



Tesla Model 3

Te mooi om waar te zijn?

Autotest | Op Internet geldt: als het te mooi lijkt om waar te zijn, dan is het dat meestal ook. Dus als er een nieuwe autofabrikant opstaat die een middelgrote sedan aanbiedt die geen uitstoot heeft, sneller is dan de gemiddelde sportwagen, comfortabeler is dan een limousine, zelf kan sturen, in het gebruik goedkoper is dan de kleinste stadauto en een aanschafprijs heeft van de gemiddelde zakenauto, dan is dat reden voor scepsis. Terecht?

De nieuwe autofabrikant is Tesla. De middelgrote sedan is de elektrisch aangedreven "Model 3". En toen Tesla dit middelgrote model aankondigde stond de autowereld op zijn kop. Tot dan toe bood Tesla namelijk alleen grote auto's in het topsegment aan, met een bijbehorend "top" prijskaartje. Nu zou die revolutionaire techniek binnen het bereik van de gewone man of vrouw komen. Het resultaat: ruim 400.000 bestellingen nog voordat de eerste Model 3 was geproduceerd.

"Voor dit geld is geen snellere, comfortabelere of veiligere auto te koop"



Maar... de nieuwe fabrikant had niet de kennis of de capaciteit om in korte tijd zoveel auto's te bouwen. Het duurde daarom enkele jaren (!) voordat de eerste exemplaren van de Model 3 van de lopende band rolden. En dat waren de snelste, spannendste uitvoeringen die absoluut niet het vriendelijke prijskaartje hadden dat Tesla in het vooruitzicht stelde. Nu, 3 jaar later, is de Model 3 ook beschikbaar in een basisuitvoering.

Minimalisme

De testauto heeft geen enkele optie; de witte lak is de enige kleur die zonder meerprijs wordt geleverd. Binnenin lijkt het alsof Tesla een nieuwe invulling aan de term "basisuitvoering" geeft. Het dashboard is namelijk geheel blanco. Het is vrij van knoppen of luchtroosters en achter het stuurwiel zijn geen klokken te vinden. In plaats daarvan staat centraal op het dashboard slechts een beeldscherm. De traditionele autosleutel is vervangen door een app op de smartphone (een chipkaart wordt meegeleverd als reserve). Hiermee lijkt Tesla tot in het extreme te hebben bezuinigd, maar in feite is deze minimalistische opzet een deel van de charme van de auto.



Tesla heeft namelijk over ieder onderdeel van de auto opnieuw nagedacht en in de praktijk blijken de oplossingen van Tesla steeds slimmer te zijn dan wat traditionele autofabrikanten bieden. Ventilatioeroosters zijn verstopt onder het dashboard en via het beeldscherm kan de breedte en richting van de opening worden ingesteld. Dankzij de logische indeling van de menu's, kunnen de vele functies zonder studie van het (online) instructieboekje vrijwel meteen worden gebruikt. Naar één ding blijft het zoeken: ondersteuning voor Apple Carplay of Android Auto; daarin voorziet Tesla helaas niet.

In de praktijk went het aflezen van de snelheid op het centrale scherm zeer snel en biedt de aanpak van Tesla alleen maar voordelen. Het meer dan opgeruimde dashboard leidt minder af en dat geeft

rust tijdens het rijden. Bovendien ligt het dashboard veel lager dan in traditionele auto's. Alhoewel dit aanvankelijk een wat "bloot" gevoel geeft, geeft het ook een vrijer zicht vooruit.

De binnenruimte is gemiddeld voor een auto van deze omvang. De ruimte voorin is goed, maar de vorm van de stoelen is duidelijk gemaakt op het Amerikaanse postuur. Voor een lange Europeaan zitten zowel de lendesteun als de geïntegreerde hoofdsteun te laag. De ruimte achterin is matig. Omdat een elektromotor veel kleiner is dan een verbrandingsmotor, biedt de Model 3 zowel voor als achter een bagageruimte.

Zelfrijdende auto

De belangrijkste reden voor het minimalistische interieur heeft te maken met Tesla's toekomstplannen. Tesla werkt hard aan techniek om auto's geheel zelfstandig te laten rijden. Dan is een stuurwiel niet meer nodig en zullen de meeste auto's robot-taxi's worden (een taxirit wordt goedkoper dan een rit met een eigen auto en dus zal privé-bezit sterk afnemen). Dankzij de eenvoudige opzet van het interieur kan het stuurwiel eenvoudig worden verwijderd, waarna de Model 3 dienst kan doen als robot-taxi. Wie bij Tesla leaset, kan de Model 3 bij het aflopen van het leasecontract nu al niet meer overnemen omdat de fabrikant verwacht alle auto's in te zetten voor een eigen vloot van robot-taxi's.



