

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

Quatrième modèle grand public proposé par Tesla, si je mets le Roadster à part tant sa diffusion a été limitée, la Tesla Model Y était annoncée depuis passablement de temps. Wheels And You a eu le privilège d'être l'un des premiers médias suisses à découvrir ce petit SUV.



- Deux moteurs électriques asynchrones
- 300 ch (boost 440 ch)
- 493 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 217 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 2'003 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'751 x 1'978 x 1'624
- Autonomie réelle : env. 400 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 58'990.-, mod. essayé: CHF 62'000.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Après la Model S, premier modèle « tout électrique » grand public lancée en

2012, la marque s'est démocratisée avec la Model 3 dont le prix, comparable à celui d'une berline 2 litres classique, l'a rendu accessible au plus grand nombre.

Mais alors que les SUV continuent à représenter près de la moitié des ventes de véhicules neufs, Tesla se devait de proposer un véhicule plus petit que son Model X dont les ventes sont restées limitées aux grandes familles.



A l'extérieur

Dès le premier coup d'œil, la filiation à la Model 3 est évidente : même longueur et largeur, même style, même optique avant et arrière, tout rappelle la « petite » Tesla. La ressemblance est telle qu'on dirait que Tesla a déformé une Model 3 en hauteur dans Photoshop.

Personnellement, peu adepte de l'architecture SUV en général, je ne suis pas très fan de l'esthétique de la Model Y. Avec sa ligne de caisse assez basse, la Model 3 avait déjà un petit air de SUV et cette Model Y me paraît exagérément haute en comparaison. C'est d'autant plus marqué sur mon véhicule de presse équipé de jantes 19'' et non de l'une des options 20'' ou 21''.

La longueur atteint 4.751 m pour une largeur de 1.978 m alors que la hauteur s'élève à 1.624 m. Par rapport à la Model 3, elle gagne 6 cm en longueur, 3 cm en largeur et près de 20 cm en hauteur mais surtout 150 kg pour atteindre un poids total de 2'003 kg.





A l'intérieur

Je retrouve exactement le même intérieur totalement épuré que dans la Model 3, avec ce grand écran 15" disposé horizontalement et centré sur la planche de bord. Les seules commandes « mécaniques » sont les deux boutons rotatifs sur les branches du volant et les deux leviers derrière ce dernier.

L'infotainment est celui de la Model 3. Divers écrans permettent le paramétrage de la voiture alors qu'un écran de « raccourcis » regroupe les commandes courantes. L'offre de divertissement - jeux et films - a été complétée pour occuper les occupants durant les recharges. Sous l'écran, la console centrale dispose de deux stations de recharge par induction pour smartphone.

Une nouveauté qui ne se voit pas, le chauffage et la climatisation sont désormais assurés par une pompe à chaleur qui, malgré le surpoids qu'elle occasionne, permet une amélioration de l'autonomie grâce à l'économie d'énergie qu'elle procure par rapport au chauffage par résistance électrique. En outre, une filtration d'air HEPA assure un air pur aux occupants.

Le gros avantage de la Model Y par rapport à la Model 3, c'est le volume intérieur. Le coffre est énorme, avec 854 litres auxquels s'ajoutent les 117 litres du coffre avant. Sièges rabattus, le volume total atteint même 2'158 litres ! L'espace aux places passager est également très généreux et même les personnes de plus de 1m85 s'y sentent à l'aise. Des chiffres bien supérieurs à ceux d'une Audi e-tron Quattro ou d'une Mercedes EQC. En outre, une version 7 places arrivera bientôt.

Enfin, l'application Tesla rend inutile la carte qui sert de clé au véhicule. Tout se passe par le Bluetooth de votre téléphone, déverrouillage et mise du contact inclus, et il n'est ainsi même pas nécessaire de le sortir de sa poche ou de son sac.



Sous le capot

Disposant de la version Dual Motor, aussi désignée Long Range, sa motorisation est identique à celle de la Model 3 que j'avais essayée. Elle dispose de 4 roues motrices avec un moteur sur chaque essieu. L'architecture générale demeure la même avec les batteries disposées dans un caisson intégré au plancher.

