Navigation
Inscrivez-vous gratuitement
pour pouvoir participer, suivre les réponses en temps réel, voter pour les messages, poser vos propres questions et recevoir la newsletter
JE M'INSCRIS

Discussion :

Cybertruck : la voiture moche et nulle tire sa révérence, d'après une annonce d'Elon Musk

Sujet : *Embarqué*

Aujourd'hui, 12h08 #1

Patrick Ruiz
Chroniqueur Actualités
Redacteur web
Inscrit en: Février 2017
Messages: 2 641

Cybertruck : la voiture moche et nulle tire sa révérence, d'après une annonce d'Elon Musk

Cybertruck : la voiture moche et nulle tire sa révérence, d'après une annonce d'Elon Musk. La complexité informatique du véhicule a contribué à l'échec commercial marqué par l'effondrement des ventes

Elon Musk s'est chargé de passer l'annonce sur son compte X. Officiellement, la décision s'explique par une réorganisation industrielle visant à privilégier le robotaxi Cybercab. En toile de fond, se cache un échec commercial marqué par l'effondrement des ventes du Cybertruck et des lourds défis technoologiques, informatiques et matériels. Entre le début effectif de la commercialisation en 2023 et l'arrêt progressif de la production du Cybertruck d'ici la mi-parcours de l'année 2027, ca fera à peu près 4 ans d'odyssée dans ce projet qui allonge la liste des flops à l'actif d'Elon Musk.

> **Elon Musk**
> @elonmusk · **Suivre**
>
> Tesla will be winding down production of the Cybertruck at Gigafactory Texas around the middle of next year to make room for increased Cybercab production
>
> 7:30 AM · 6 nov. 2026
>
> 89,4 k Répondre Copier le lien
>
> Lire 8,4 k réponses

La complexité informatique interne du véhicule nécessaire à la gestion de l'architecture Steer-By-Wire fait partie des facteurs qui expliquent le flop du Cybertruck

Le Cybertruck est un monstre de près de 3,2 tonnes doté de roues massives. Pour faire pivoter de telles roues sans colonne de direction physique (Steer-by-Wire), il faut des moteurs électriques sur la crémaillère extrêmement puissants. Dans un réseau automobile traditionnel en 12 volts, délivrer une telle puissance exigerait une quantité d'intensité (ampérage) gigantesque. Cela imposerait des câbles de cuivre aussi épais que des bras, lourds et générant une chaleur insoutenable.

Tesla a donc quadruplé la tension (12 V à 48 V) et a ainsi pu diviser par quatre l'intensité du courant pour une même puissance. C'est ce réseau 48 V qui fournit l'énergie nécessaire aux moteurs de direction électriques tout en permettant d'utiliser un câblage ultra-fin et léger (le réseau Etherloop). Sans le 48 V, le Steer-by-Wire du Cybertruck était techniquement impossible à intégrer.

Contrairement aux rares voitures ayant testé le Steer-by-Wire par le passé (comme l'Infiniti Q50), le Cybertruck ne dispose d'aucune colonne de direction physique en secours. Si le système électrique meurt, le volant tourne dans le vide et les roues ne répondent plus.
Tesla a donc dû concevoir une triple redondance informatique et une double redondance électrique alimentée par ce fameux réseau 48 V. Problème: si le faisceau principal 48 V subit une avarie, l'ensemble du véhicule — y compris sa capacité à tourner — est paralysé ou bascule instantanément en mode dégradé critique.

Le Cybertruck a essuyé un effondrement de ses ventes (notamment en 2025/2026) et une cascade de rappels en raison de défauts de jeunesse majeurs directement liés à cette architecture.

De nombreux utilisateurs ont rapporté des coupures totales sur l'autoroute. Un bug de firmware ou une faiblesse de la batterie basse tension 48 V coupait instantanément l'assistance, rendant le véhicule presque impossible à diriger à haute vitesse, déclenchant l'alerte rouge critique.

L'un des plus grands problèmes techniques identifiés vient du routage d'usine à l'assemblage. Le câble plat flexible (ribbon cable) du réseau de tension intermédiaire a été mal positionné, frottant contre les arêtes vives du châssis en aluminium moulé. Avec les vibrations, le câble se dénudait, créant un court-circuit massif qui tuait instantanément les fonctions du véhicule et sa direction.

