

Essai - Tesla Cybertruck AWD : Un OVNI chez l'oncle Sam

Lors d'un séjour à Miami, j'ai loué le fameux Cybertruck de Tesla pour quelques jours de conduite décalée dans un véhicule totalement hors norme à tous points de vue. Il m'a semblé évident de vous partager mes impressions en rédigeant cet article tout en sachant que ce destrier américain ne sera probablement jamais disponible dans notre pays.



- Deux moteurs électriques
- 450 kW (612 ch)
- 1'000 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 3'025 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'682 x 2'413 x 1'791
- Conso. mesurée : 20.3 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès \$ 74'990.-, mod. essayé: \$ 80'000.-

Texte et photos : Jacques-Antoine Dayer

Le concept du Cybertruck a été présenté à Los Angeles en novembre 2019 et les premières livraisons ont débuté quatre ans plus tard, en novembre 2023. Deux versions sont disponibles actuellement : AWD et Cyberbeast. Ce véhicule n'est disponible qu'en Amérique du Nord et, comme je le disais en introduction, les chances de le voir distribué sous nos latitudes sont quasi nulles ; ce véhicule ne semble en effet pas pouvoir passer les tests de collision avec piétons en vigueur en Europe.

De ce fait, pour le conduire, il faut en louer un aux USA. J'ai effectué cette location à l'aide de la plateforme Turo qui est pour les voitures ce qu'Airbnb est pour les appartements. Cette plateforme met en contact les clients et des propriétaires de voiture qui veulent la mettre à disposition. La réservation se fait sur le site et pour la prise en charge et le retour de la voiture, l'application pour smartphones est très bien conçue. Peu de formalités sont nécessaires : seuls un permis de conduire valable et une carte de crédit sont nécessaires. Il n'y a aucune restriction pour les conducteurs étrangers et en plus de l'assurance de base, il est possible de conclure des complémentaires pour avoir l'esprit tranquille. Actuellement, la plateforme Turo est active aux USA, au Canada, en Grande-Bretagne, en Australie et en France.



A l'extérieur

Le design est pour le moins original et unique ; il est très polarisant et si différent de ce que l'on voit sur la route qu'il est difficile de donner tort aux réfractaires. La conception de ce véhicule comprend une carrosserie qui assure la rigidité structurelle et un pack de batteries situé sous le plancher. Tous les panneaux de cette carrosserie sont parfaitement plats car réalisés dans un acier renforcé si dur qu'ils ne peuvent apparemment pas être formés.

Avec pratiquement 5.70 m de long pour 2.41 m de large aux rétroviseurs, le

Cybertruck est imposant pour un européen mais ses dimensions sont assez standards pour un pick-up aux USA. Son poids annoncé atteint 3'025 kg avec une répartition équilibrée entre les essieux avant et arrière. Sa charge utile est de 1'000 kg alors que le pont arrière, une fois le volet roulant électrique rétracté, offre une plateforme de chargement de 1.85 par 1.30 m. La hauteur utile sous le volet fermé varie entre 50 et 73 cm alors que le volume utile s'élève à 1'590 litres. Les sièges arrière peuvent être relevés pour libérer un volume de chargement intérieur de 1'530 litres supplémentaires. Enfin, l'avant propose un coffre de 200 litres. Le Cybertruck AWD peut remorquer jusqu'à 5 tonnes.



A l'intérieur

Difficile de trouver un tableau de bord plus minimaliste. Il se résume à un grand écran de 18.5 pouces disposé en mode paysage et un volant. On trouve également au sommet du pare-brise, sur le support de rétroviseur intérieur, les boutons de sélection de la marche et des signaux de détresse. Ce rétroviseur central est d'ailleurs totalement inutile si le volet roulant couvrant le pont arrière est déployé car il n'y a alors aucune visibilité. Lorsqu'on roule, l'écran central affiche une vue de l'arrière par caméra.

