Essai – Nissan Leaf e+ : Homogénéité et habitabilité au rendez-vous

Précurseur présentée en 2010 et élue voiture de l'année en 2011, la Nissan Leaf est un véritable best seller électrique dans certaines régions où le « zéro émission » se développe, en particulier dans les grandes villes californiennes. Après un premier modèle décliné en trois phases, Nissan a entièrement renouvelé sa Leaf fin 2018, présentant un tout nouveau design plus dynamique et moderne.



- Moteur électrique asynchrone
- 215 ch à 6'500 t/min
- 340 Nm continu à tous les régimes
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 157 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.9 sec.
- Poids : 1'520 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'480 x 1'790 x 1'540
- Automonie calculée : 362 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 34'790.-, mod.essayé: CHF 52'635.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Avec des allures de SUV compact, cette nouvelle Leaf est disponible dans deux versions aux capacités batteries différentes et à des prix plutôt attrayants. J'en ai pris le volant pour Wheels And You pendant deux semaines et vous livre ici mes impressions, positives dans l'ensemble.



A l'extérieur

Alors que la première version de la Leaf présentait des formes très rondes et un gabarit de compacte qu'on aurait un peu agrandie par homothétie, le design de la deuxième version tranche radicalement.

Elle adopte les formes plus acérées, avec des phares et des feux anguleux remontant largement sur les ailes avant et arrière ainsi que de proéminentes nervures de capot. Vue latéralement, sa ligne est presque monovolume, tant l'inclinaison du capot et du pare-brise sont presque similaires. Le porte-à-faux arrière est très court alors qu'il est plus important à l'avant.

La face affiche une certaine personnalité, avec une calandre pleine au dessin rappelant une grille stylisée, de larges optiques bridées et des entrées d'air réduites à leur minimum, ne servant qu'à la ventilation des batteries et à la climatisation. L'arrière dégage une certaine prestance et affiche un large extracteur dont je doute qu'il amène beaucoup d'appuis aérodynamique.

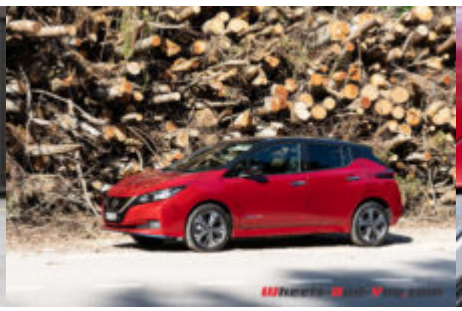
La carrosserie bicolore a un côté atypique qui confère à la Leaf une personnalité bien à elle. Le style demeure sans aucun doute assez japonais, plus sans doute que pour la première version, mais l'ensemble est plutôt plaisant à mes yeux. Les dimensions sont celles d'un SUV moyen : 4,480 m de longueur pour 1,790 m de largeur et seulement 1,540 m de hauteur.

Les roues alliage de 17'' sont chaussées de pneus 225/55 17. Quant au poids, il

demeure véritablement contenu pour un véhicule de cette taille à propulsion électrique : entre 1’490 et 1’520 kg selon version.








A l’intérieur

Avec un moteur électrique, dont l’encombrement est réduit, situé sur l’essieu avant, la première rangée de siège est située très en avant par rapport à l’empattement du véhicule, adoptant une architecture « cab forward ». Cela dégage beaucoup d’espace à l’intérieur du véhicule et offre une habilité hors norme pour une voiture dont l’empattement n’excède pas 2,7 m.

Alors que je mesure plus d’un mètre quatre-vingt et que ma position de conduite est plutôt reculée, lorsque je m’installe confortablement au volant, l’espace aux places arrière demeure étonnant, avec plus de 33 cm entre la banquette et le dossier du siège conducteur.

Quant au coffre, avec 435 litres, il est dans la moyenne du segment et ne souffre donc pas de l’espace réservé aux batteries, elles-mêmes disposées sous les sièges et dans un tunnel de boîte factice entre les sièges avant. Seul point sur lequel la Leaf est en retrait par rapport à nombres de SUV compacts concurrents : la taille véritablement limitée de la boîte à gants et des vide-poches.

