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

La Tesla Model S arpente nos routes depuis deux ans. Le temps pour le constructeur de nous présenter une évolution majeure : l'arrivée d'une transmission intégrale via l'implémentation d'un second moteur électrique.

- Deux moteurs électriques
- 700 CV (224 CV avant, 476 CV arrière)
- 930 Nm constant
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.4 sec.
- Poids : 2'239 kg
- Autonomie estimée : 480 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 100'900.-

Texte et photos : Sébastien Morand

La Tesla Model S P85+ s'étant montrée convaincante lors de notre essai, Wheels And You était impatient de découvrir cette nouvelle déclinaison équipée de deux

moteurs. Pour l'occasion, Tesla nous a conviés au pied de la Jungfrau, un endroit de prédilection pour les quatre roues motrices, même si la neige n'était, ce jour là, pas de mise sur les routes.

La Suisse représente un marché relativement important pour le constructeur américain et il ne fait aucun doute que l'arrivée d'une transmission intégrale ne pourra que ravir une clientèle très exigeante en la matière. Les Quattro de Audi et autres xDrive de BMW, qui font office de références actuelles, en témoignent.

Esthétique

Il n'y a pas d'autres différences esthétiques entre une Model S propulsion et une Model S quatre roues motrices que le petit logo « D » pour Dual Motor sur la malle arrière et les freins Brembo à étriers rouges.

S'agissant des lignes de cette berline Tesla, je rejoins l'avis de mon collègue qui avait essayé la P85+. Cette Model S est très élégante, arbore un dessin plutôt dynamique, très fluide, loin des standards automobiles américains. La signature LED des optiques avant propose un regard acéré et la calandre, telle une jolie bouche, joue carte de la sensualité.

Avec près de 5 mètres de long et plus de 2 mètres de large, elle se fera vite remarquer au milieu d'un parking, mais plus discrète dans la circulation. En effet, malgré son originalité, sa capacité à se fondre naturellement dans le paysage étonne.

A l'intérieur, pas de changement non plus, l'espace proposé est toujours aussi généreux et la part belle est faite aux occupants. Seule différence majeure, le coffre de proue perd en contenance puisque le second moteur a été placé à l'avant du véhicule. Mais comme seulement 50 litres sont sacrifiés, les 100 litres restants que l'on ajoute aux 895 litres du coffre arrière (745 litres si l'on opte pour la troisième rangée de sièges) suffisent amplement.

A chaque fois que je m'installe à bord d'une Model S, je suis conquis par l'imposant écran central. Ce dernier regroupe la gestion de la quasi-totalité des différentes commandes. Sur cette Model S P85 D, un nouveau bouton fait son apparition : il permet d'activer le « Insane Mode » dont nous reparlerons plus

loin.

Sous le capot

C’est sous la robe de cette Tesla Model S que l’on trouve la grande nouveauté : deux moteurs, chacun placé sur un axe de transmission et gérant indépendamment les roues avant et les roues arrière. C’est ainsi que cette mécanique dispose d’un système quatre roues motrices. Par ailleurs, chaque moteur est accouplé à sa propre boîte de vitesses à rapport unique. Deux déclinaisons sont proposées, la 85 D et la P85 D, offrant respectivement 380 CV (2 X 190 CV) et 700 CV (224 CV à l’avant et 476 CV à l’arrière).

C’est la P85 D, nouveau fer de lance Tesla et dorénavant seul modèle « Performance » au catalogue, qui retient notre attention aujourd’hui. Avec une puissance cumulée de 700 CV et un couple de 930 Nm, j’imagine volontiers que les sensations vont être à l’avenant. Le 0 à 100 km/h est abattu en 3.4 secondes, faisant de la Tesla Model S P85 D la berline de série la plus performante du marché.

