

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

Trois ans après la sortie de la première mouture, Tesla offre une nouvelle déclinaison du Model S, avec quatre roues motrices cette fois, sous le patronyme de Dual Motor. En résumé, cette dernière version doit permettre un test à large échelle du système de transmission qui équipe le Model X et offrir, après trois ans de commercialisation, une nouveauté bienvenue sur notre marché aux hivers rigoureux et souvent enneigés.



- Deux moteurs électriques
- 262 CV avant, 510 CV arrière
- 967 Nm constant
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.3 sec.
- Poids : 2'239 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'970 x 1'964 x 1'445
- Conso. mesurée : 244 Wh/km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 107'000.-, mod. essayé: CHF 130'500.-

Il y a un peu plus de trois ans, je testais la nouvelle Model S en Allemagne tandis que pour beaucoup d'observateurs Tesla était un pur produit de la Silicon Valley grâce aux 2'600 roadsters vendus pour plus de 100'000 dollars pièce à, entre autre, des stars du showbiz.

Alors que l'action de l'entreprise valait encore 28 dollars (220 dollars aujourd'hui) et que les seuls véhicules électriques ou hybrides ressemblaient à une brique Tetra Pak ou offrait une autonomie de seulement 5 kilomètres, Tesla proposait une ligne élégante et une autonomie délirante.

En attendant le Model X, que vaut cette version 4×4, ou plutôt ce Dual Motor à quatre roues motrices ?

A l'extérieur

A l'exception du badge, rien ne vient trahir l'adoption d'un système à quatre roues motrices. L'extérieur est toujours aussi sobre qu'élégant et les dimensions, avec une longueur de 4.97 mètres et, surtout, une largeur de 1.96 mètre, sont toujours aussi importantes.

Elon Musk a encore affirmé récemment que le Model S ne subirait aucune mise à jour stylistique à court terme et c'est dommage parce que, présenté en 2009 et commercialisé en 2012, le véhicule commence à montrer son âge.

A ne pas douter que le lancement tumultueux du Model X (trois retards successifs) et la présentation prochaine du Model 3 a passablement surchargé les équipes. Toutefois, je suis certain que le public attend des cycles de renouvellement plus soutenu qu'une mise à jour tous les 5 ou 6 ans, surtout quand tous les concurrents ou presque sont sur des cycles moyens de renouvellement tous les 4 ou 5 ans.

A l'intérieur

Sans surprise, c'est un peu la même musique dans l'habitacle. Rien, ou presque, ne vient trahir la présence de cette double motorisation, à l'exception des menus de l'ordinateur de bord. Bien sûr, les options intérieures ont un peu évolué depuis le lancement, mais l'énorme écran de 17 pouces est toujours là et il reste impressionnant. D'ailleurs, quand le véhicule est immobile, il n'est pas rare que les gens s'arrêtent, médusés, pour regarder l'intérieur. Là encore, une petite mise à jour pourrait être intéressante, ne serait-ce que pour insérer des espaces de rangement dans ces énormes portières.

Ceci dit, l'ensemble reste harmonieux et très fonctionnel. Il n'y a que quelques boutons sur le volant et seulement deux sur la planche de bord, alors que les autres constructeurs affichent toujours 40 à 60 boutons. Tout ou presque est géré via le gigantesque écran qui est un exemple d'intuitivité. Les fonctions principales, comme le pilotage de la climatisation, sont accessibles en un clic alors que les autres fonctions, moins essentielles, sont disponibles après trois clics au maximum.

Bref, alors que les railleries fusaient à l'époque, les concurrents d'aujourd'hui optent pour des structures du même style, sans toutefois égaler la simplicité ou réactivité du système Tesla qui continue à être développé à 100% en interne.

Sous le capot

C'est bien là que réside toute la nouveauté du modèle P85D, ou plus précisément, sur les axes des roues. En effet, si l'axe arrière voit toujours le même moteur d'une puissance de 510 CV propulser les roues arrière, l'axe avant reçoit un nouveau moteur d'une puissance de 262 CV. Au total, c'est donc une puissance cumulée théorique de 772 CV et un couple colossal de 967 Nm qui sont disponibles en tout temps pour le conducteur. Toutefois, il y a polémique sur la puissance cumulée déclarée car, à une époque, la marque parlait de 700 CV disponibles alors que des tests indépendants semblent montrer que la puissance cumulée tourne autour de 564 CV. Depuis ces polémiques, Tesla indique uniquement la puissance de chaque moteur, mais plus aucune valeur cumulée.

