

Automobile • Véritable phénomène dans la production automobile, la marque Tesla ne cesse de faire parler d'elle. Spécialisée dans les voitures 100 % électriques à hautes-performances, la marque californienne nous confie, pour un essai longue durée, les clés de la Model S dans sa version la plus puissante P100D, soit environ 600 ch...

Tesla Model S :

Tempérament sportif



Lancée en 2012, la Model S a reçu récemment un restylage qui s'inspire fortement du gros SUV Model X. C'est la face avant qui est le plus remodelée. Finie la large calandre noire et ovoïde, elle est maintenant réduite au minimum, juste de quoi insérer le logo de la marque. Les optiques aussi adoptent un nouveau design avec une signature lumineuse fluide encerclant un projecteur adaptatif composé de 14 LED. La Model S est une grande berline de près de 5 mètres. Elle repose sur des jantes de 19 ou, comme sur notre version de prêt, de 21 pouces avec étriers rouges s'il vous plaît. On notera que le passage de 19 à 21 pouces influe sur l'autonomie. Le jonc de contour des vitres valorise la ligne et est en harmonie avec les poignées chromées qui sont rétractables en stationnement ou en mode conduite. Sur l'arrière aussi ses mensurations sont impressionnantes, près de 2,20 m de large, rétroviseurs ouverts. Les larges

hanches contribuent à une certaine vocation sportive. Certains lui attribuent des airs de Jaguar ou de Maserati. Les feux fumés sont reliés par une élégante baguette chromée où le nom Tesla apparaît discrètement.

Vie à bord

A l'ouverture de la porte, on est obligé de remarquer l'énorme écran tactile vertical de 17 pouces, le plus grand du marché. Pourquoi si grand ? Parce qu'il permet de contrôler l'ensemble des paramètres de la voiture. Seuls 2 boutons « classiques », en plus des commodes, restent sur la console : les feux de détresse et l'ouverture de la boîte à gants motorisée. Sur cet écran, on retrouve le GPS Google Maps, la caméra de recul, les infos de conduite et d'autonomie. Mais aussi le contrôle des sièges et des appuis têtes, du toit ouvrant et bien sûr du système audio (intégrant Spotify et son catalogue de plusieurs millions de titres). Toutes les Tesla sont connec-

tées en permanence en 3G/4G (les mises à jour du logiciel sont envoyées directement par le siège de la marque en Californie). On retrouve donc Internet et des fonctions étonnantes de géolocalisation. Par exemple si vous avez levé les amortisseurs pour pratiquer une route dégradée, la fois suivante, la Model S se souviendra de ce choix et augmentera la garde au sol automatiquement. La carte pourra aussi vous indiquer la liste des Superchargeurs Tesla, le temps de trajet pour vous y rendre et s'il y a de la place pour vous accueillir.

Devant le conducteur, un autre écran numérique qui reprend sur la gauche les informations de guidage et sur la droite l'indication de puissance absorbée ou récupérée au freinage. Au centre de l'écran, une Model S numérisée suit les lignes de marquage au sol et les conditions du trafic, car oui, cette Tesla peut être équipée de l'Autopilot, un pas vers la conduite autonome. Pour cela de nombreux capteurs et camé-

ras sont placés dans les boucliers, sur les montants de portes, sur les ailes avant. La voiture gère son environnement proche et lit les panneaux routiers. Une fois le

système opérationnel, profitez des sièges en cuir, des touches de carbone et du confort à bord. Il est toutefois recommandé de garder les mains sur le volant. Côté rangement, une large console centrale, dépourvue de levier de vitesse et de frein à main, pourra vous délester de vos objets. Pour les gros volumes, près de 900 litres sont disponibles à l'arrière mais, aussi à l'avant (les moteurs sont dans les essieux). Nous regretterons que les ceintures de sécurité ne se règlent pas en hauteur et l'absence de poignée de maintien qui auraient été bien utiles pour le chapitre suivant... Enfin, notons que Tesla équipe ses modèles d'un système de défense contre les armes biologiques mettant en surpression l'habitacle.

Texte / Photos © Thierry ANDRE



Sur la route ou plutôt, sur la piste...

Nous l'avons dit, Tesla est le spécialiste premium des voitures électriques. La Model S détecte votre présence proche et déverrouille les portières (les poignées apparaissent et les feux s'allument). Pour démarrer, un appui sur la pédale de frein puis on sélectionne le mode Drive et, c'est tout. Notre version P100D est la plus puissante de la gamme. P pour Performance, 100 KW/h, la puissance des batteries (disposées sous le plancher) et D pour Dual Motor, notre monture disposait de 2 moteurs (un avant et un arrière). La puissance est de 611 ch. pour un 0 à 100 km/h annoncé (et vérifié, d'où les poignées de maintien...) à 2,7 secondes (en activant la fonction « accélération démesurée »...).

