

Tesla Model S Plaid : dur pour les cervicales

Cette berline, nouvelle génération de Model S, ne semble pas avoir pris une ride depuis 10 ans : le même modèle mais en mieux car plus dynamique, plus moderne.

Epurée à son bord

C'est à son bord que l'on se rend compte le plus des changements. Bien entendu on retrouve un grand écran, horizontal mais vraiment immense. Ce qui surprend surtout c'est la rapidité avec laquelle on navigue dedans, notamment sur une carte, la qualité d'affichage, la simplicité pour passer d'un menu à l'autre, l'ergonomie globale, l'originalité de certains menus, bref, jusqu'à preuve du contraire, seule la marque Tesla parvient à nous bluffer par son savoir-faire sur l'info-divertissement. Pour le reste, l'habitacle s'est débarrassé de tous ses boutons (on gère quasiment tout avec l'écran, même la boîte de vitesses). Le reste de l'habitacle est bien assemblé (mieux que par le passé) et les rangements pratiques ont fait leur apparition aussi bien dans les contre-portes que pour la console centrale. On monte à bord, la voiture est prête à partir, il suffit de swiper sur l'écran pour enclencher la marche avant ou arrière. À l'arrière, on retrouve le même espace pour les jambes et la garde au toit y est très correcte. Le coffre demeure gigantesque avec 798 litres de contenance.

Un moteur ultra performant

Sous le capot, ou plutôt au niveau des roues, 2 moteurs électriques qui représentent ce qui se fait de plus puissant aujourd'hui dans une voiture électrique. Il est question ici de plus de 1 000 ch pour un couple dès le démarrage annoncé à 1 400 Nm. Pour cela, l'ensemble de la suspension a été revu et adapté. En fait, jamais une berline de série n'a offert autant de puissance. Sur route pourtant, cette Model S Plaid offre des prestations tout à fait classiques et se révèle d'ailleurs assez confortable et très facile au quotidien. Seul vrai bémol, malgré les nombreuses caméras permettant notamment d'activer le mode « Sentinelle » à distance depuis son smartphone, il en manque juste une à l'avant pour parfaire l'ensemble. En restant dans le domaine de la gestion à distance, on peut surveiller sa voiture, son niveau de charge, parler aux passants... bref, cette auto est vraiment hors du commun. Et si certains parlent de gadget, un simple coup de portière dans votre voiture garée sur un parking vous en dissuadera puisque votre voiture filme toute la scène et notamment la plaque d'immatriculation du fautif. Mais revenons au moteur électrique car il annonce tout de même un 0 à 100 km/h en 2,1 secondes. À titre de comparaison, une Bugatti Chiron, la voiture de série la plus puissante du monde (la plus chère aussi), annonce 2,4 secondes. C'est très peu. Alors après avoir roulé sur de petites routes où nous avons d'ailleurs pu remarquer la très bonne stabilité de notre berline, direction l'anneau de vitesse de Montlhéry. Pas question toutefois d'aller chercher la vitesse maximum de cette Tesla située à... 320 km/h. Le bon sens nous en a vite dissuadés. Nous avons simplement décidé d'accélérer dans une zone totalement sécurisée. Aussi, pour vérifier les dires de la marque, nous avons décidé de la mesurer à une Model Y Performance dont le 0 à 100 km/h est annoncé en 3,6 secondes mais aussi une moto, la Kawasaki H2 (200 kg/200 ch). Les deux véhicules n'ont pas réussi à concurrencer l'accélération de notre S Plaid. Après 8 accélérations en s'accrochant à un volant type F1 à l'ergonomie parfaite, mais soyons francs pas du tout pratique pour faire un

créneau (on peut commander un volant normal toutefois), notre Tesla n'a vu sa batterie baisser que de 15 %. Elle annonce d'ailleurs une grande autonomie (autour des 600 km). En vrai... ce n'est pas le cas mais il faut le reconnaître, cette Tesla roule plus longtemps que presque toutes les voitures électriques que nous avons pu tester depuis 1 an. De plus, le réseau de chargeurs Tesla s'est largement développé depuis notre essai du Model X il y a quelques années.