Actuellement, seule cette version Dual Motor est disponible en Suisse, qui affiche une autonomie normalisée WLTP de 507 km. La puissance atteint 300 ch, avec un boost à 440 ch, et le couple s'élève à 493 Nm. Une version Performance arrivera bientôt proposant 20 ch de plus, un boost atteignant 513 ch et un couple de 660 Nm ! De quoi s'amuser malgré les 2'003 kg annoncés.

La Dual Motor atteint 217 km/h (241 km/h pour la Performance) et le 0 à 100 km/h est abattu en 5.1 sec (3.7 sec pour la Performance). En comparaison, la Polestar 2 s'intercale avec un 0 à 100 km/h en 4.7 sec malgré un poids supérieur.

Si Tesla ne publie plus la capacité batterie, les tests effectués révèlent une

capacité de la batterie neuve d'environ 80 kWh dont 77 sont utilisables (100%). En tenant une statistique de consommation rigoureuse, je relève, sur l'ensemble de mon essai, un mix de petites routes de moyenne montagne et d'autoroute, la moyenne de 156 Wh par km, ce qui équivaut à 395 km pour 80% d'une charge complète.

Côté recharge ailleurs qu'au domicile, la Model Y bénéficie du réseau Tesla, actuellement le plus dense d'Europe avec plus de 700 stations de recharge dont bon nombre de superchargeurs de dernière génération. Sur la dernière version de superchargeur atteignant 250 kW en courant continu, dite V3, 15 minutes de recharge procurent 270 km d'autonomie supplémentaire à la Model Y et il faut ainsi moins d'une demi-heure pour recharger 80% de la capacité batterie, en d'autres termes pour « faire le plein ».



Au volant

Si la Model 3 m'avait séduit par son comportement plutôt dynamique et un confort de bon aloi, je trouve cette Model Y nettement en retrait.

D'abord au niveau du confort où elle régresse par rapport à la berline. Outre des suspensions plus dures, la hauteur supplémentaire a contraint à l'adoption de barres antiroulis plus raides qui « secouent » latéralement la voiture. Certes, je ne roule pas l'auto chargée mais à vide, le confort est nettement en retrait. En comparaison, je préfère le confort de la Polestar 2, pourtant nettement plus sportive.

Le poids supérieur à celui d'une Model 3 se ressent et réduit les sensations de conduite. L'avant, même s'il rentre bien dans les virages, paraît plus lourd et l'accélération est moins spectaculaire. En outre, le rayon de braquage de plus de 12 mètres est parfois pénalisant en ville.

Je trouve la position de conduite nettement trop haute dont la position du siège,

même baissé au maximum, demeure bien trop élevée à mon goût. Les sièges en cuir végétal sont pourtant confortables. J'aime par contre le style intérieur très épuré et apprécie toujours la sensation un peu « tapis volant » procurée par une motorisation électrique, même si ce tapis volant précis est plutôt raide en suspensions !

Un mot encore sur la conduite autonome qui demeure d'un bon niveau sur autoroute mais reste encore inutilisable sur les autres routes, se déclenchant intempestivement à tout moment.