Op het moment van schrijven zijn volledig zelfrijdende auto's nog niet toegelaten op de openbare weg. Ook wanneer wordt gekozen voor de optionele "Auto Pilot"

beperkt Tesla zich vooralsnog tot wat wel mag: de bestuurder assisteren bij het remmen, gas geven en sturen. En helaas gaat dat lang niet altijd goed! De automatische piloot wilde bij een wegversmalling zo graag binnen de lijntjes blijven, dat een andere auto was afgesneden als de testrijder niet had ingegrepen. Zelfs zonder gebruik van de Auto Pilot gaf de computer meer dan eens een ruk aan het stuur met de melding "stuurcorrectie uitgevoerd voor uw veiligheid", terwijl er helemaal geen gevaar was. Software versie 9.0 maakte zelfs meer fouten en onnodige correcties dan eerder geteste Tesla's met oudere software. Het lijkt erop dat Tesla's kunstmatige intelligentie heel veel rijervaring heeft opgedaan op Amerikaanse wegen en daarom omstandigheden elders verkeerd interpreteert (o.a. rijstroken met verschillende kleuren asfalt geven problemen).

Prestaties

De grootste verdienste van Tesla is dat het elektrisch rijden aantrekkelijk heeft gemaakt. Dat heeft het op twee manieren gedaan. De eerste is puur praktisch: Tesla geeft de auto's een grote actieradius, waardoor de angst om stil te staan met een lege batterij wordt weggenomen. De tweede is door elektrische auto's "cool" te maken. Tesla's zien er goed uit en leveren aansprekende prestaties.



Daarbij is "aansprekende prestaties" zacht uitgedrukt. Het hier gereden instapmodel klaart de sprint van 0 naar 100 km/u in 5.6 seconden en is daarmee sneller dan veel sportwagens. De overige uitvoeringen van de Model 3 zijn zelfs zo snel, dat supercars die een

veelvoud kosten het in een rechte lijn riant verliezen van deze vierpersoons sedan. Bovendien, terwijl een verbrandingsmotor toeren moet maken om te kunnen presteren, is een elektromotor altijd krachtig. Het is heerlijk om met een simpel tikje op het stroompedaal alles en iedereen volkomen zoek te rijden (de testauto kreeg mede daarom de naam "White Lightning" toebedeeld).

Tegelijkertijd levert een elektrische auto meer comfort dan zelfs de meest verfijnde verbrandingsmotor. Omdat een elektromotor ongeacht het toerental volop vermogen levert, komt deze veel makkelijker en gracieuzer in beweging. De Model 3 is daarom niet alleen sneller dan veel duurdere sportwagens, maar ook comfortabeler dan veel duurdere zakenauto's. Alleen als het gaat om geluidsisolatie heeft Tesla een steek laten vallen. Alhoewel de motor niet hoorbaar is, zijn de banden en rijwind dat zeer zeker wel. Voor de kenners: omdat de Standard Range Plus op kleinere velgen staat en is voorzien van Michelin-banden, is het geluidsniveau iets minder hoog dan in de andere uitvoeringen.

Weggedrag

Hoe de Model 3 stuurt, is sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering en de gekozen instellingen. Ongeacht de uitvoering zijn de batterijen in de bodem van de auto gebouwd, voor een laag zwaartepunt en dus een stabiel weggedrag. Toch blijkt er in de praktijk een groot verschil in het weggedrag te zijn tussen de sportieve en de gewone uitvoeringen van de Model 3.



Eerder is gereden met de meest sportieve uitvoering van de Model 3 ("Dual Motor Performace") en die heeft een ronduit sportief karakter. De reactie op het stuurwiel is zo scherp en direct, dat weinig merkbaar is van het gewicht van de accu's. De hier gereden "Standard Range Plus" voelt nog steeds capabel, maar is beduidend minder alert en helt zelfs iets over in snel genomen bochten. Daarom is dit keer wel merkbaar dat dit een zware auto is, wat een minder vertrouwenwekkend gevoel geeft. Bij sommige elektrische auto's vertaalt het hoge gewicht zich in een groots en statig karakter, maar dat is bij de Standard Range Plus minder het geval.