Le réseau 48 V étant une exclusivité totale de Tesla dans ce format, les pièces (comme ce fameux faisceau défectueux) ne sont pas standardisées. Les propriétaires se sont retrouvés avec des véhicules immobilisés pendant des mois en attente de pièces spécifiques acheminées du Texas, ruinant la réputation de fiabilité du modèle.

En somme, le réseau 48 V a été introduit pour rendre possible le Steer-by-Wire sur un pick-up aussi lourd. Cependant, la dépendance absolue de la direction envers l'électricité, combinée à des erreurs de fabrication industrielles sur le câblage et des bogues de jeunesse, a transformé cette innovation en cauchemar logistique et sécuritaire.

> **Steer-by-Wire | How It Works, Pros & Cons (Would You**
> MotorSpexx
>
> Watch on

Elon Musk fixe le cap sur le Cybercab – un véhicule sans volant ni pédale qui s'appuie sur le très controversé Full Self Driving (FSD)

Malgré l'enthousiasme initial, Tesla fait face à de lourdes contraintes réglementaires. Pour commercialiser un véhicule de masse dénué de commandes traditionnelles, le constructeur doit certifier sa conformité aux normes de sécurité fédérales américaines ou obtenir des exemptions temporaires. En outre, la situation s'est complexifiée dès le lendemain du lancement lorsque les autorités fédérales ont ouvert une enquête sur ces véhicules sans volant.

Le logiciel de conduite autonome (Full Self-Driving) de Tesla fait d'ailleurs l'objet de plusieurs investigations en cours aux États-Unis. Les régulateurs fédéraux examinent le rôle du système dans des collisions par faible visibilité (dont une ayant causé la mort d'un piéton), des incidents de franchissement de feux rouges ou de circulation à contresens. Il y a aussi un manquement de Tesla à l'obligation de signaler rapidement les accidents aux régulateurs.

> **Why the Tesla CyberCab Failed In 5 Minutes**
> Moon
>
> Watch on

Le Cybercab fonctionne avec une version modifiée du Full Self-Driving de Tesla. Pour les millions d'autres véhicules de Tesla, le Full Self-Driving reste un système d'assistance à la conduite de niveau 2 nécessitant une attention humaine constante, le conducteur demeurant légalement responsable en cas d'accident.

En revanche, pour le Cybercab, la supervision sera théoriquement assurée à distance par des opérateurs capables d'intervenir. Les implications nombreuses. L'absence de commandes physiques signifie cependant qu'il n'y aura aucun recours humain direct à bord si le système autonome échoue, et Tesla devra désormais assumer l'entière responsabilité juridique en cas de collision, après avoir pendant des années imputé les accidents aux conducteurs.

De plus, Tesla n'a pas encore reçu l'approbation nécessaire pour utiliser ses logiciels d'aide à la conduite dans la majorité des pays de l'Union européenne. Pour rappel, le Cybertruck est interdit en Union européenne, au Royaume-Uni et en Chine. Contrairement à d'autres voitures, le Cybertruck n'a pas été conçu pour se déformer en cas d'impact, ce qui augmente encore les risques pour la sécurité pendant et après une catastrophe cataclysmique.

> **NBC News**
> @NBCNews · **Suivre**
>
> Tesla will wind down Cybertruck production around mid-2027, CEO Elon Musk says, after years of persistently weak sales for a futuristic model once touted as a rival to legacy pickup trucks.
>
> nbcnews.com
> Tesla to wind down Cybertruck production after years of poor sales…
> Musk said in an X post the production wind-down would enable the automaker to accommodate increased output of its newly launched…
>
> 3:50 PM · 6 nov. 2026
>
> 3,5 k Répondre Copier le lien
>
> Lire 496 réponses

En gros, le Cybercab risque de reproduire des faiblesses du Cybertruck qui ont mené à son échec

Malgré un changement radical d'usage, le Cybercab hérite de plusieurs biais structurels majeurs qui rappellent le naufrage industriel du pick-up. Le Cybertruck a souffert de son design angulaire et de son poids, le rendant impossible à homologuer à grande échelle en dehors de l'Amérique du Nord (notamment en Europe). De son côté, le Cybercab viole d'emblée les normes fédérales américaines de sécurité (NHTSA) qui imposent des commandes physiques manuelles. À peine lancé à Austin et Dallas, il fait déjà l'objet d'une enquête fédérale. Son déploiement à grande échelle dépend entièrement d'autorisations législatives hautement incertaines.

