

# Essai - Tesla Model X 90D : J'ai roulé en navette spatiale !

*Le constructeur californien Tesla a été le premier à proposer en série, dès 2012, une berline 100% électrique avec plus de 300 km d'autonomie réelle. Il confirme son leadership dans ce créneau en présentant, avec le Model X, le premier grand SUV 100% électrique du marché bénéficiant des avancées technologiques développées depuis 2012. Est-il voué au même succès que la berline ? C'est que je tente de décoder au travers de cet article.*



- Deux moteurs électriques asynchrones
- 422 ch
- 660 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 2'468 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'037 x 2'070 x 1'626
- Conso. mesurée : 227 Wh/km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 0 g/km (A)
- dès CHF 104'900.-, mod. essayé: CHF 124'500.-

---

Alors que Tesla voit grand, notamment pour le lancement du futur Model 3, la « petite Tesla » destinée à démocratiser la marque, la voilà qui propose depuis quelques mois un SUV basé sur la plateforme de la berline Model S.

Donnée pour pouvoir rouler près de 500 km entre deux recharges selon la norme NEDC, elle offre une autonomie réelle d'environ 400 km que je confirme ici malgré les conditions très hivernales de mon essai.



## ***A l'extérieur***

Le design du Model X marie futurisme et classicisme. Les lignes sont très pures, tendues, sans fioritures et procurent le meilleur CX des SUV actuels : 0.24. La calandre, factice puisque qu'aucune entrée d'air n'est nécessaire à un quelconque refroidissement moteur, est celle de la Model S restylée il y a peu. Le regard bridé est parfaitement intégré, le capot plutôt effilé. De profil, le Model X en impose avec plus de 5 mètres de longueur et une hauteur en rapport alors que c'est sans doute l'arrière qui présente l'esthétique la plus classique.

La particularité consiste en un pare-brise qui s'allonge jusqu'au dessus du conducteur et de spectaculaires portes arrière « falcon wings », ou ailes de faucon, qui assurent un accès très pratique aux places arrière. Au contraire du capot qui donne accès à un coffre avant très pratique, les cinq portes sont motorisées et bardées de capteurs pour leur éviter d'aller toucher un mur ou un

plafond. L'ouverture extérieure se fait par pression sur l'une des poignées affleurantes ou via la petite Tesla stylisée faisant office de clé. La porte conducteur peut même être paramétrée pour s'ouvrir toute seule quand l'automobiliste s'en approche. L'aileron surmontant le hayon ne se rétracte qu'à l'ouverture de ce dernier pour augmenter l'angle de déploiement dans un garage bas.

La prise de recharge, dissimulée sous l'angle latéral du feu arrière gauche, est aussi asservie électriquement et se referme dès que le véhicule est en mouvement. L'éclairage est full LED adaptatif. Pas moins de 8 caméras sont réparties autour du véhicule et, avec 12 capteurs ultrasoniques et un radar à l'avant, elles participent à l'AutoPilot II, le système de conduite autonome de la marque.

Deux montes pneumatiques sont disponibles, l'une en 20, l'autre en 22 pouces. Malgré leurs dimensions, elles paraissent « normales », tant la taille du Model X est imposante. La garde au sol de 18 cm peut être élevée de 8 cm via des suspensions pneumatiques en option, et cela jusqu'à environ 60 km/h. On peut même géo-tagger un lieu où la garde au sol doit être augmentée - par exemple l'entrée d'un garage - et le véhicule ajustera tout seul sa garde au sol à l'approche de l'endroit enregistré.



## ***A l'intérieur***

Pour ce qui est de la planche de bord, je retrouve une majorité d'éléments repris

du Model S : le bloc compteurs, qui n'est en fait qu'un écran digital divisé en trois zones, l'immense écran central de 17 pouces sur lequel les fonctions sont regroupées, que ce soit les commandes comme l'éclairage, l'assiette de suspension, l'ouverture des portes, etc., ou la configuration des options, les aides à la conduite, les habituelles fonctions de téléphonie, audio et navigation.