Actieradius

Het grootste bezwaar tegen elektrisch rijden is de beperkte actieradius. Tesla heeft hier diverse oplossingen voor bedacht. De eerste is dat Tesla, als één van de weinige autofabrikanten, de batterijen geheel in eigen beheer ontwikkelt. Dit heeft geresulteerd in accu's die bovengemiddeld veel energie opslaan in een relatief kleine en lichte behuizing. De "Standard Range Plus" kan op een 50 kWh sterke accu 415 km afleggen volgens de WLTP-norm en dat is vergelijkbaar met het bereik van een benzineauto.

In tegenstelling tot een benzineauto is het bereik van een elektrische auto sterk afhankelijk van het weer en het gebruik van het klimaatcontrolesysteem. Tijdens de testrit in de zomer kon eenvoudig 400 km op een volle accu worden afgelegd. In de winter kan de actieradius echter belangrijk afnemen.

Met een efficiënte aandrijflijn en moderne accu's houdt de innovativiteit van Tesla nog niet op. Om het laden nog makkelijker te maken, heeft Tesla namelijk een geheel eigen netwerk van laadpunten opgezet. Overal waar Tesla te koop is, zijn op een onderlinge afstand van zo'n 100 km zogenaamde "superchargers" te vinden waar iedere Tesla razendsnel kan worden opgeladen. Daarbij is er geen gedoe met laadpassen: de supercharger herkent de auto aan het serienummer en brengt de kosten voor het laden automatisch in rekening. Omdat de Model 3 een standaard "CCS"-aansluiting heeft, kan ook op ieder ander laadpunt worden geladen (dan is wel een laadpas noodzakelijk).



De aanschafprijs van de Model 3 is niet hoger dan die van een vergelijkbare auto met verbrandingsmotor, terwijl de kosten per kilometer veel lager zijn. Tenslotte is de ergonomie van de Model 3 zo vooruitstrevend, dat wanneer de conventionele merken uiteindelijk met hun elektrische auto's komen, Tesla nog steeds ver vooruit loopt. ■

Tenslotte maakt Tesla het laden leuker. Alhoewel het opladen al zeer snel gaat, kunnen op het centrale beeldscherm spelletjes worden gespeeld om de tijd te doden. Aanvankelijk lijkt het alsof de programmeurs van Tesla hun tijd nuttiger hadden kunnen besteden dan aan het ontwikkelen van allerlei grappen in de boordcomputer, maar met de komst van spelletjes in de auto bewijst Tesla nogmaals dat het echt op ieder punt weet te vernieuwen. Tesla durft te dromen en met de Model 3 zijn dat louter mooie dromen!

Conclusie

Is de Tesla Model 3 te mooi om waar te zijn? Ja en nee. Om met het negatieve te beginnen: als het gaat om de bouwkwaliteit is nog steeds merkbaar dat Tesla weinig ervaring heeft als autofabrikant. Panelen sluiten niet mooi op elkaar aan, in kieren en gaten is het plaatwerk niet gespoten en de geluidsisolatie laat te wensen over. De belofde "Auto Pilot" staat, mede vanwege de veelbelovende naam, nog in de kinderschoenen en functioneerde in de testauto zelfs minder goed dan in eerder geteste Tesla's. Tenslotte klagen Tesla-eigenaren op het forum op Autozine.nl steen en been over de service van het merk.

Op alle andere punten is de Model 3 juist veruit superieur aan vrijwel alle andere auto's met een soortgelijk prijskaartje. Voor dit geld is geen snellere, comfortabelere of veiligere auto te koop. Het belofde bereik van 400 km is in de praktijk goed te realiseren. Mocht dat nog niet voldoende zijn, dan nemen het snelle laden en Tesla's eigen netwerk van superchargers alle zorgen over de actieradius weg.



Specificaties

Tesla Model 3 Standard Range Plus

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 185 x 144 cm
Wielbasis	288 cm
Gewicht	1.931 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	50 kWh
Bagageruimte	425 l
Bandenmaat	R18

Motor en prestaties



Vermogen	258 pk @ 1 tpm
Koppel	430 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,6 sec.
Topsnelheid	225 km/u
Verbruik gemiddeld	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	415 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 47.800,-
Prijs instapmodel	€ 47.800,-