Cette P85 D annonce une réserve de charge de 480 km que nous aurons l’occasion de vérifier prochainement lors d’un essai complet. Amélioration plutôt intéressante, l’autonomie sur autoroute a gagné 16 km. En effet, la demande de puissance étant répartie sur deux moteurs, chacun est sollicité de manière toujours optimale selon le besoin ponctuel. Si l’un des moteurs devait avoir un problème, il est tout à fait possible d’utiliser la voiture avec celui qui reste fonctionnel. Toutefois, selon Tesla, leur fiabilité est telle qu’une panne de l’un d’eux semble improbable.

Avec l’arrivée des déclinaisons « Dual Motor », la gamme Model S se compose maintenant de quatre versions : la 60 (batterie 60 kWh), la 85 (batterie 85 kWh), la 85 D (85 kWh, Dual Motor) et la P85 D (85 kWh Performance). Les deux premières sont des propulsions avec un seul moteur d’une puissance de 385 CV. La garantie pour la batterie et le mécanisme d’entrainement porte toujours sur 8 ans, sans limitation de kilométrage, hormis pour la Model S 60 où cette garantie est limitée à 200’000 km.

Au volant

Quatre modules se répartissent la présentation de cette Tesla Model S P85 D : une partie théorique, un parcours routier mélangeant routes et autoroutes, puis deux exercices sur piste fermée (slalom et ligne droite) pour découvrir le mode « Insane ».

Lors de l'exercice en ligne droite, mode « Insane » activé au moyen du bouton dédié, je me cale au aux commandes de l'engin. La piste de l'aérodrome d'Interlaken dans mon champ de vision, je prends une bouffée d'air et j'écrase l'accélérateur. Une force démentielle me colle au siège et me coupe le souffle. Sensation de folie que je n'ai jamais ressentie dans aucune voiture, même les sportives les plus bestiales ! Plus de 1G d'une poussée violente et linéaire qui ne semble jamais vouloir s'arrêter ! En passager, c'est encore plus brutal. Je reste abasourdi pendant quelques instants puis, et c'est plus fort que moi, je me mets à rire de surprise, de bonheur et d'incrédulité.

A l'occasion du slalom, nous avons pu comparer le comportement d'une P85+ (propulsion) et une P85 D (4 roues motrices). Au sortir de la première, je me dis que la tenue de route est très bonne et l'accélération bien costaude. En attaquant le même slalom avec la Model S P85 D, je retrouve la surprise de l'exercice précédent et je ris comme un gamin. La voiture bondit d'un cône à l'autre et avale les changements de direction sans sourciller. Bien sûr, le poids conséquent de l'engin, 2'239 kg tout de même, calmera les plus optimistes, mais ça reste très impressionnant et efficace ! Une répartition des masses presque parfaite et un centre de gravité très bas garantissent une agilité de tous les instants tandis que l'amortissement limite la prise de roulis.

Le parcours sur route confirme les bonnes impressions déjà relevées par mon collègue lors de notre essai de la P85+. La Tesla Model S est une excellente routière, très confortable, reposante grâce au silence de la motorisation électrique, et ultra efficace de par la puissance disponible. Pour ce qui est du deuxième moteur et des quatre roues motrices, ce n'est qu'en cas de franche accélération ou de conditions vraiment difficiles que leur apport est mis en évidence. Mais cela reste un plus indéniable.

Autre innovation proposée par Tesla, l'arrivée du mode « Autopilot ». Ce système ultra complexe se compose d'un radar frontal, de douze capteurs à ultrasons,

d’une caméra avant et une assistance au freinage électronique. Malheureusement nous n’avons pu tester cette fonction, car pour des questions de législation, elle n’est pas encore implémentée sur les voitures. En attendant, toutes les Tesla Model S reçoivent la dotation en équipements et il suffira d’implémenter la partie logiciel en temps voulu pour bénéficier de cette technologie.

Verdict

Vous l’aurez compris, j’ai été conquis par cette nouvelle Tesla Model S P85 D, très agréable à conduire en toutes circonstances et particulièrement impressionnante en mode « Insane ». Quelle que soit la version choisie, la Model S reste une voiture exceptionnelle que tout un chacun devrait pouvoir découvrir pour en juger des qualités. Du fait des conditions météorologiques dans notre pays, c’est le choix d’un modèle « D » qui me semble le plus judicieux.