Si les sièges n’offrent guère de maintien latéral, leur assise est confortable. La position de conduite est bonne et l’ergonomie plutôt agréable. J’aime bien le levier de commande circulaire qui sélectionne marche avant et marche arrière,

très agréable à utiliser. La qualité d'assemblage et de finition est très correcte, même si certains matériaux utilisés sont un peu durs et sans doute sujets aux rayures sur la durée.

Côté retour d'informations au conducteur, la casquette de compteurs propose un grand écran multifonctions et un compteur de vitesse analogique, le tout géré via diverses touches au volant. Quant à la partie centrale du tableau de bord, elle propose un écran tactile pour l'infotainment et un panneau de commande physique pour le contrôle de la climatisation.





Sous le capot

La propulsion électrique qui entraîne les seules roues avant est disposée à l'aplomb de cet essieu. Deux versions du couple batterie-moteur électrique sont disponibles.

Le modèle de base, dénommé Leaf, propose une batterie de 40 kWh et un propulseur développant l'équivalent de 150 ch (110 kW) et offre une autonomie normalisée WLTP jusqu'à 270 km. Son prix débute à CHF 34'790.-.

La Leaf e+, celle qui nous intéresse aujourd'hui, propose une autonomie normalisée WLTP supérieure pouvant atteindre 385 km par le biais d'une batterie de 62 kWh et une propulsion développant l'équivalent de 215 ch (158 kW). Un mode Eco permet de limiter la puissance et ainsi augmenter l'autonomie et une e-Pedal autorise une conduite sans plus avoir à toucher la pédale de frein : il suffit

de lever le pied de l'accélérateur et la voiture freine jusqu'à l'arrêt complet grâce à l'action conjuguée du moteur en mode générateur et des freins. Enfin, un mode B permet de maximiser la régénération des batteries au freinage.

La recharge étant l'un des critères essentiels de tout véhicule électrique, les batteries de la Leaf proposent les caractéristiques suivantes : sur une prise 220V classique, une heure de charge procure en moyenne une autonomie de 11 à 12 km. Sur la version e+ de mon essai, il faut donc 32 heures pour une charge complète. Toutefois, cette durée demeure théorique puisque demeure toujours une capacité résiduelle de la batterie, celle-ci n'étant jamais déchargée à 100%.

Pour réduire le temps de charge au domicile, Nissan propose l'installation d'une Wallbox qui réduit une charge complète à 11h30. Autrement dit, en rentrant chez vous avec une capacité résiduelle de 20%, votre Leaf e+ sera complètement rechargée après 9h, de quoi repartir chaque matin avec des batteries à 100%.

Enfin, sur la route, la Leaf peut être rechargée sur la plupart des bornes de recharge rapide. Nissan annonce 8'000 stations de recharge appropriées en Europe où recharger les batteries de la Leaf e+ de 20 à 80 % ne prend que 90 minutes. L'application Nissan Charge vous facilite les choses, vous indiquant les bornes de recharge et vous permettant de gérer nombre de paramètres à distance.

Compte tenu qu'une majorité de Leaf sera utilisée comme véhicule urbain ou comme second véhicule, l'autonomie et les capacités de recharges procurent un agrément à même de satisfaire le plus grand nombre.



Au volant

M'installer au volant de la Leaf e+ alors que je rendais le jour précédent l'Aston Martin DBS Superleggera Volante ressemble à un grand écart automobile ! Pour autant, j'avoue apprécier cette voiture toute électrique et cela même si, sur le

papier, elle n’affiche pas le niveau de performance de la référence Tesla Model 3.

Ce qui me frappe par rapport à la Model 3, c’est la sensation de légèreté qui émane de la Leaf e+. Le poids contenu et la confortable puissance électrique dont le couple maximum est disponible dès l’arrêt lui confèrent des performances très honorables et le comportement routier est sain, avec un centre de gravité situé bas.

Un peu déroutante au début, la e-Pedal s’avère très agréable et reposante à l’usage. Le mode Eco suffit amplement à rouler au quotidien et maximise le rendement kilométrique. L’ergonomie générale est plutôt bonne, même si certains menus d’options semblent un peu confus au début.

