



Martijn Verhoef
27 april 2024

Onverstoord verbeterd

Inmiddels mogen we Tesla tot de gevestigde orde rekenen, maar nog niet eens heel lang geleden bungelde het merk boven een afgrond. De dure Model S en Model X hadden inmiddels elektrische concurrentie gekregen van merken als Mercedes en Jaguar, wat te merken was in de verkoopcijfers. Hoog tijd voor een betaalbaar alternatief, dat voor de aantallen moest zorgen.

Het Amerikaanse merk bracht de Model 3, een compacte sedan die tussen het C- en D-segment opereert. Kenmerkende Tesla-eigenschappen als een efficiënte aandrijflijn en handig gebruik van binnenruimte werd bereikbaar voor de grote massa. In Nederland was het in 2019 de bestverkochte auto, niet in de minste plaats door het grote bijtellingsvoordeel voor de zakelijke rijder.

Maar de subsidies nemen af, de concurrentie uit het Oosten en Europa neemt toe en dat maakt het voor de Model 3 lastig. Volgens Elon Musk en consorten dus hoog tijd voor een intensieve update en wij testen uit wat dat voor effect heeft.



Neuscorrectie

Laten we met de buitenkant beginnen, want de pre-facelift Model 3 werd nou niet bestempeld als mooiste in zijn segment. Vooral het front van de Tesla is grondig aangepakt, wat resulteert in een veel soepeler gelijkende lichtpartij en geleidelijk aflopende neus. Wat is gebleven is de wat bol lopende voorruit, waardoor je in de cabine veel licht hebt en relatief dicht op de voorwielen zit. Van de zijkant vallen vooral de nieuwe wielen op, samen met het Ultra Red van de testauto de enige opties die je op de foto's ziet. Standaard staat de auto op 18 inch Photon-wielen met een kunststof afdekking, die we overigens ook veel mooier vinden dan de Aero-velgen van voorheen. De Nova-velgen op de foto zijn een maatje groter, maar dat heeft wel effect op het rijbereik (629 km tegenover 678 km).

De accenten langs de raampartijen en de deurklinken zijn sinds de laatste modelwijziging zwart, waar de versie in 2019 nog chromen accenten had. Doordat de handgrepen in de deur verzonken zijn en niet uitklappen bij ontgrendelen, is het portier openen in het donker nog weleens een opgave.



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

De achterzijde liet Tesla ook niet onaangetaast, want hier schitteren nieuwe achterlichtunits, die vloeiender naar elkaar toelopen. Bovendien is de merknaam nu op de achterklep uitgeschreven, waar voorheen nog een Tesla-logo prijkte. Het silhouet van de Model 3 is onaangetaast en eigenlijk zijn het niets eens heel ingrijpende wijzigingen, maar toch weten de ontwerpers een heel andere uitstraling te creëren. Zeker schuin van voren en achteren gezien komt de auto veel dynamischer en meer in balans over.



Weg met de stengels

Maar Tesla beperkte zich niet tot uiterlijke wijzigingen, want het voert ook veranderingen in het interieur door. Enerzijds door feedback van Model 3 rijders en anderzijds door aan te haken op trends van het moment. Zo zien we nu een led sierstrip over de bovenkant van het dashboard en portieren lopen. Je kunt de kleur instellen en waar we vaak de achterpassagiers overgeslagen zien worden, loopt de ledverlichting in de Tesla gewoon door naar achteren. De materialen die gebruikt zijn, voelen veel beter aan dan voorheen. Er is duidelijk geïnvesteerd in een betere



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

beleving, wat je al merkt als je de deur dichtgoot na het instappen. Alle ruiten zijn gelamineerd, zodat geluiden van buitenaf veel minder makkelijk doordringen. De witte of neophouten sierstrip van voorheen wordt ingeruild door een stoffen (RWD) of alcantara (Long Range) aankleding. In de Performance loopt er een strip koolstofvezel over het dashboard, om de extra sportieve inborst duidelijk te maken.