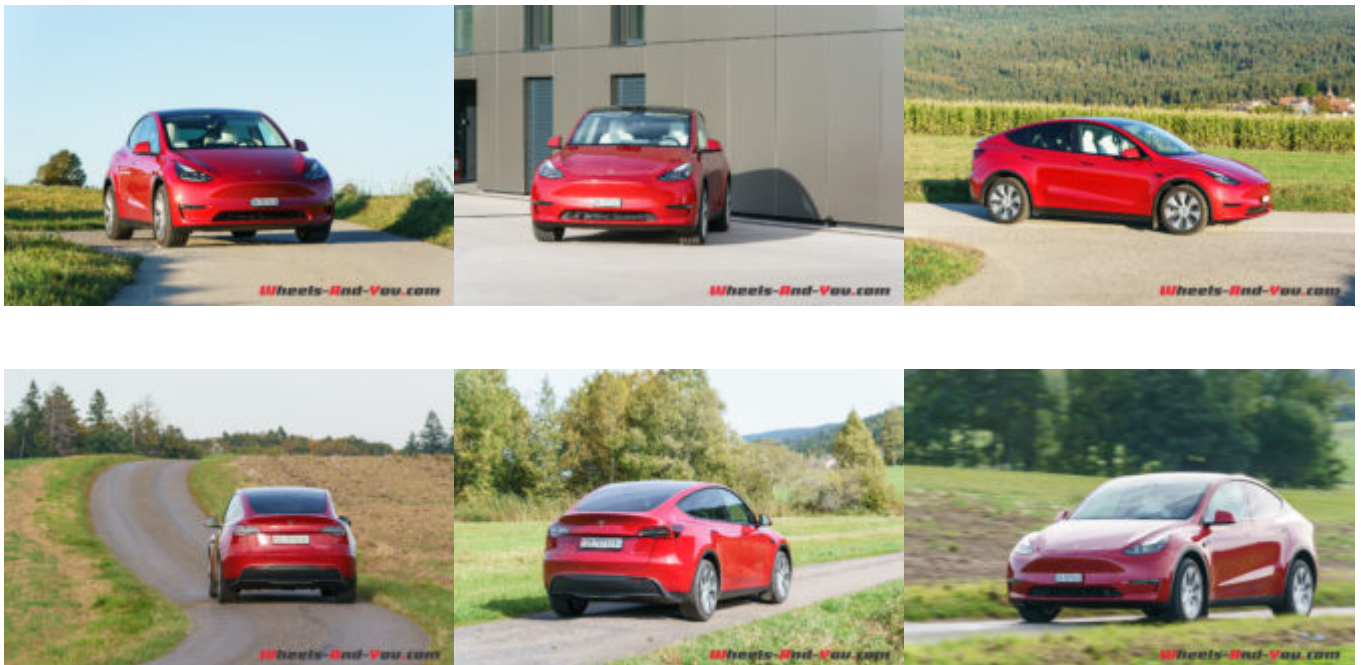


Verdict

Vous l'aurez compris, je rends cette Model Y avec un sentiment un peu mitigé. Outre le fait que je préfère en général une berline à un SUV, je trouve la Model 3 plus aboutie que la Model Y dans ce qu'elle propose au quotidien.

La réponse de Tesla au segment des SUV de milieu de gamme est conforme à ce à quoi je m'attendais et cette Model Y mérite d'être comparée aux dernières venues sur le segment, en particulier la Hyundai Ioniq 5 dont les performances sur le papier semblent rivaliser. Reste qu'à mes yeux, la Model Y surpasse largement une Audi e-tron ou une Mercedes EQC par ses performances intrinsèques, son autonomie et son espace intérieur ; cela même si certains lui préféreront le style des allemandes.

Proposée dès CHF 58'990.-, la Model Y est respectivement 36% et 30% moins chère que ses deux concurrentes allemandes ci-dessus pour des performances supérieures, en particulier son autonomie dont on sait que c'est un facteur clé de succès pour les voitures électriques, et une habilité très largement supérieure. Je parie donc que son succès commercial sera au rendez-vous.





Prix et options - Tesla Model Y Dual Motor

Prix de base : CHF 58'990.-

Equipement standard :

- **Autopilot**
- **Assistance de direction autonome**
- **Régulateur de vitesse intelligent**
- **Assistances de sécurité**

(freinage automatique d'urgence, avertisseur de collision AV, avertisseur de collision latérale, accélération autonome intelligente, contrôle d'angles morts, maintien dans la voie)

Options :