Les superlatifs ne manquent pas

pour décrire les sensations de conduite. Une puissance toujours disponible, trois modes de conduite, Confort, Standard ou Sport, un silence de fonctionnement agréable et une agilité étonnante malgré les plus de 2 tonnes de la bête. L'autonomie annoncée est largement satisfaisante (nous avions souvent plus de 450 km d'autonomie lors de notre test (avec des recharges nocturnes). Le constructeur annonce plus de 600 km en norme NEDC. Arrivé à destination ? Positionnez le levier sur P et quittez la voiture sans toucher à rien d'autre. Après quelques secondes, la belle californienne se verrouillera.

Pour recharger, votre installation domestique suffira, mais, il faudra compter une bonne nuit pour revigorer la

batterie (environ 11 km / heure de charge). Toutefois, un adaptateur, Tesla Wall Connector, peut-être installé chez vous. Il délivre alors jusqu'à 80 km / heure de charge. L'idéal est de faire des charges sur des Superchargeurs Tesla qui délivrent 80% de recharge en 20 minutes environ. Le réseau compte 53 stations pour 390 bornes. Pratique, l'application Tesla pour smartphone vous indiquera l'avancement de la charge et pourra activer à distance clim ou chauffage, klaxon et phares... La Model S est disponible avec d'autres puissances de batteries avec un ou deux moteurs. A partir de 75 700 € (Model S 75) à 155 000 € (P100D). Notre version d'essai avec options était affichée à 176 240 €.

Peugeot 308

restylée



La 308 est une star dans le segment très concurrentiel des compactes, elle a même décroché le titre de voiture de l'année en 2014. Soucieuse de rester compétitive, la lionne s'offre un restylage de mi-carrière. Nouvelle face avant et équipements derniers cris sont ses nouveaux atouts. Nous partons la découvrir sur les routes de Bavière.

Coup de crayon

Au premier regard, on pourrait croire que seul le lion a migré sur la calandre. Mais penchons-nous de plus près. Le capot perd ses deux nervures centrales, où trônait le lion de la première version. Il est désormais plus horizontal et vient épouser une calandre qui, elle, se verticalise. Peu d'évolution sur les optiques

Mirrorlink®, Android Auto™ et Apple Carplay™. Autres systèmes que la nouvelle venue emprunte à ses frères 3008 et 5008 : l'Alerte de risque de collision, avec détection des piétons et freinage automatique en cas de besoin, l'Alerte de franchissement involontaire de ligne avec correction de trajectoire si vous ne réagissez pas, la reconnaissance des panneaux de signalisation avec affichage au tableau de bord (associé à un système de préconisation qui calera la vitesse de votre 308 sur le panneau lu par la caméra). A cela s'ajoute la commutation automatique des feux de route, la détection des angles morts, la vision à 360° ou encore le Park Assist, pour les allergiques aux créneaux.

Sur la route

La nouvelle 308 ne se contente pas d'un simple lifting et de nouveaux équipements. Sous le capot se cachent de nouveaux moteurs essence et Diesel de 130ch. Le nouveau PureTech 1,2 litre 130 Stop&Start consomme 4% de moins que la version précédente et adopte un filtre à particules. Ce bloc essence inaugure aussi une nouvelle boîte à vitesse 6 rapports. Coté Diesel, le nouveau BlueHDI 130 remplace le 120. Il se coiffe d'une culasse à 16 soupapes et annonce aussi des gains de consommation jusqu'à 6%. Ce moteur s'est montré très alerte lors de notre essai sur le sol autrichien. Autre nouveauté, l'adoption de la boîte automatique 8 rapports EAT8 et son très joli levier à commande électrique. Dans un premier temps, cette nouvelle transmission est associée au 180 ch de la version GT. Au volant, la douceur des passages est quasi-similaire à la EAT6 mais, l'adoption de deux rapports supplémentaires sera un gain pour la consommation (-7% annoncé). Le conducteur pourra toujours maîtriser le passage des rapports grâce aux palettes au volant. Il s'autorisera même de passer en mode sport pour confirmer le tempérament dynamique de la 308. La nouvelle 308 voit ses tarifs débuter à 20 550€ (110 ch Access) jusqu'à 38 700€ pour la GTI by Peugeot Sport.

Texte / Photo © Thierry ANDRE