NISSAN LEAF

Rallonge kilométrique

Pionnière des compactes de grande série 100% électriques, la Nissan Leaf voit aujourd'hui son autonomie et sa gamme évoluer quelque peu.

PAR **JULIEN MATAGNE**

Avec 55.000 exemplaires vendus à travers le monde depuis son lancement en 2011, la Nissan Leaf se présente comme le *best-seller* des voitures électriques. Certes, la concurrence reste très limitée, voire inexistante dans la catégorie où elle évolue, mais cela n'empêche pas l'alliance Renault-Nissan de poursuivre son offensive dans le tout électrique. Et bientôt, les deux marques se marcheront sur les pieds avec l'arrivée de la Zoé française. Cela dit, Renault compte déjà 5 modèles dans sa gamme, tandis que Nissan se contente d'un seul qu'il s'applique à faire évoluer.

Les retouches sont d'ordre principalement technique, mais les responsables de la marque ont veillé à répondre aux attentes de la clientèle européenne. Avec 175 km d'autonomie, la Leaf de première génération pouvait déjà satisfaire aux besoins de 80% des automobilistes qui parcourent moins de 100 km par jour. Nissan s'est toutefois attelé à prolonger ce rayon d'action théorique… à 199 km. Un de mieux et la barrière psychologique aurait été franchie…

En réalité, il existe deux possibilités pour augmenter l'autonomie: accroître la taille des batteries avec un surcroît de poids à la clef ou parvenir à réduire la consommation. C'est cette dernière voie qui a été retenue ici. Rien n'a donc été modifié dans le dispositif d'alimentation électrique, si ce n'est le déplacement des chargeur et onduleur sous le capot. De quoi libérer 40 l au profit de l'espace de chargement, de 370 l désormais.

L'augmentation de l'autonomie résulte quant à elle d'une réduction de la masse de 32 kg, obtenue par le repositionnement des composants électriques, qui a permis de réduire la quantité de câblage haute tension, particulièrement pesant. D'une puissance inchangée (80 kW), le moteur intègre de nouveaux éléments qui contribuent à réduire son inertie (5%) au profit du rendement énergétique. Le dispositif de chauffage/climatisation traditionnel est remplacé par une pompe à chaleur, réduisant jusqu'à 70% la consommation.

On note aussi un freinage plus progressif qui garantit une meilleure récupération d'énergie en décélération (+ 6%), tandis que le seuil de déclenchement du système a été abaissé de 7 à 3 km/h. Par ailleurs, la transmission s'enrichit d'une nouvelle fonction *B-Mode* qui augmente la capacité régénérative du freinage. Jusqu'ici, cette dernière était directement liée au mode Eco, lequel

BIEN VU

- Autonomie confortable
- Temps de charge amélioré
- Comportement routier dynamique

MAL VU

- Système de navigation perfectible
- Absence de caves à pieds à l'arrière
- Esthétique peu commune…

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Editions Automagazine SA/NV.

CARACTÉRISTIQUES

NISSAN LEAF	
MOTEUR	
Type	synchrone à courant alternatif
Puissance (ch/kW à tr/min)	109 de 3000 à 10.000
Couple (Nm à tr/min)	254 de >0 à 3000
BATTERIE	
Type	lithium-ion
Recharge borne classique	100% en 8 heures
Recharge borne rapide	80% en 30 minutes
TRANSMISSION	
Type	aux roues avant
Boîte de vitesses	réducteur
PERFORMANCES	
Vitesse maxi (km/h)	144
De 0 à 100 km/h (s)	11,5
1000 m départ arrêté (s)	N.C.
Emissions de CO_2 (g/km)	0 en roulant
Autonomie (km)	199
DIMENSIONS & POIDS	
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4445/1770/1550
Empattement/Voies AV/AR	2700/1540/1535
Poids en ordre de marche (kg)	1.474
LANCEMENT	
Date	actuellement
BUDGET	
Prix de base (€)	29.890 (23.990 si location batterie)

VERROU | La prise de charge est désormais verrouillée de sorte qu'on ne puisse plus y accéder en l'absence de la clef de contact.

modifie la cartographie du moteur pour optimiser l'autonomie. On peut désormais profiter au maximum du frein-moteur, sans se priver d'accélérations franches. Si on l'utilise bien, il n'y a presque plus besoin de freiner.

Les seuls changements visuels «perceptibles» sont à chercher dans la calandre. De menus détails qui font baisser le Cx d'un point (0,28) au bénéfice de l'aérodynamique.

À LA CHARGE

Mais les évolutions techniques ne s'arrêtent pas au véhicule, elles concernent également le mode de chargement de la batterie. Déjà compatible avec les bornes de recharge rapide et sur secteur, la Leaf peut aussi recevoir en option un chargeur embarqué de 6,6 kW qui réduit de moitié le temps d'une charge complète sur une borne de 32A (4 heures environ). C'est mieux, mais cela reste moins performant que les bornes de recharge rapide publiques (50 kW), qui permettent déjà de récupérer 80% de capacité en une demi-heure. La batterie est toujours garantie 5 ans ou 100.000 km, mais peut désormais faire l'objet d'une location, et ce même si le véhicule a quant à lui fait l'objet d'une acquisition propre.

Autre nouveauté: la trappe et la prise de charge ont été sécurisées par un verrou électromécanique, de sorte qu'il n'est plus possible de débrancher le véhicule en charge en l'absence de la clef de contact.

RÉGLÉE POUR L'EUROPE

Les Leaf destinées au marché européen sont toutes assemblées à Sunderland, au Royaume-Uni. Cela a permis au Nissan Technical Centre Europe de Cranfield d'adapter les réglages de suspension aux préférences des Européens. La Leaf procure désormais un «toucher de route» plus ferme qui contient mieux les mouvements de caisse, sans pour autant nuire au confort. L'assistance de direction électrique est quant à elle recalibrée pour offrir une montée en effort plus importante avec l'augmentation de vitesse.

> LE **«TOUCHER DE ROUTE» PLUS FERME** CONTIENT MIEUX LES MOUVEMENTS DE CAISSE, **SANS** POUR AUTANT **NUIRE AU CONFORT**.

La gamme compte désormais 3 exécutions: Visia, Acenta (+ 3.000 €) et Tekna (+ 2.500 €), toutes disponibles en finition intérieure noire, plus adaptée aux standards européens que l'unique intérieur blanc d'autrefois. La Leaf reçoit aussi de nouveaux sièges qui font gagner plus de 5 cm aux jambes des passagers de la banquette, tandis que le conducteur jouit d'une nouvelle caméra à 360° pour scruter les alentours en manœuvre.

Déjà très aboutie, la Nissan Leaf gagne encore en attractivité grâce à son autonomie prolongée et sa gamme enrichie. Sur la route, cette berline électrique n'a plus rien à envier à ses concurrentes hybrides ou thermiques. Reste que les infrastructures de recharge demeurent trop rares en Belgique. L'option du chargeur intégré pour réduire le temps de charge est donc incontournable pour faciliter les chargements quotidiens. ■

ECO | Activé depuis un bouton poussoir au volant, le mode Eco adapte la cartographie moteur en vue d'optimiser l'autonomie.

EVOLUTIONS | Si le style reste inchangé, la Leaf évolue techniquement: des mesures qui font progresser l'autonomie, mais aussi le comportement routier, résolument plus dynamique.

Toute copie non autorisée est strictement interdite sans le consentement écrit préalable de Editions Automagazine SA/NV.