De plus, Tesla persiste à refuser l'utilisation de LiDARs ou de radars, s'appuyant uniquement sur des caméras et son système logiciel Full Self-Driving (FSD). Cette approche est largement critiquée pour son manque de fiabilité par rapport aux solutions de concurrents comme Waymo. De plus, Tesla vient de doucher ses clients historiques en admettant que les véhicules équipés du Hardware 3 ne pourront jamais atteindre l'autonomie totale promise, transférant cette lourde responsabilité technique au Cybercab.

Il faut aussi relever que le Cybertruck avait été promis en 2019 à moins de 40 000 dollars avant de voir son prix de départ réel exploser à près de 90 000, voire 100 000 dollars à cause de sa complexité industrielle. Musk applique la même rhétorique avec le Cybercab, faisant miroiter un coût de transport au kilomètre dérisoire, alors que le coût réel de production d'un tel écosystème autonome et

les frais d'assurance s'annoncent colossaux.

Enfin, l'aspect visuel du Cybertruck a rebuté une clientèle traditionnelle. Le design futuriste tape-à-l'œil du Cybercab pour sa part (couleur or, habitacle réduit à un écran-télévision) en fait un objet de communication autant qu'un outil de transport. Sa configuration stricte à 2 places limite d'ailleurs drastiquement son utilité face à des flottes de VTC traditionnels capables de transporter des familles ou des groupes.

Et vous ?

➡ Que vous inspire l'annonce de l'arrêt imminent de la production des Cybertruck ? Peut-on sur la base des similarités technologiques prédire un avenir similaire au Cybercab ?
➡ Quelles sont selon vous les erreurs en matière de choix technologique qui expliquent ces échecs?

Voir aussi :

➡ L'approche hétérodoxe d'Elon Musk en matière de robotaxis mise à l'épreuve : le système Full Sel-Driving du Cybercab, basé exclusivement sur des caméras, est jugé moins fiable face aux capteurs LiDAR

➡ Les promesses de Tesla d'Elon Musk concernant ses robotaxis autonomes se heurtent à la réalité : le kilométrage stagne, le nombre de véhicules diminue et la question de la sécurité reste en suspens

➡ Elon Musk refourgue ses Cybertruck invendus à ses autres entreprises. SpaceX en a déjà reçu des centaines et devrait en obtenir des milliers d'autres, une opération cache-misère pour Tesla

Contribuez au club : Corrections, suggestions, critiques, ... : **Contactez le service news** et **Rédigez des actualités**

Répondre avec citation | 11 | 0

+ Répondre à la discussion | Signaler un problème

Actualités

Forum | Général Développement | Programmation système | Embarqué

Cybertruck : la voiture moche et nulle tire sa révérence, d'après une annonce d'Elon Musk

« Discussion précédente | Discussion suivante »

Responsable des Études & Développements Informatiques H/F
↳ SPIRICA - Ile de France - Paris (75001)

Experte / Expert produit éditique
↳ LA BANQUE POSTALE - France - Gradignan

Voir plus d'offres

Discussions similaires

[Free Pascal] Afficher une question tirée au hasard parmi une base de données ainsi que 4 réponses possibles Par christo766100 dans le forum Free Pascal	Réponses: 4 Dernier message: 26/09/2014, 21h52
null pointer exception lors d'une conversion en niveaux de gris Par fasfousba dans le forum AWT/Swing	Réponses: 2 Dernier message: 16/04/2009, 18h07
[SQL2K] [TSQL] Ct compter le nb de ligne "not null" pour chaque colonne d'une table Par Mamilie dans le forum MS SQL Server	Réponses: 5 Dernier message: 16/02/2007, 17h03
[Mysql 3.23] Remplacer les NULL par champ vide dans une jointure LEFT JOIN Par griese dans le forum Requêtes	Réponses: 6 Dernier message: 23/01/2007, 11h17
[FB 1.5] mettre NULL dans les colonnes d'une Union Par jlf dans le forum SQL	Réponses: 1 Dernier message: 29/08/2004, 20h45

Partager

Nous contacter Developpez.com Haut de page

Responsable bénévole de la rubrique Systèmes embarqués : f-leb - Contacter par email

Nous contacter Soutenir Developpez.com Publicité / Advertising Informations légales Politique de cookies

© 2000-2026 - www.developpez.com