Le merveilleux monde de l’électrique a un prix qui n’est pas négligeable puisque l’addition de cette P85 D débute à CHF 100’900.-. A savoir que la Model S 60 est proposée dès CHF 68’400.- et la Model S 85 dès CHF 77’600.-. Et si vous n’avez pas besoin de l’armada de puissance du fleuron de la marque mais que vous voulez quand même bénéficier des quatre roues motrices, vous n’aurez qu’à ajouter CHF 4’700.- pour avoir une Model S 85 D.

Si, lors du lancement de leur première voiture, la Tesla Roadster, l’avenir de la marque semblait plutôt incertain, il ne semble à présent plus y avoir de raison de douter de sa pérennité. D’ailleurs, cette année verra le début de la production en série du SUV de la marque, le Model X, que nous devrions découvrir en première mondiale au prochain Salon de Francfort. Puis, d’ici deux ans, une fois la construction de la nouvelle usine « GigaFactory » terminée, une troisième voiture sera proposée, basée sur une nouvelle plateforme. Plus petite et surtout moins chère, cette future Tesla aura pour but de faire de l’ombre aux berlines allemandes à succès, les sempiternelles BMW Serie 3, Audi A4 et Mercedes Classe C. Vous pouvez également retrouver plus d’informations sur l’avenir de Tesla en consultant l’interview réalisée par Wheels And You lors du Salon de l’Automobile de Genève.

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

Nos remerciements à Tesla Motors Ltd. pour l'invitation aux essais presse de cette Tesla Model S P85 D.

A lire aussi

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

Evénement – Inauguration du Tesla Store de Genève

Nouveauté – Tesla Model S "Dual Motor"

