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

Véritable précurseur avec sa Model S, Tesla a été le premier constructeur à offrir une berline toute électrique avec plus de 300 km d'autonomie réelle. De nouvelles versions 95D et 105D ont augmenté cette autonomie au-delà de 400 km alors que le Model X élargissait la gamme par un grand SUV. Toutefois, le budget pour accéder à ces autos demeurait celui d'une voiture de luxe. Avec sa Model 3, Tesla réalise un modèle à la technique identique mais pour un budget de moitié.



- Deux moteurs électriques asynchrones
- 352 ch
- 510 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 233 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'874 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'694 x 1'933 x 1'440
- Autonomie réelle : 400-450 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 56'900.-,mod. essayé: CHF 67'890.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Alors qu'elle est proposée dès CHF 47'000.-, je suis impatient de découvrir la Model 3 dont les premières critiques sont plutôt élogieuses. Je la découvre en livrée bleue dans une version « Long Range » dénommée Dual Motor, soit celle offrant l'autonomie maximale : 560 km selon la norme WLTP.







A l'extérieur

Si j'espérais la recevoir blanche, j'avoue que le bleu lui va bien. On retrouve plusieurs éléments de style des précédents modèles Tesla même si les phares permettent de l'identifier facilement. L'absence de calandre est l'un des points les plus marquants. Les poignées affleurantes sont du plus bel effet, comme les rétroviseurs droite et gauche dont on croirait presque les supports taillés dans la masse.

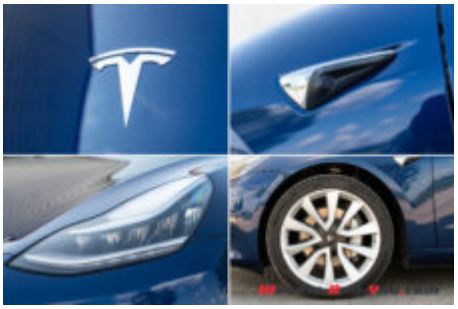
Ce qui frappe, c'est une ligne de caisse en coin, très basse à l'avant et s'élevant vers l'arrière. Les surfaces vitrées sont plus grandes que celles d'une majorité de véhicules actuels aux ceintures de caisse plus hautes. Le toit est intégralement en verre teinté.

Le véhicule est une structure autoporteuse avec zones d'absorption en cas de choc. Avec les batteries placées sous le plancher, le centre de gravité est extrêmement bas. La Model 3 a récemment reçu cinq étoiles au crash test EuroNcap, et cela autant pour la protection des adules, des enfants, des piétons

que des aides à la sécurité. La Model 3 affiche un poids de 1’847 kg sur la balance, un gain conséquent par rapport aux Model S et Model X qui dépassent les deux tonnes.

Notre Model 3 est équipée de jantes 19’’ avec pneus 235/45 R18 en option qui, sans paraître très grandes, équilibrent le profil du véhicule. Je relève encore pas moins de huit caméras : trois en haut du pare-brise, deux dans les insères d’ailes avant, deux dans les montants de porte et une à l’arrière. Autant de capteurs nécessaires à la conduite autonome.













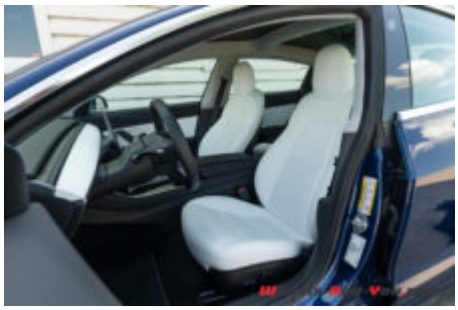
A l’intérieur

Par rapport aux Model S et Model X, l'intérieur évolue un peu. Le grand écran de 15'' est placé horizontalement en position centrale. Excepté deux boutons sur les branches du volant et deux manettes de part et d'autre de ce dernier, aucun bouton, pas même pour ouvrir la boîte à gants. Tout se commande via l'écran, autant la configuration du véhicule que le chauffage des sièges par exemple. Le système reçoit des mises à jour de manière autonome, comme une application de smartphone, qui améliore sans cesse le système. Cet intérieur est l'un des plus dépouillé qu'il m'ait été donné de voir.