Sur le plan des performances mesurables, la marque annonce un étourdissant 3.3 secondes pour franchir les 0 à 100 km/h. Pour ceux qui trouveraient ça encore un peu mou pour une voiture électrique, il faut savoir qu'il y a une déclinaison

nommée Ludicrous avec quelques chevaux de plus (29) qui catapulte la voiture de 0 à 100 km/h en 3 secondes... délirant ! Pour mieux se rendre compte de ce que ces chiffres représentent, il faut comprendre que ce niveau de performance est atteignable sur des sportives comme Ferrari ou McLaren à plus de 200 mille francs. Dans le secteur des limousines, peu de voitures offrent de telles accélérations et ce à un tout autre prix.

Pour la consommation, un plein d'électrons pour un réservoir de 85 kWh permet théoriquement de parcourir 473 kilomètres... pour rappel, il n'y a pas de moteur thermique de secours ou d'appoint dans les Tesla et, par conséquent, la voiture dépend à 100% de ses batteries pour se mouvoir. A noter que depuis notre essai la marque propose en option (+ CHF 3'100.-) une batterie de 90 kWh. Logiquement, avec cette dernière, l'autonomie sera donc améliorée d'environ 6%.

Enfin, au niveau consommation, sur un parcours mixte, l'ordinateur de bord affiche une moyenne de 244 Wh/km et une simple prise de 220V et 10A permet de recharger la batterie d'environ 10 à 12 km par heure.

Au volant

Il est temps de passer derrière le volant et de voir ce que ce Dual Motor apporte au niveau de l'agrément de conduite, mais pour commencer, je dois faire un petit passage par la ville et tout me revient comme un flash. Je n'avais plus conduit cette voiture depuis 2012 mais dès les premiers tours de roue, c'est comme si c'était hier. Le confort, la douceur et, surtout, le silence sont impressionnants.

Je me bats un peu avec la radio pour trouver mes fréquences préférées sur le système muni du DAB mais rien... je soupçonne que le DAB+ suisse n'est pas encore supporté. Retour donc à la fréquence FM et balade dans le système pour voir les nouveautés pendant que je suis dans le trafic genevois. Etrangement, le système me semble un peu moins réactif par rapport à l'époque et je me demande si, après trois ans, Tesla a opté pour des versions plus rapides ou si c'est toujours le même « cœur » électronique qui équipe l'ordinateur de bord.

Premier constat, les 2'239 kilos (+135) pour cette version à transmission intégrale ne péjorent pas le comportement général du véhicule vis-à-vis de la version simple à propulsion. Le centre de gravité reste toujours aussi bas grâce à

ce fond plat rempli de batteries et c'est tout le châssis qui bénéficie de cette architecture. Et puis peu importe la puissance réelle de la voiture car le fait est que, quand j'écrase la pédale d'accélérateur, la réaction est immédiate et tout le monde se retrouve bien tassé contre son siège. La poussée est franche et continue de 0 km/h à des vitesses proscrites sans aucun à coup ou même un affaiblissement grâce à l'absence de boîte de vitesse et les 18'000 t/min que les moteurs supportent. Toujours aussi impressionnant.

Sur le sec, le système 4×4 se fait discret, mais il gagne tous ses galons lorsque la chaussée est détrempée. Les démarrages à l'équerre ou encore les sorties d'épingles ne sont plus un problème pour l'électronique de bord qui tentait tant bien que mal de gérer l'énorme couple et la puissance démentielle. Ici, tous les démarrages ou accélérations sont parfaitement exécutés et avec une grande sérénité alors que les passagers sont "vissés" à leur siège.

Bien entendu, avec toute cette puissance, certains seront tentés d'aller taquiner le chrono et, même si je n'ai pas vraiment mis en défaut le système de freinage sur route ouverte, je déconseille de tenter l'expérience sur un circuit. Les freins ne tiendraient probablement pas deux ou trois tours, car même si la qualité du châssis fait oublier le poids du véhicule, arrêter 2.35 tonnes n'est pas une mince affaire.