Mais ce qui me frappe, c'est l'incroyable volume intérieur ! En version 5 places, le coffre atteint presque 900 litres de contenance et lorsque l'on abaisse les sièges, il s'élève à plus de 2'490 litres ! Du jamais vu pour un SUV et cela alors même que l'espace pour les passagers arrière est particulièrement généreux.

Le Model X est disponible en version 5, 6 ou 7 places, et l'accès à la troisième rangée de sièges est des plus confortable grâce aux fameuses portes arrière « faucon ».



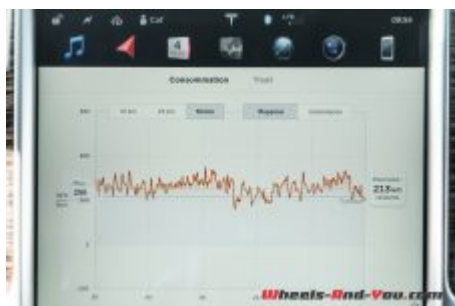
### ***Sous le capot***

Sous le capot, il n'y a simplement un coffre supplémentaire, la propulsion de mon 90 « D » pour « Dual » étant assurée par deux moteurs électriques, un sur chaque essieu, offrant une traction intégrale. On retrouve la plateforme du Model S allongée et élargie. Les quatre variantes disponibles tiennent à la capacité des batteries et s'échelonnent de 75 kWh (75D), 90 kWh (90D) et 100 kWh (100D et P 100D), cette dernière étant la version performance qui abat le 0 à 100 km/h en 3.1 sec seulement ! L'accélération d'une supersportive ! Et tout cela malgré un poids conséquent de presque 2.5 tonnes dont les batteries représentent un gros

tiers. Situées dans un double-fond, sous le plancher, elles assurent un centre de gravité particulièrement bas au véhicule.

Pour ce qui est de la recharge, les options sont multiples. Sur une prise standard monophasée, une heure de charge procure environ 15 km d'autonomie. En rechargeant sur une prise triphasée classique, ce chiffre monte à environ 22 km d'autonomie. Mais la marque propose mieux : si l'on installe chez soi un chargeur Tesla pour moins de CHF 600.-, une heure de charge permet environ 55 km en monophasé et 80 km en triphasé. De quoi partir chaque matin à pleine charge. Et pour les grands trajets, les « supercharger » répartis sur les principaux axes européens assurent une charge de 80% de la pleine capacité en 45 minutes.

Alors que l'autonomie normalisée NEDC de mon 90D est de 489 km, je peux réaliser entre 380 et 400 km par charge complète et ce malgré des conditions hivernales peu favorables au rendement des batteries. Autant dire qu'avec une telle autonomie réelle, ce véhicule électrique couvre largement les besoins de 90% des possesseurs de SUV et devient une solution tout à fait raisonnable pour le plus grand nombre, même en tant que véhicule principal.



## ***Au volant***

Je ne vous le cacherai pas, le Model X fait sensation. Il faut dire qu'il n'y en a pas encore beaucoup qui roulent et que de ce fait il fait tourner les têtes. Durant la semaine où j'en dispose, je suis abordé plusieurs fois par des personnes me demandant ce que c'est. Et pour peu que j'ouvre les portes faucon en ville, c'est à

chaque fois l'attroupement !

J'en reviens au titre de cet article et ça commence avant-même d'être installé au volant. Lorsque je m'approche de la portière conducteur, celle-ci s'ouvre toute seule. Je m'installe au volant, le compteur s'illumine, m'indiquant l'état de charge de la batterie, tout comme l'écran central qui affiche les commandes des diverses portes du véhicule. Mais la propulsion n'est pas encore « démarrée ». J'appuie sur le frein et la portière se referme toute seule alors que l'ensemble des voyants s'allume quelques secondes. Cela indique que le véhicule est désormais prêt à partir. Il suffit alors d'enclencher le mode drive à l'aide du levier situé à droite du volant et de légèrement appuyer sur la pédale de droite pour que le Model X commence à se mouvoir sans le moindre bruit.

Je retrouve la sensation déjà éprouvée dans la Model S de me déplacer sur une sorte de tapis volant. Les suspensions sont confortables et le silence déroutant, jusqu'à 70 km/h en tout cas. Au-delà, on commence à entendre les bruits de roulement des pneus d'hiver et quelques sifflements aérodynamiques localisés sur les joints de toit des portes Falcon.