Ma voiture de presse dispose d'un intérieur blanc plutôt tape à l'œil. Les sièges sont d'un blanc immaculé, pas vraiment ma tasse de thé. Leur assise est plutôt confortable mais le maintien latéral limité. A l'arrière aussi, on est bien installé même si la garde au toit est limitée pour les personnes de plus de 1.85 m.

La console centrale comporte plusieurs vide-poches de dimensions généreuses ainsi qu'une station de recharge pour smartphones. Les contre-portes comportent aussi des espaces de rangement. La boîte à gants s'ouvre via une touche à l'écran. Quant au coffre, avec 546 litres, il est plutôt généreux pour une berline de cette taille, d'autant qu'un bel espace sous plancher et le compartiment dissimulé sous le capot avant le complète.

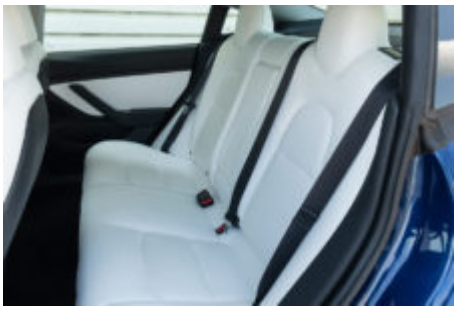
Dans l'ensemble, la qualité de finition est bonne. Je la comparerais à celle des voitures françaises récentes, qui n'atteignent sans doute pas encore celles des allemandes.













Sous le capot

Cette version Dual Motor comporte deux moteurs électriques, un sur chaque essieu, qui assurent une transmission intégrale à la Model 3. Comme de coutume sur les véhicules de la marque, les batteries sont placées sous le plancher, dans un caisson.

Il y a trois variantes de puissance électrique : la Standard, offrant 409 km d'autonomie WLTP, la Long Range en proposant 560 km, celle que nous essayons aujourd'hui, et la Performance avec 530 km. Les capacités batterie différant, les performances varient aussi : 0 à 100 km/h en 5.6 sec pour la Standard, 4.6 sec pour la Long Range et 3.4 sec pour la Performance ! De vraies accélérations de super-sportive !

La recharge sur une prise standard monophasée produit 14 km d'autonomie par heure de charge. Cette valeur monte à env. 21 km d'autonomie sur une prise triphasée. Mais Tesla propose l'installation d'un chargeur dédié pour approximativement CHF 600.- qui permet une autonomie d'environ 50 km par heure en monophasé et même 75 km en triphasé. De quoi partir de chez soi chaque matin à pleine charge. Pour les longs trajets, les « Supercharger » Tesla, plus de 13'000 actuellement dans le monde, ou ceux d'autres réseaux de recharge répartis sur les principaux axes routiers, assurent une charge de 80% de la pleine capacité en 45 minutes environ.

L'autonomie réelle que j'ai observée est excellente puisque j'ai réalisé une charge

de 468 km avec un solde batterie de 8%. Autre point positif, la style de conduite intervient relativement peu sur l'autonomie. Sur une charge où j'ai testé le potentiel châssis de la Model 3 en roulant très fort, j'ai obtenu 390 km d'autonomie réelle avec un solde de 11%.

La conduite autonome s'appuie sur une batterie de capteurs : 8 caméras offrant une vue à 360°, un radar avant scannant jusqu'à 160 m devant le véhicule et 12 capteurs à ultrasons qui détectent les éléments à proximité. Ce mode autonome est performant sur autoroute mais montre encore des limites sur les autres routes où je recommande de ne pas l'utiliser.







Au volant

Je ne vous le cache pas, j'ai beaucoup aimé la semaine passée au volant de la Model 3. D'abord pour l'agrément offert par la propulsion électrique mais aussi par un confort général du châssis plutôt réussi. L'amortissement est un peu ferme mais associé aux sièges à l'assise plutôt souple, l'ensemble est très plaisant. De plus, ces réglages confèrent un comportement assez joueur à la Model 3 dont l'arrière dérive doucement au transfert de masse. Sans compter que la transmission intégrale offre une motricité redoutable d'efficacité. J'aime également beaucoup la direction très directe qui peut surprendre sur un tel véhicule mais s'avère très agréable à l'usage.

Avec le très efficace freinage à régénération d'énergie, plus besoin de freiner. Il suffit de lever le pied de l'accélérateur pour que le véhicule décélère jusqu'à

l’arrêt, pour autant que le ramping soit désactivé. C’est particulièrement reposant dans le trafic. Il faut rouler très fort pour devoir utiliser la pédale de frein dans des freinages appuyés.