Wij rijden de Long Range en dat betekent een premium interieur met dus een soort van alcantara aankleding op dashboard en deurpanelen. Bovendien heb je de beschikking over een nog zwaarder geluidstelsel, dat niet onderdoet voor A-merk systemen in premium concurrenten. De kwaliteitsbeleving ligt dus echt op een hoger plan, wat je zeker ook merkt tijdens het rijden. Het blijft echt heel stil aan boord, tenzij je de 17 luidsprekers, twee subwoofers en versterkers aanspreekt. Over aanspreken gesproken, mede door de stille cabine en verbeterde microfoon gaan telefoongesprekken nu ook veel beter over de carkit. Je kunt nog steeds maar één telefoon tegelijk verbinden met Bluetooth en Apple Carplay of Android Auto schitteren door afwezigheid. Tellers achter het stuur zijn evenmin aanwezig, zodat je nog steeds op het centrale multimediascherm bent aangewezen voor snelheid en tripcomputer.

Hoewel het interieur dus door sfeerverlichting en mooiere materialen warmer aanvoelt dan voorheen, is het minimalistische zeker gebleven. Sterker nog, het is alleen maar meer geworden: inmiddels zijn de stengels voor de automaathendel en knipperlichten of ruitenwissers verdwenen. De knipperlichten en ruitenwischer bedien je op het stuur, terwijl je de auto via D of R in de versnelling zet. Er bevinden zich ook nog drukknoppen voor de transmissie boven de binnenspiegel, maar die gebruik je alleen maar als het scherm uitvalt, denken wij. Bovendien is het vaak voldoende om gewoon de rem in te trappen om de auto te starten en daarna gewoon weg te rijden. De auto bepaalt door de camera's of je voor- of achteruit zult uitparkeren, zodat je dit helemaal niet hoeft te selecteren.

De bediening via het stuurwiel van vooral de knipperlichten vergt echt wel wat gewenning, met name op rotondes. Toch zijn we er na een weekje testrijden behoorlijk aan gewend, zeker omdat de richtingaanwijzer vanzelf stopt als de auto detecteert dat je een rijbaan bent opgeschoven, of bent afgeslagen.



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

Tesla biedt nieuwe stoelen in de Model 3, die een betere ondersteuning geven dan voorheen. Vooral doordat je niet meer zo schuift in je zitting merk je dat lange ritten een stuk comfortabeler zijn. Iedere Model 3 heeft nu standaard stoelventilatie, vandaar de ventilatieopeningen in het kunstleder. Nadeel is natuurlijk wel dat vuil zich in de gaatjes vestigt, terwijl de gladde bekleding van voorheen eenvoudig te reinigen was.



Niet veel verder

Waar Tesla groots inzette op optische wijzigingen van in- en exterieur, liet het de techniek van de Model 3 grotendeels ongemoeid. De auto is wel iets efficiënter geworden, wat mede mogelijk wordt gemaakt door nieuwe banden met een lagere rolweerstand. Effect daarvan is wel dat de topsnelheid van de RWD en Long Range is beperkt tot 201 km/h, waar dat voorheen nog ruim boven de 220 km/h was. Niet dat je zulke snelheden nou graag rijdt met een EV, want op die manier vliegt de stroom er doorheen.



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

Weet je jezelf te beheersen, dan blijkt maar weer eens hoe ongeÃ«venaard de aandrijflijn van de Model 3 is. Afstanden van boven de 450 kilometer zijn goed haalbaar en dan rijden we gewoon 130 kilometer per uur en zetten we de airco aan. Nu is dat niet heel anders dan voorheen, want ten opzichte van de vorige Long Range merken we niet een heel groot voordeel in rijbereik of stroomverbruik. Ook de laadsnelheid is onaangepast, al heb je met ruim 200 kW laadkracht natuurlijk geen reden tot klagen. In een paar minuten heb je alweer meer dan 100 kilometer bijgeladen, zodat een tussenstop zo voorbij is.

Tesla heeft de upgrade aangegrepen om ook het onderstel te verbeteren. Veelgehoorde klacht van Model 3-rijders is toch wel het stoterige karakter van de auto. Dat bleek bij de Model Y al flink aangepakt en nu profiteert de Model 3 van deze verbeteringen. De auto is veel comfortabeler dan voorheen, al moet daar wel wat scherpte voor ingeleverd worden. Toch is de besturing nog steeds behoorlijk direct en vinden we 'm ook beduidend beter rijden dan de Model Y met een hoger zwaartepunt. Van overhellen is geen sprake en bochten lust de auto rauw, al voel je soms wat later in de bocht pas precies hoe goed de auto te plaatsen is. Rond de middenstand blijft het sturen wat ongevoelig.