Enfin, même si les véhicules hydrides ou totalement électriques commencent à être disponibles chez tous les constructeurs, toutes les personnes que j'ai emmenées sont ressorties hallucinées de cette expérience Telsa. Les performances hors normes et un infotainment encore inédit permet à la marque de convertir n'importe quel sceptique à l'expérience de conduite électrique.

Verdict

J'en vois au fond de la salle qui semblent dubitatifs et qui se demandent quand est ce que je vais aborder l'épineuse question de la consommation et, surtout, de la manière et l'endroit où faire son plein. Je n'élude pas la question mais je pense que tous les détracteurs de ce moyen de locomotion se trompent en focalisant sur ce point.

À l'échelle nationale, la Suisse compte plus de 3'300 stations-services à carburant

et pour le moment, il y a seulement 20 supercharger Tesla et une centaine de stations publiques. Bien qu'elles soient placées sur des axes névralgiques et dans les villes, la couverture géographique des bornes de chargement n'est pas aussi dense que pour les stations classiques à carburant. Faire ce constat n'est pas très pertinent car le réseau des bornes va s'étendre, tout comme le réseau des stations essence a grandi au 19^{ème} siècle avec l'émergence de l'automobile. Mais, surtout en Suisse, il y a plus de 3.2 millions de bâtiments publics ou privés et, sauf exception, ils sont tous pourvus en électricité. Cela veut donc dire que, potentiellement, 3.2 millions de stations-services en électricité pourrait voir le jour dans un laps de temps relativement court.

Bien sûr, au niveau de la production d'électricité, il y aurait d'autres discussions à aborder sur le type de centrales électriques qui, demain, permettraient de remplir nos réservoirs, mais vu le thème stratégique et, donc, hautement politique du sujet, je vous invite à une autre lecture prochainement.

En conclusion, il me reste à aborder l'aspect financier et autant être franc, toute cette débauche de sensations et de silence à un coût. Dès CHF 77'300.- pour l'entrée de gamme 70D et CHF 107'000.- pour notre P85D qui, une fois toute équipée, atteint CHF 130'500.-. Là encore, le sujet ne prête à mon avis pas à polémique car les performances sont tout simplement époustouflantes et l'équivalent en essence se trouve à des dizaines de milliers de francs plus haut, même si, dans certains cas, les options seront infinies. A raison, certains me diront que toute performante qu'elle soit, la voiture ne dépasse pas les 250 km/h et à une autonomie de, au mieux, 475 km. C'est juste, mais dans un pays qui a quelques autoroutes seulement limitées, au mieux, à 120 km/h et 85% des automobilistes qui parcourent seulement 28 km par jour, ça ne fait encore pas loin de 2.7 millions de clients potentiels.

Et puis je rappelle que si le Model X commence à peine son débarquement, Tesla devrait présenter sa petite dernière, le Model 3, au Salon de l'Automobile de Genève 2016 et, bien entendu, nous y serons, même si la commercialisation de cette nouveauté n'est pas prévue avant 2017. Ajoutons encore qu'un nouveau Roadster a déjà été annoncé pour 2019.

Prix et options - Tesla Model S P85D

Prix de base : CHF 107'000.-

Peinture Titanium métallisé uni : CHF 1'000.-

Toit panoramique en verre : CHF 1'500.-

Jantes Turbine grises 21 pouces : CHF 4'500.-

Sièges nouvelle génération noirs : CHF 2'500.-

Finition en fibre de carbone : CHF 1'000.-

Aileron en fibre de carbone : CHF 1'000.-

Fonctionnalité pilotage automatique : CHF 2'500.-

Intérieur et éclairage Premium : CHF 3'000.-

Suspension Smart Air : CHF 2'500.-

Son très haute-fidélité : CHF 2'500.-

Pack hiver : CHF 1'000.-

Frais de dossier et d'immatriculation : CHF 500.-

Prix TOTAL : CHF 130'500.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Tesla Motors Ltd. pour pour le prêt de cette Tesla Model S P85D ainsi qu'au Centre Tesla Motors de Genève pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

Évènement - Inauguration du Tesla Store de Genève

Nouveauté - Tesla Model S "Dual Motor"