Les sièges sont confortables et assurent un bon maintien. La banquette arrière est suffisamment large pour accueillir trois adultes et l'espace aux jambes est très généreux. L'accès à bord est facile, la voiture s'abaissant à l'arrêt. Notre version Foundation Series dispose de la bande blanche qui égaie un peu l'intérieur.

J'apprécie le fait qu'il n'y ait pas de buses de ventilation ; l'air conditionné circule par un interstice aménagé sur toute la largeur du tableau de bord et parfaitement intégré. La finition ne semble pas parfaite : durant tout l'essai, je suis très gêné par un grincement du plastique dissimulant le moyeu du volant.

Tous les systèmes sont donc commandés à l'aide de l'écran central. Le software est très bien réalisé et facile d'accès. Sur le volant, les deux mollettes permettent de régler la vitesse-cible du régulateur de vitesse et le volume de l'installation stéréo. La prise en main est simple et intuitive.



Sous le capot

Le Cybertruck est alimenté par des batteries ayant une capacité de 122.4 kWh et une tension nominale de 700 V. Les cellules de base sont des éléments de conception Tesla, du type 4680 pour 46mm de diamètre et 80mm de longueur. Au total, 1'344 cellules constituent ce pack batteries. Le véhicule implémente une tension de 48V pour les systèmes de bord au lieu du traditionnel 12V, ce qui

permet des gains d'efficacité et de poids.

Le moteur avant est à induction alors que celui installé sur l'essieu arrière est à aimants permanents. Le système délivre une puissance estimée de 450 kW (612 ch) et un couple de 1'000 Nm. Le 0-60 mph (96.5 km/h) est atteint en 4.1 secondes. L'autonomie annoncée par Tesla est de 523 km, ce qui correspond à une consommation théorique de 23.4 kWh/100km.

Entre autres innovations, on peut noter une direction sans lien physique entre le volant et les roues ; des actuateurs montés sur les quatre roues sont asservis à la position angulaire du volant. Cette direction est très directe - 340°, soit moins d'un tour de volant de butée à butée - mais sa progressive est bien dosée.



Au volant

Vu les dimensions de l'engin, la prise en main est assez intimidante mais les routes et places de parc aux Etats-Unis sont suffisamment grandes pour ne pas avoir de souci de parcage. La direction « by wire » ne demande pas d'adaptation particulière. On sent tout de suite que le système est différent mais grâce à une loi de commande suffisamment douce autour du point milieu et très agressive proche des butées, cela reste naturel.

La vision est très bonne, la surface de l'immense pare-brise y contribue. Je constate que la position de repos de l'essuie-glace unique n'est pas très précise et change en fonction des différentes mises en route et arrêts.

Une bonne surprise : le Cybertruck offre un très bon confort de roulement. Il me paraît nettement plus agréable que celui d'une Tesla Model Y par exemple, même sur les autoroutes américaines dont le revêtement est souvent dégradé. Les suspensions actives fonctionnent très bien, y-compris en virage où le roulis est bien maîtrisé et donne confiance. Ce n'est pas en Floride que je trouve un col ou une route sinueuse pour le mettre à l'épreuve et il ne me reste que les bretelles

d'accès aux autoroutes pour le mettre en appuis.

Tesla ne propose pas CarPlay ou Android Auto, il faut donc utiliser le GPS propriétaire pour se diriger. S'il est de bonne facture, je le trouve moins précis que les dernières versions de Google ou Apple. Les annonces pour les changements sont tardives, notamment l'indication de la voie à suivre pour emprunter la bonne sortie. L'installation sonore est par contre de très bonne qualité.

Ma voiture en étant équipé, j'ai l'occasion de tester le fameux « FSD Supervised » pour Full Self Driving ou autopilote supervisé dans sa version v12.5.5.2, la dernière disponible au moment de notre test. Pour l'enclencher, il suffit de programmer une destination dans le GPS et de presser sur la molette à droite du volant. Aux Etats-Unis, Tesla n'impose pas de garder ses mains sur le volant ; par contre, une caméra dirigée vers le conducteur surveille que celui-ci est bien attentif à la route. Si on consulte son smartphone, on est remis à l'ordre lorsque la voiture est en mouvement.

