concurrentie van auto's als de C-Klasse en de 3 Serie is deze beperking relatief. Ook op de achterbank van de meeste premium sedans en stationwagons is er voor de benen niet veel ruimte beschikbaar.

De goede middenmaat

Tesla levert de Model 3 in Nederland in twee verschillende uitvoeringen. Wij reden de

snelste variant die op dit moment beschikbaar is: de Performance AWD. Met een dezelfde accucapaciteit als de tweede leverbare versie - de Long Range AWD - haalt hij bijna 120 pk meer uit zijn elektromotoren. Met een vanafprijs van ruim 68 mille is de duurste Model 3 geen koopje meer, maar met 462 pk is dit ruim meer wat zijn concurrentie kan bieden voor dit bedrag. Waar het aantal pk's al indrukwekkend is, is het koppel van 639 Nm dat mogelijk nÃ³g meer. Dankzij aandrijving op alle wielen sprint de auto in zo'n 3,5 seconden naar de '100' en dendert hij door tot ruim boven de 250 kilometer per uur - dit is afhankelijk van welke software gebruikt wordt. Uit dit laatste gegeven blijkt dat Tesla continu aan het ontwikkelen is om de auto's te verbeteren. In de officiÃ«le gegevens staat dat de auto begrensd is op 250 kilometer per uur, maar de importeur wist ons te vertellen dat dit met de nieuwe update losgelaten is. We hebben niet geprobeerd wanneer de auto zou stoppen met versnellen - omwille van ons roze kaartje - maar we geloven direct op het woord van de importeur dat de Model 3 zijn snelle opponenten ruim voorbij gaat op topsnelheid.

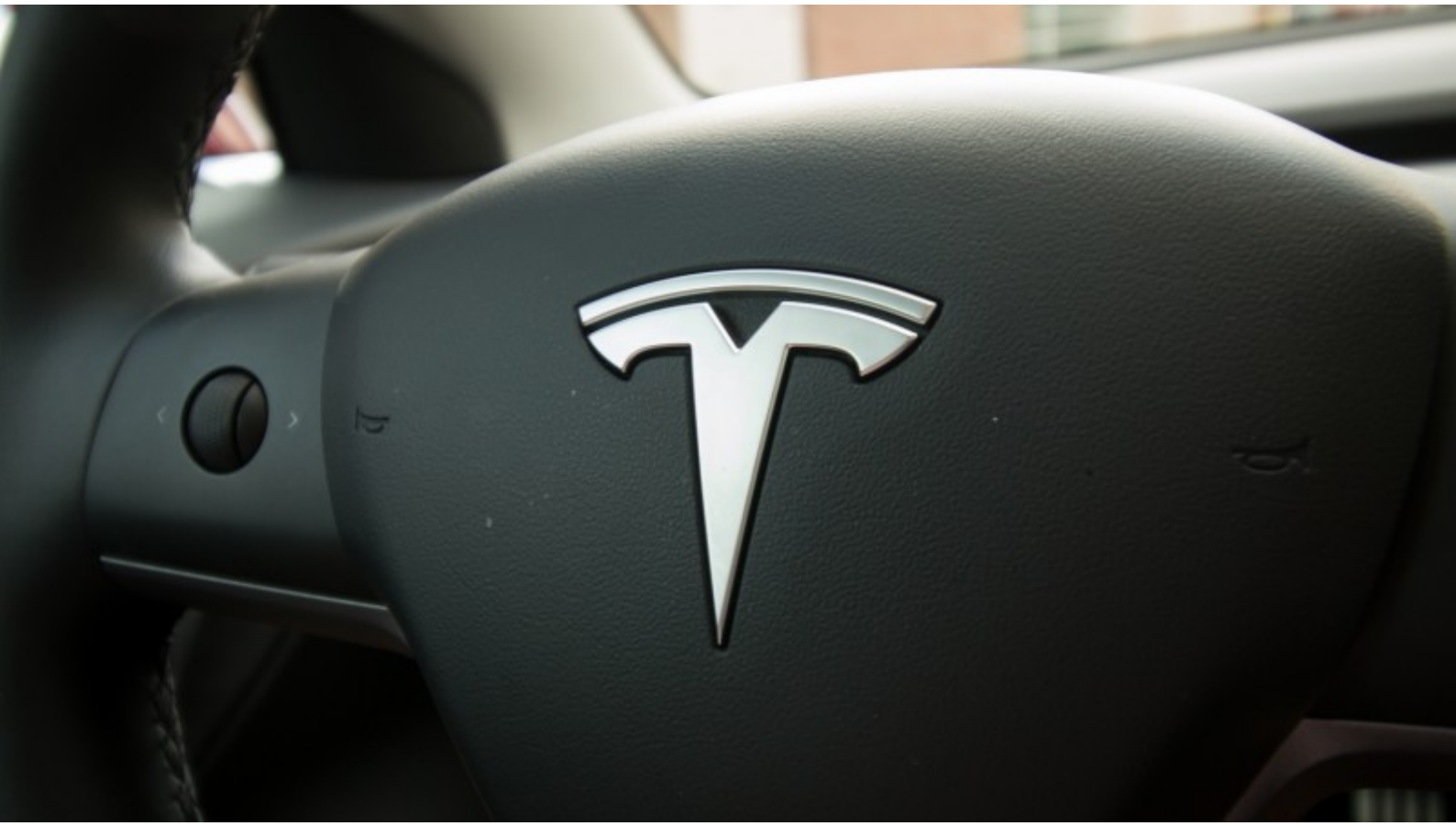
Want, wat gaat de Model 3 van kiet als je je rechtervoet naar beneden drukt. Niet alleen vanuit stilstand is de acceleratie indrukwekkend, ook op tussensprints is het aan te raden om de snelheidsmeter in de gaten te houden. In no-time zit je op hoogst illegale snelheden. Voor de echte petrolhead is het gebrek aan motorgeluid een waar gemis, maar de g-krachten die je daadwerkelijk voelt, maken veel goed. Toch is zelfs de Performance geen hardcore racer, zoals de S-en en M's van deze wereld meer zijn. Een mix tussen comfort en een strak onderstel stond bij de ontwikkeling van de Model 3 op nummer-1, dat is wel duidelijk. Hoewel de besturing direct is en behoorlijk veel feedback geeft, is hij nooit nerveus, ook niet op slecht wegdek. Hierbij werkt uiteraard mee dat de vele computers in de Tesla continu berekenen hoeveel grip elk wiel heeft en - wanneer nodig - corrigeren hoeveel vermogen er naar Ã©Ã©n van de vier wielen gaat.