Eigenwijs zonder effect

Al met al is de Model 3 op veel vlakken beter gemaakt en daar pluk je vooral op de lange afstand de vruchten van. De auto zit niet alleen comfortabeler, maar rijdt ook een stuk beheerster en het blijft gewoon lekker stil aan boord.

Ook de veiligheidssystemen zijn weer geüpdatet, al zien we daar zowel plus- als minpunten van. Radarsystemen zijn door Tesla uitgebannen en de Californiërs vertrouwen volledig op de batterij aan camera's die worden geplaatst. Zo heb je geen parkeersensoren rondom, maar meet een camera hoever je aan voor- of achterkant van obstakels verwijderd bent. Dat gaat aan de achterkant, mede door de parkeercamera, prima.

Maar de voorkant wordt minder goed bewaakt, omdat de camera achter de binnenspiegel nu eenmaal niet door de voorbumper heen kan kijken. Stoepranden of trekhaken van andere auto's worden zo vaak over het hoofd gezien. Ook voor de automatische ruitenwissers gaat het merk volledig af op de camera, in plaats van een infraroodsensor. Er is inmiddels een update geweest die de werking verbeterd heeft,



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

maar tijdens onze testweek vonden we dit niet naar behoren werken. De ruitenwissers reageren te traag, zeker op motregen, om goed zicht te houden.

We merken ook dat de Autopilotfuncties inmiddels net zo goed of zelfs beter zijn bij concurrenten. Je moet nog steeds het stuurwiel af en toe heen en weer bewegen om te bewijzen dat je nog alert bent, terwijl bij een merk als Kia het voldoende is om je hand op het stuur te leggen. Wel een mooie aanwinst -en dat direct voor alle uitvoeringen- zijn de matrix led-koplampen, die met grootlicht rijden mogelijk maken, zelfs als er andere verkeersdeelnemers zijn. Het systeem werkt echt heel goed, terwijl het nog maar net leverbaar is. De beperkte lichtopbrengst van voorheen is daarmee verleden tijd.



Geen ontkomen aan

Hoewel de technische aanpassingen nu niet direct leiden tot een significant groter rijbereik of snellere laadtijd, merken we het effect van de verbeteringen ontzettend goed. Een geslaagde facelift maakt de auto niet alleen veel mooier (subjectief gezien),



Tesla Model 3 Long Range All-Wheel Drive

maar vooral ook veel hoogwaardiger in het interieur. De stappen die daar zijn gezet op bouwkwaliteit en comfort maken dat de auto in Ã©n keer van onderaan in het segment gebombardeerd wordt tot Ã©n van de besten. En dat terwijl Tesla prijsverlaging op prijsverlaging aankondigt. De nieuwe Model 3 rijd je vanaf 40.990 euro fiscale waarde. Hierdoor heb je zelfs met wat opties bij een RWD recht op de SEPP aanschafsubsidie. De geteste Long Range biedt dat niet, maar wel een stuk meer vermogen en vierwielaandrijving voor net geen 49 mille fiscale waarde. Wil je gewoon krankzinnig snel gaan en een sportiever uiterlijk Ã©n interieur, dan kun je ook weer voor een Performance opteren. Die auto kost zonder afleveringskosten 55.990 euro.

Welke nieuwe elektrische auto er ook wordt geïntroduceerd, je ontkomt er vaak niet aan om op een zeker moment het vergelijk met de Tesla Model 3 en Y te maken. De aandrijflijn en efficiëntie van Tesla is zo ontzettend goed, terwijl de Model 3 standaard al volledig is uitgerust met luxe-opties. Er komen echter wel steeds meer concurrenten bij, die steeds beter worden. Het is dus de vraag of Tesla het zich kan veroorloven om nog eens zes jaar te wachten met een grote update.

Plus

- + Nog steeds de benchmark
- + Veel luxer en comfortabeler dan voorheen
- + Aantrekkelijk geprijsd

Min

- Camera's vervangen sensoren en radars niet volledig
- Autopilot niet meer de beste