Genève 2012 – Tesla S

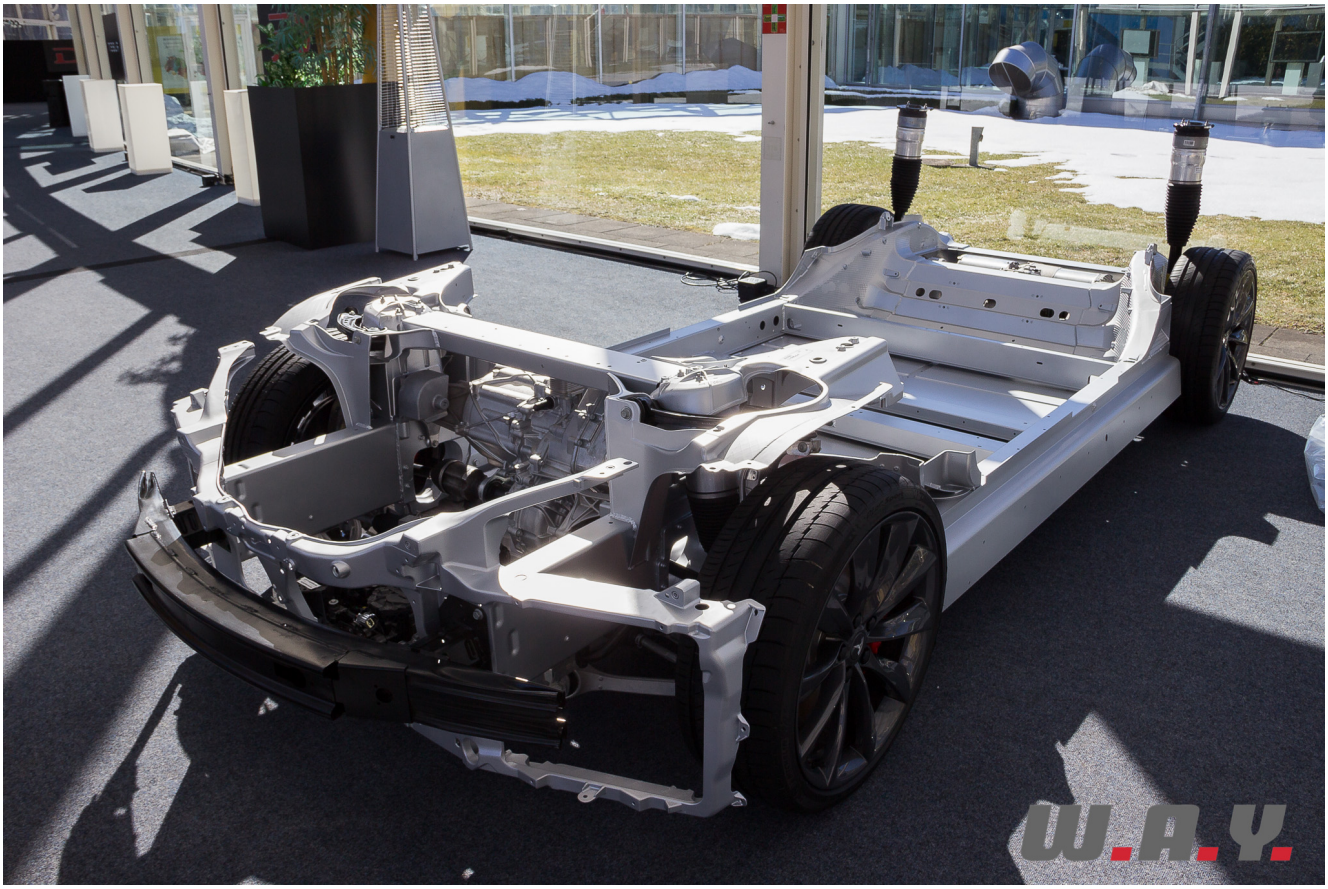
Évènement – Tesla Roadster Invasion

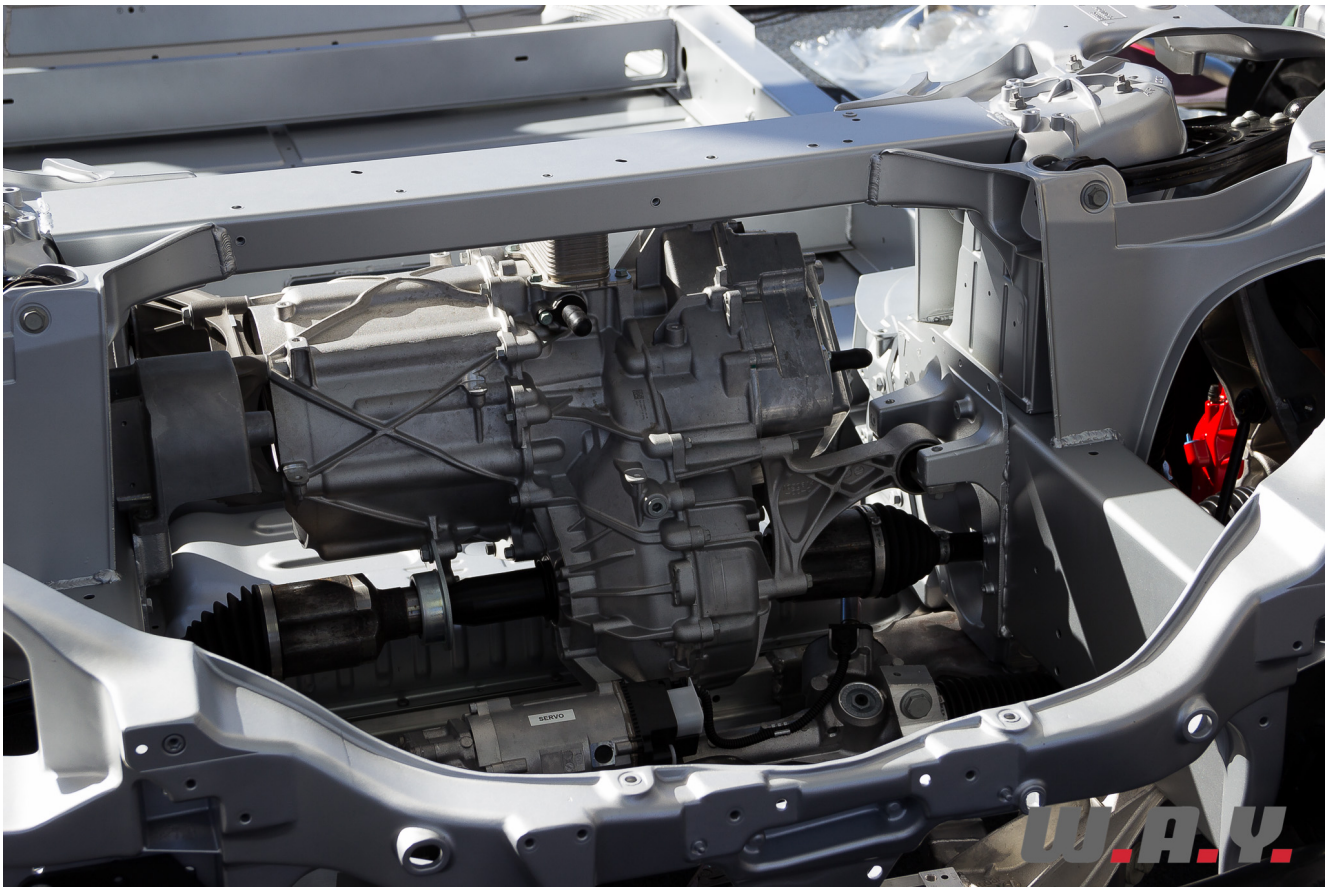
Présentation – Tesla Model X

1-ZPL-16
W.A.Y.

1-ZPL-16
MODEL S
W.A.Y.

10:04
3G
Controls
Settings
CHARGING
ACCELERATION
SPORT
INSANE
TRACTION CONTROL
SLIP START
Use to help free vehicle stuck in snow, sand, or mud
STANDARD
SPORT
ON


W.A.Y.


SERVO
W.A.Y.