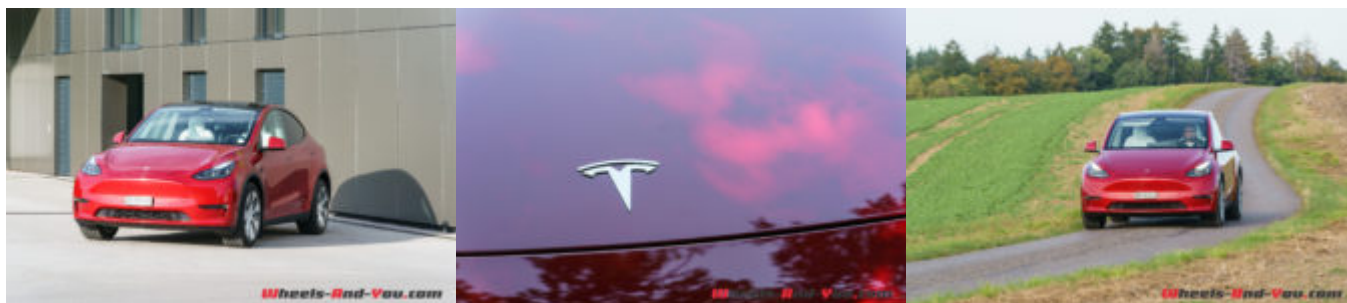
- **Premium interior (blanc)**
- **Sièges à réglage électrique**
- **Sièges AV et AR chauffants**
- **Sièges AR rabattables**
- **Audio premium - 14 haut-parleurs + subwoofer**
- **Phares anti-brouillard à LED**
- **Toit vitré en verre teinté**
- **Rétroviseurs électriques et chauffants**
- **Musique et médias via Bluetooth**
- **Profils de conducteurs**
- **Système de filtration d'air HEPA**
- **Console centrale avec 4 ports USB et station de recharge pour 2 smartphones**

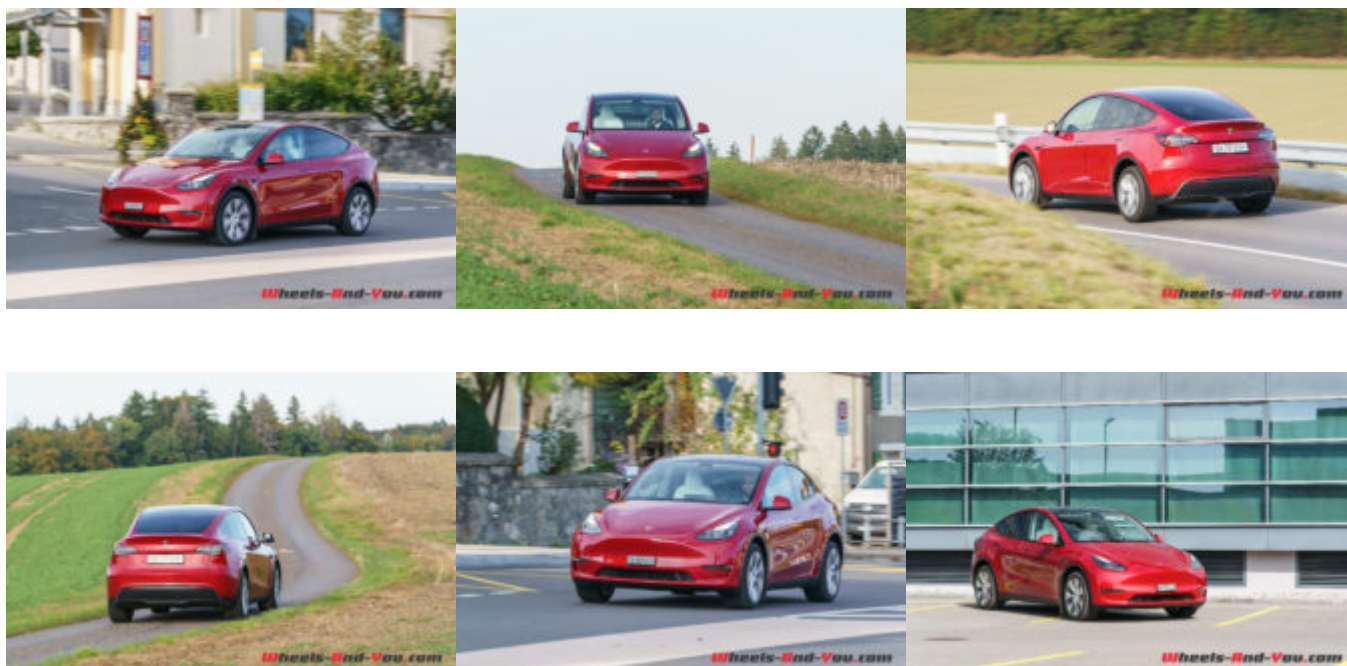
Prix TOTAL : CHF 62'000.-



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

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





A lire aussi

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 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

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