Enfin, comme sur tout véhicule électrique, les moteurs développent l’entier de leur couple dès l’arrêt. Or les deux moteurs de la Dual Motor développent 510 Nm et 352 ch, bien assez pour vous donner l’impression d’être dans une sorte de catapulte. Il suffit d’enfoncer franchement la pédale d’accélérateur pour être littéralement plaqué au siège ! Aussi grisant que spectaculaire, cela fait de la Model 3 une machine à dépassements !

Seul point qui me semble un peu en retrait par rapport au Model S : des bruits aérodynamiques et de roulement qui me paraissent moins filtrés. Le roulage devient assez sonore passé 130 km/h et cela malgré le silence de la motorisation. L’ambiance rappelle alors celle d’un avion de ligne en vol.



















Verdict

Pour moi, cette Tesla Model 3 est un véritable « game changer », celle qui a déjà commencé à révolutionner les véhicules électriques. Non par ses performances intrinsèques, déjà découvertes sur les précédents modèles de la marque, mais par son prix : à moins de CHF 60'000.- pour la Dual Motor, on dispose d'une berline 5 places spacieuses, élégantes, toute électrique et avec une autonomie réelle supérieure à 400 km avec zéro émission carbone ! Que demander de mieux ?

Certes, il faudrait tenir compte du bilan écologique global des véhicules électriques pour les comparer aux véhicules thermiques. Or je ne dispose pas de toutes les informations nécessaires pour poser un tel bilan. On lit ici ou là que la production et le recyclage des batteries sont très gourmands en énergie grise, on sait que l'extraction de certains métaux rares nécessaires à la construction des batteries se fait dans des conditions non respectueuses de l'environnement, mais cela ne suffit pas à un tel bilan. Reste que la Model 3 est la première voiture à offrir à tout un chacun une telle autonomie tout électrique au prix d'une berline 2

litres thermique nettement moins performante.

Il n'y a qu'à voir le nombre de Model 3 que l'on croise sur les routes pour gager qu'elle remporte déjà un succès indéniable. D'ailleurs, sur les trois premiers mois de l'année, il s'agit du troisième véhicule le plus vendu en Suisse. Bravo à Tesla de proposer une auto au rapport performance/autonomie/prix aussi attrayant !













<u>Prix et options – Tesla Model 3 Dual Motor</u>

Prix de base : CHF 56'900.-

Peinture métallisée "Bleu Outremer" : CHF 1'050.-

Jantes Sport 19’’ : CHF 1’600.-

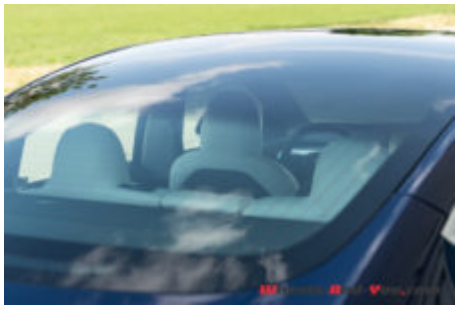
Intérieur noir/blanc : CHF 1’050.-

Pack conduite autonome : CHF 6’300.-

Pack mise en service : CHF 990.-

Appliques Obeche Wood Glass : CHF 800.-

<u>Prix TOTAL : CHF 67’890.-</u>



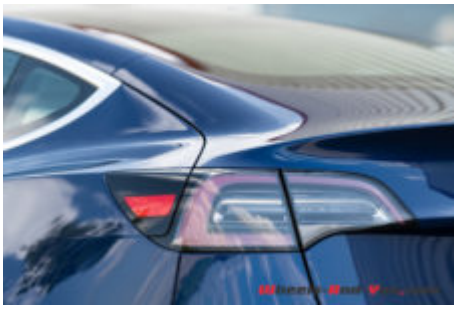




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Tesla Motors Ltd. pour pour le prêt de ce Tesla Model 3 Dual Motor ainsi qu’au Centre Tesla Motors de Genève pour leur soutien logistique.



















A lire aussi

Essai – Tesla Model X 90D : J’ai roulé en navette spatiale !

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 Y

Evènement – Inauguration Tesla Store Lausanne

Evènement – Inauguration du Tesla Store de Lausanne

Présentation – Tesla Model 3

Evénement – 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


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