MODEL S
ALPIQ

Rettungsmagazin
AG 9903 U

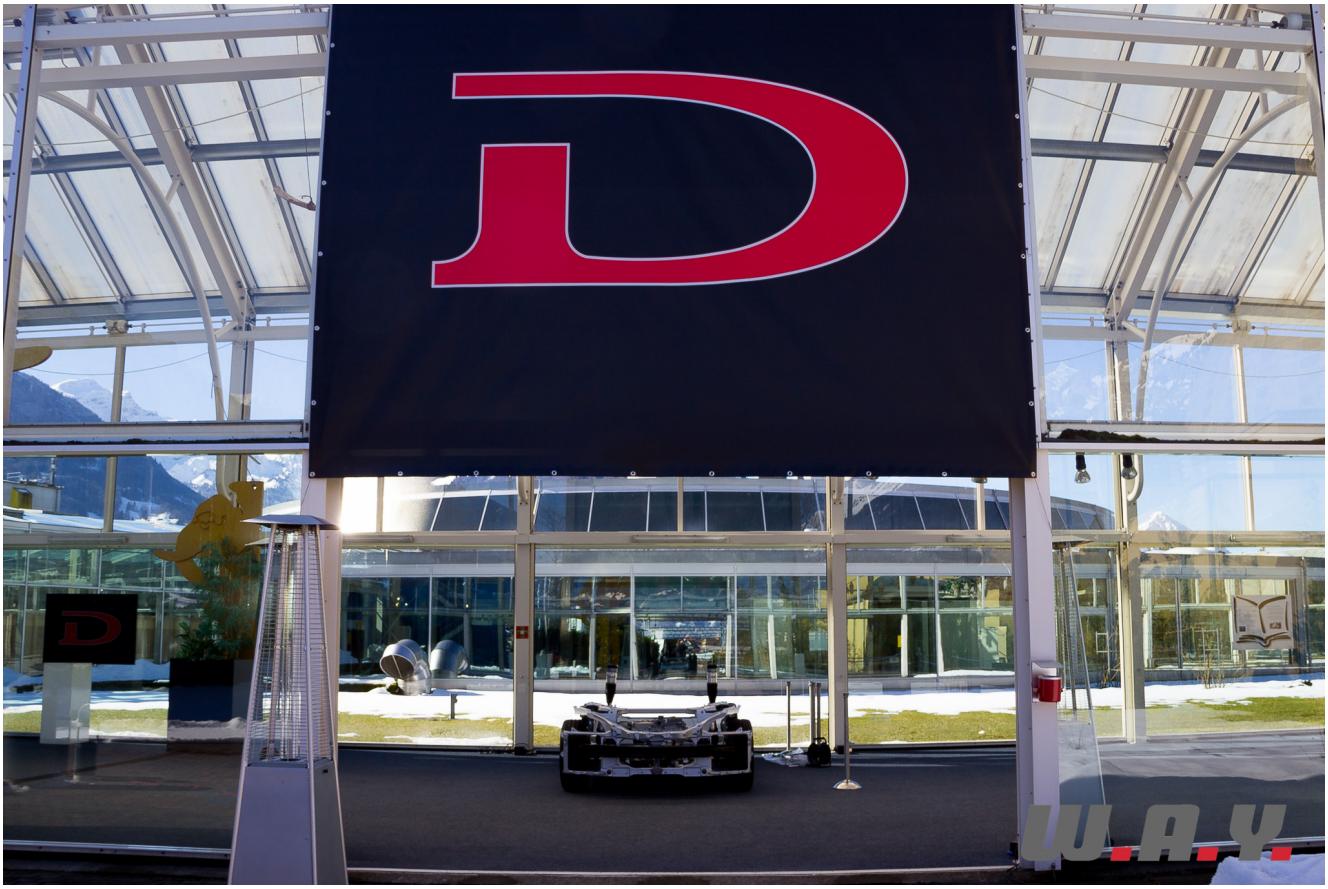
W.A.Y.

1-ZPL-40
W.A.Y.

1-ZPL-16

W.A.Y.

P85D
W.A.Y.


D
W.A.Y.

GANZER
PLATZ
1-ZPL-40
W.A.Y.

MODEL S
P85D
107.6 YOU GOT
344 km
Car Off
SINCE LAST CHARGE
DISTANCE TOTAL ENERGY AVG ENERGY
8.9 km 6.7 kWh 761 Wh/km
TRIP METERS
DISTANCE TOTAL ENERGY AVG ENERGY
A 941.2 km 282.8 kWh 300 Wh/km
B 941.0 km 282.9 kWh 301 Wh/km
941 km -6° C
Do. 26 Feb 10:04
W.A.Y.

-6° C
3G
PASSENGER AIRBAG ON
10:02
Controls
Settings
CHARGING
Sunroof
Suspension
Driving
Cold Weather
Trips
Displays
E-Brake & Power Off
STEERING MODE
COMFORT
STANDARD
SPORT
ACCELERATION
SPORT
INSANE
CREEP
OFF
ON
Slowly move forward when brake pedal is released
TRACTION CONTROL
SLIP START
Use to help free vehicle stuck in snow, sand, or mud
EFFICIENCY
REGENERATIVE BRAKING
STANDARD
LOW
STANDARD increases range and extends brake life
RANGE MODE
OFF
ON
DOORS & LOCKS
LIGHTS
FRONT TRUNK
LOCK
UNLOCK
CHARGE PORT
TRUNK
DOME
AMBIENT
AUTO HIGH BEAM
REAR
FRONT
EXTERIOR LIGHTS
OFF
AUTO
CONTROLS
CLIMATE OFF
A/C AUTO
FRONT
CLIMATE
REAR

MAX
1-ZPL-16
NL
W.A.Y.