Genève 2012 - Tesla S

Évènement - Tesla Roadster Invasion

Présentation - Tesla Model X





Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



21° C



13:46

21

Media

Nav

Calendar

Energy

Web

Camera

Phone



Charging

13 hrs 40 mins remaining

STOP CHARGING



7 km/hr
+ 0 km

297 km

10/10 A
223 V

SET CHARGE LIMIT

SETTINGS FOR THIS LOCATION

SCHEDULED CHARGING

OFF ON

START CHARGING HERE AT

00:00

CHARGE CURRENT

10 A



CONTROLS



18.0°



FRONT



CLIMATE



REAR

18.0°





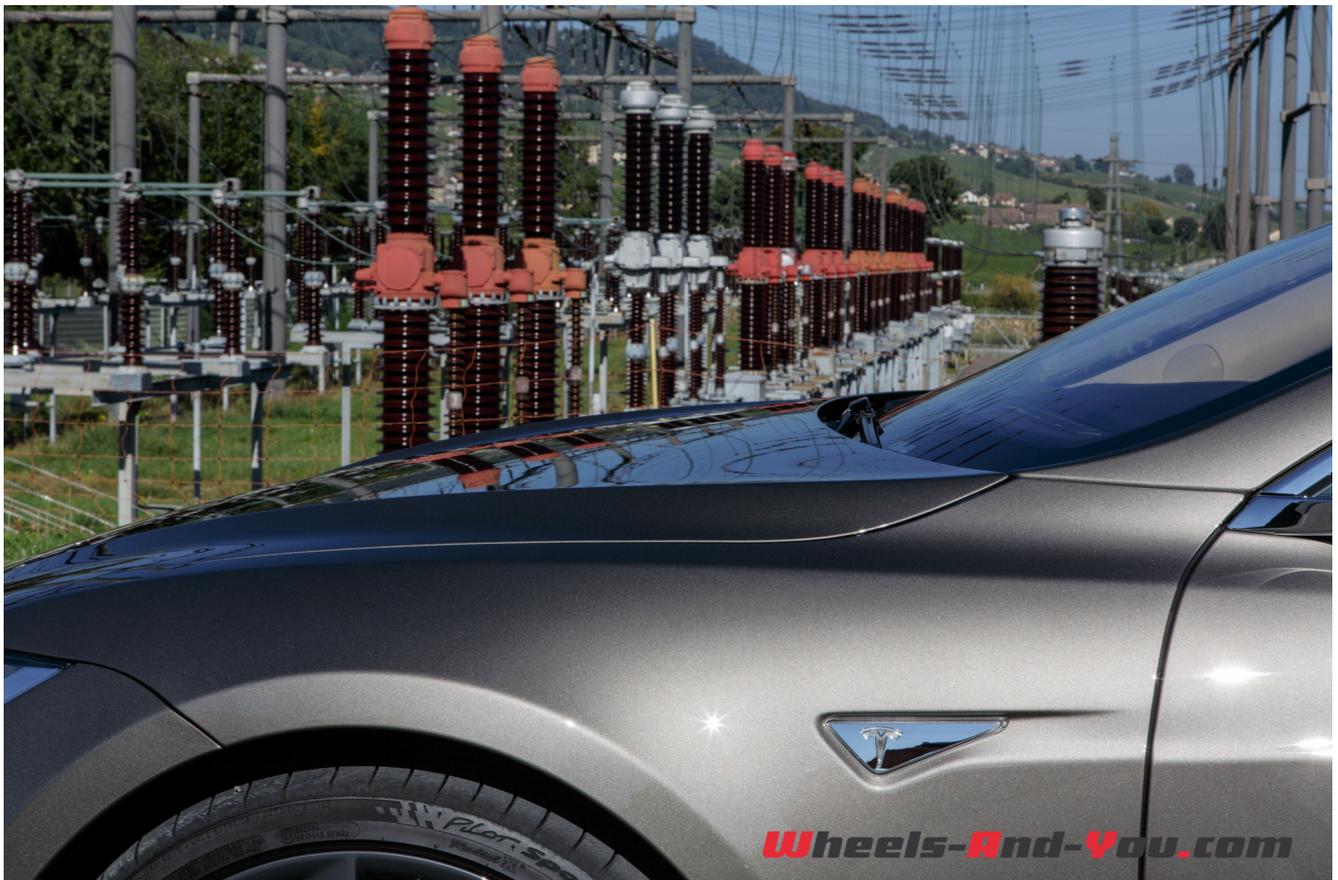


Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com







Wheels-And-You.com









Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com



Wheels-And-You.com