Le fonctionnement de cet autopilote est aussi bluffant que stressant. Si la circulation est peu dense, il roule pratiquement comme je le ferais, dépassant les véhicules plus lents, respectant les priorités. Lorsqu'on s'approche d'un bouchon, il ralentit correctement, se positionne sur les voies les plus rapides en changeant de ligne après avoir mis le clignotant et attendu qu'un espace suffisant se libère.

Mais le stress en mode autopilote est tout de même bien présent et ce ne sont pas les trois épisodes où il a dysfonctionné qui ont contribué à lever mon appréhension. Le premier se passe sur une route avec feux de circulation. La voiture s'arrête automatiquement lorsque le feu est rouge. Néanmoins, lorsqu'un feu passe à l'orange alors que je suis encore à une centaine de mètres du croisement, ma voiture ne ralentit pas et franchit le carrefour juste après le passage au rouge. Le deuxième est le plus grave à mes yeux. Je roule de nuit sur une route à deux voies, avec des voitures parkées longitudinalement de chaque côté. L'autopilote ne « voit » pas que l'une d'entre elles a sa porte arrière ouverte et une personne penchée à l'intérieur. Je suis intervenu car il paraissait que le Cybertruck allait heurter le coin de cette portière. Le troisième est un peu plus anecdotique : le véhicule reste sur la mauvaise voie dans une intersection d'autoroute et s'engage ainsi dans la mauvaise direction.



Verdict

Le Cybertruck ne laisse personne indifférent. Il cristallise soit l'animosité à l'égard du patron de Tesla, soit par l'audace de son design. En faisant abstraction de ces aspects et en le jugeant sur ses seules qualités routières, je le trouve pas mal du tout. La plus grande surprise, c'est son confort ; les routes américaines ne sont pas les mieux entretenues de la planète et le Cybertruck s'avère bien plus confortable que je ne l'imaginais.

La consommation affichée sur les plus de 600 kilomètres parcourus s'établit à 20.3 kWh/100km de moyenne. Pour un véhicule de plus de 3 tonnes, c'est un très bon résultat même si les routes des Etats-Unis nécessitent moins de relance que celles du vieux continent. La version AWD Foundation Series était vendue 80'000.- dollars. Plus disponible dans cette déclinaison, le Cybertruck AWD de base coûte 74'490.- dollars. Peu d'options sont proposées mais l'autopilote est facturé 8'000.- dollars.

L'expérience à bord de ce véhicule reste intéressante. Le look totalement lunaire attire encore les regards et le véhicule fait preuve de certaines qualités routières. La carrosserie en acier n'est pas peinte et difficile à garder propre, les traces de doigts demeurant bien visibles. Un fort pourcentage des Cybertruck rencontrés aux USA sont d'ailleurs recouverts d'un film donnant un aspect un peu plus qualitatif, soit dans une couleur flashy, soit en finition noir mat.