Deuxième aspect étonnant : le frein moteur. Le système utilise l'énergie cinétique du véhicule pour recharger les batteries. Ainsi, il suffit de lever le pied de la pédale de gaz pour que l'auto décélère très franchement, bien plus qu'avec n'importe quel frein moteur de motorisation thermique. On arrive facilement à rouler sans jamais toucher aux freins, si ce n'est pour s'immobiliser à un stop ou un feu rouge. Une fois le principe assimilé, il n'y a pas plus reposant puisque, à part tourner le volant et enfoncer plus ou moins la pédale de droite, il n'y a rien à faire.

Enfin, tout ceux qui ont déjà roulé une voiture électrique savent qu'un tel moteur développe l'intégralité de son couple dès son démarrage et jusqu'à sa vitesse maximale. Or, les deux moteurs du Model X développent ensemble un couple de 660 Nm pour un équivalent puissance de 422 ch. Autant dire que malgré les presque 2 tonnes et demi, enfoncer la pédale des gaz vous plaque sérieusement au siège ! Le Model X dans sa version 90D abat le 0 à 100 km/h en 5.0 sec, soit le temps d'une voiture très sportive, cela dans un silence absolu.

Dernier aspect qu'il me semble important de relever, puisque j'ai l'occasion de rouler cette voiture sur la neige, le Model X offre une sécurité dynamique

étonnante, de par l'adhérence et la motricité que lui confère son poids élevé, ainsi que par son système de freinage à récupération d'énergie qui évite tout blocage intempestif des roues.



## ***Verdict***

J'avais déjà été conquis par les quelques km que parcourus au volant du Model S. Le Model X finit de me persuader que la propulsion électrique propose des atouts étonnants de confort et d'efficacité ! Alliée à une autonomie effective désormais largement suffisante, l'alternative du tout électrique devient une réelle concurrence à la propulsion thermique, quel que soit l'usage prévu.

Dans cette « navette spatiale », ces atouts se voient combinés à un volume immense et une modularité bien pensée qui en font un véhicule fantastique pour les familles, cela sans sacrifier les performances étonnantes pour un véhicule de ce gabarit.

Reste bien sûr que le prix n'est pas à la portée de toutes les bourses : CHF 104'900.- pour la base, addition qui peut grimper à largement plus que CHF 120'000.- avec les options. Mais pour des performances dignes d'un Porsche Cayenne Turbo et un tel espace, ce tarif peut être qualifié de correct. Proposant des coûts d'exploitation très réduits puisque, hormis les pneus, il n'y a quasiment aucun entretien. Le Model X vaut que vous l'essayiez avant de faire votre choix, ne serait-ce que pour goûter à la sensation si particulière de vous déplacer en navette spatiale !



### **Prix et options - Tesla Model X 90D**

**Prix de base : CHF 104'900.-**

**Chargeur à haut ampérage 16,5 kW : CHF 1'600.-**

**Peinture "Pearl White Multi-Coat" : CHF 1'600.-**

**Intérieur Premium : CHF 4'900.-**

**Sièges cuir noir : CHF 2'700.-**



**Pack son Ultra haute fidélité : CHF 2'700.-**

**Appliques Obeche Wood Glass : CHF 800.-**

**Autopilot II : CHF 5'300.-**

**Prix TOTAL : CHF 124'500.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Tesla Motors Ltd. pour le prêt de ce Tesla Model X 90D ainsi qu'au Centre Tesla Motors de Genève pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Tesla Model S P85D : Des électrons en mode 4×4

Premier contact - Tesla Model S P85 D : Deux fois plus électrisant !

Essai - Tesla Model S P85+ : Silence, puissance et... autonomie !

Premier contact - Tesla Model S : La révolution est en marche !

Essai - Tesla Roadster Sport : Ce sont les watts qu'elle préfère

Présentation - Tesla Model 3

Événement - Inauguration du Tesla Store de Genève

Nouveauté - Tesla Model S "Dual Motor"

Genève 2012 - Tesla S

Événement - Tesla Roadster Invasion

Présentation - Tesla Model X