Goed gekeken

We noemden de sportieve concurrenten al eerder. Deze zijn ook echt de referentie geweest qua stuur- en weggedrag voor de Model 3. Hoewel de auto zeker niet zo strak de hoek om gaat als de 3-Serie, is het stuurgedrag van de kleinste Tesla indrukwekkend. Zo is wel duidelijk dat Tesla de concurrentie goed in het oog heeft. De standaarduitrusting van de Model 3 is dan ook uiterst concurrerend. Uiteraard zijn elektrisch bedienbare ramen voor en achter, keyless entry en start Ã©n een automatische airconditioning standaard. Ook verwarmbare stoelen vÃ³Ã³r en achter, leren bekleding en een uitgebreide veiligheidsuitrusting zijn zonder meerprijs aanwezig. De fraaie rode kleur - 'Multi-Coat Red' - heeft een meerprijs van liefst 2.700 euro. Voor het autonoom rijden moet je nog wat dieper in de buidel tasten. Voor 3.200 euro kan de auto automatisch sturen, accelereren en remmen en let het systeem op voetgangers. Als je nogmaals 4.300 euro besteedt, dan kan de auto zelfs geheel autonoom rijden op de snelweg, inclusief inhalen. Daarnaast kun je via de app op de telefoon de auto in Ã©n uit een krappe parkeerplaats laten rijden.

In de praktijk blijkt het autonoom rijden op een hoger niveau te liggen dan wat de concurrentie te bieden heeft. Niet alleen houdt de auto de voor- en achterliggers in de gaten, ook reageert hij soepeler op inhalend verkeer en weet hij precies hoe snel inhalende auto's naderen. Hierdoor gaat hij niet vÃ³l in de ankers als er een auto nadert, maar is de vertraging gemoedelijker en meer comfortabel. Zelfs als een mede-weggebruiker plots besluit in te halen voor de auto, dan berekent de Tesla precies hoeveel ruimte noodzakelijk is om een aanrijding te voorkomen. Het remmen gaat daarbij dusdanig zachtzinnig, dat hij niet abrupt vol in de remmen duikt.

Tesla geeft zelf een actieradius op van 530 kilometer. In de praktijk zijn dergelijke getallen bij lange na niet te halen, maar dat is bij deze auto anders. Nee, boven de 500 kilometer zijn we niet gekomen, maar zo'n 480 kilometer is eenvoudig te halen. Hierbij moet je je rechtervoet wel in bedwang houden. Spreek je het volle vermogen vaak aan, dan slinkt de actieradius snel. Toch is zelfs met een mix van snelwegkilometers op de cruise-control en het genieten van het volle vermogen een actieradius van meer dan 400 kilometer geen uitzondering.



Geduld wordt beloond

In de eerste drie kwartalen van 2019 verkocht Tesla meer Model 3's dan de overige premium modellen in zijn klasse in Europa. Dit is hÃ©t teken dat de consument wel weet dat elektrische auto's de toekomst zijn. Met de Tesla Model 3 blijkt dat elektrisch rijden met een behoorlijke actieradius en goede prestaties voor een aantrekkelijke prijs mogelijk is.

Binnenkort worden de eerste 'Standard Range Plus' Model 3's hier uitgeleverd voor een aantrekkelijke vanafprijs van onder de 50 mille. Daarna zal ook het absolute basismodel niet lang op zich laten wachten. Hoewel Tesla lang heeft gedaan om de auto daadwerkelijk hier te brengen, zet het de concurrentie toch wederom op achterstand.

Plus

+ Grote actieradius
+ Fraai uiterlijk
+ Snel... erg snel....

Min

- Kleine achterklep
- Vraagprijs niet erg aantrekkelijk
- Interieur wel erg klinisch