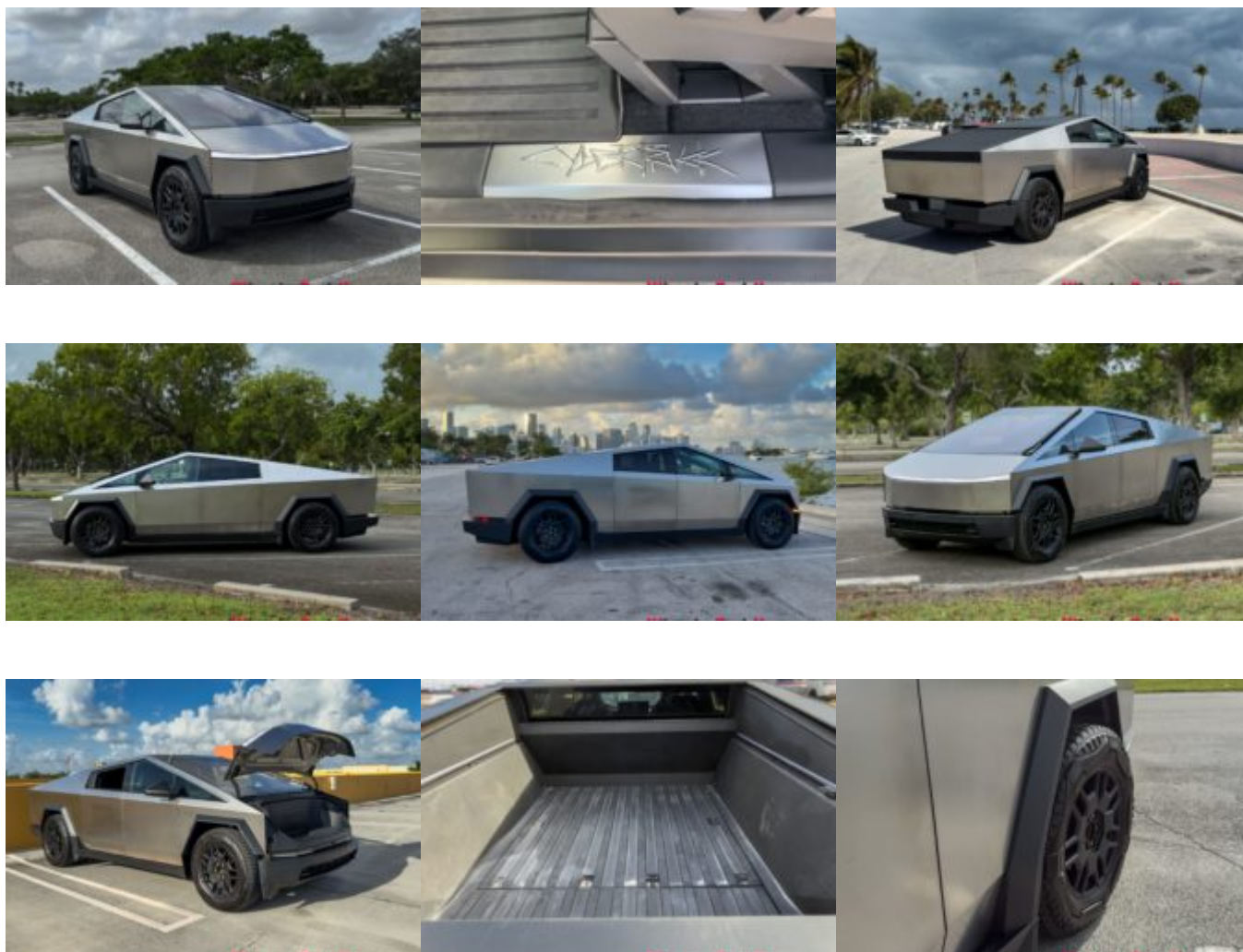
Prix et options - Tesla Cybertruck AWD Foundation Series

Prix de base : \$ 80'000.-

Prix TOTAL : \$ 80'000.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.



A lire aussi

Essai - Tesla Model Y Dual Motor : La version SUV de la Model 3

Essai - Tesla Model 3 Dual Motor : The game changer !

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

Essai - Tesla Model S P85D : Des électrons en mode 4x4

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

Nouveauté - Tesla Model Y

Présentation - Tesla Model Y

Evènement - Inauguration Tesla Store Lausanne

Evènement - Inauguration du Tesla Store de Lausanne

Présentation - Tesla Model 3

Evènement - Inauguration du Tesla Store de Genève

Nouveauté - Tesla Model S "Dual Motor"

Genève 2012 - Tesla S

Évènement - Tesla Roadster Invasion

Présentation - Tesla Model X