Le confort est présent, avec des suspensions disposant de bons débattements et un amortissement bien accordé au poids du véhicule. En haussant le rythme sur petite route, je me rends toutefois vite compte que la Leaf e+ n’est pas une sportive, l’important couple électrique sur les seules roues avant entraînant rapidement du sous-virage. Mais de toute manière, ce véhicule n’est pas destiné à cela. Je relève encore qu’avec l’absence de bruit lié à la propulsion, les bruits de roulement semblent assez présents. Mais ce n’est là que mon cerveau qui me trompe, ces bruits n’étant pas plus présents que sur d’autres véhicules thermiques.

Vous êtes sans doute nombreux à attendre mon expérience quant à l’autonomie réelle constatée. Et bien, sur ce point aussi, je suis surpris en bien. Sur les quelques 1’200 km de mon essai parcourus pour env. 30 % sur autoroutes et le reste sur de petites routes jurassiennes vallonnées, je parcours en moyenne 310 km par charge et jusqu’à 337 km avec une charge en mode Eco avec une capacité restante de 7%. Ceci équivaut à une distance théorique de 362 km avec la charge complète, soit 94% de l’autonomie normalisée annoncée par Nissan. Certes, ces chiffres ne se vérifieront sans doute pas en hiver où les basses températures influent sur le rendement des batteries mais alors que durant mon essai, les températures varient entre 8° le matin et 22° au meilleur de la journée, ce résultat est très positif et démontre la maîtrise de Nissan dans le domaine de la propulsion électrique.









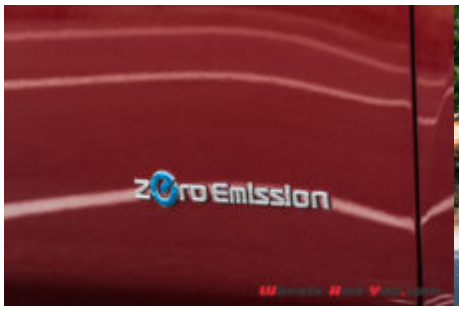


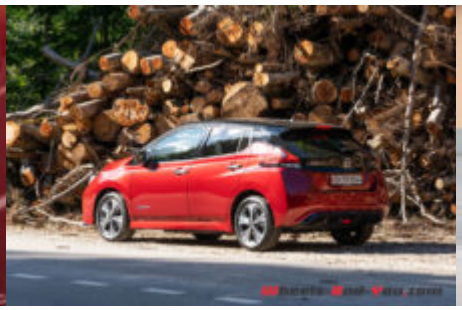
Verdict

Cette nouvelle Nissan Leaf e+ s'avère donc comme une bonne surprise, une auto agréable, très habitable, homogène dans ses performances en en particulier celles de ses batteries. Proposée dès CHF 34'790.- avec la batterie de 40 kWh, son positionnement en fait une alternative crédible pour une majorité d'usagers en première ou seconde voiture.














<u>Prix et options – Nissan Leaf e+ Tekna</u>

Prix de base : CHF 49’990.-

ProPilot Park (assistant de parking autonome) : CHF 1355.-

Peinture bi-tons : CHF 1290.-

<u>Prix TOTAL : CHF 52’635.-</u>





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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Leaf e+, ainsi qu’à la filiale d’Ecublens du groupe RRG Suisse pour leur soutien logistique.

















A lire aussi

Essai – Nissan Qashqai 1.7 dCi : La valeur sure des petits SUV asiatiques

Essai – Nissan GT-R MY17 : Une décennie à en mettre plein la vue

Premier contact – Nissan Qashqai : Une nouveauté pour les 10 prochaines années ?

Premier contact – Nissan Micra : Citadine à la conquête de l’Europe

Essai – Nissan Navara NP300 : Mettez-le au défi !

Essai – Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Essai – Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

Essai – Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai – Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai – Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact – Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai – Nissan Juke : Pokemon Car

Evènement – Inauguration Nissan Centre à Carouge

Genève 2012 – Nissan Juke Nismo Concept









