

Nissan Leaf II

Best-seller de l'électrique

Nissan, leader mondial de l'électrique, avait doté sa Leaf d'une autonomie accrue voici quelques mois. Aujourd'hui, celle qui est la plus vendue dans le monde, change de robe et propose, encore une fois, une nouvelle batterie. Essai en Haute-Corse au départ de Bastia.

Pour se différencier de ses sœurs thermiques, la Leaf de première génération adoptait un look original, feux globuleux et poupe courbée et rebondie. Elle ne faisait pas toujours l'unanimité. Pour sa remplaçante, Nissan lui a donné un coup de crayon plus conventionnel. Elle reprend donc la signature actuelle de la gamme avec une calandre laquée en forme de V et des optiques fines et acérées abritant les projecteurs Led. Le capot reçoit aux extrémités de grosses nervures pour la virilité. La trappe de recharge a été rehaussée à la demande des clients et dispose de deux prises dont une CHAdeMO pour bornes publiques rapides. Sur son profil, elle reçoit un petit décroché de carrosserie qui n'est pas sans rappeler la petite Micra. Notre version N-Connecta était chaussée de jantes de 17 pouces (16 pour les versions d'entrée de gamme). L'arrière aussi change radicalement de philosophie. Fini les feux verticaux, en forme de boomerang, ils

viennent désormais se faufiler entre le décroché latéral et le retour du béquet tout en ceinturant l'arche arrière de noire vêtue. Pour la touche « sportive », le diffuseur qui trône en bas de bouclier reçoit un élégant jonc bleuté, la couleur de l'électrique chez de nombreux constructeurs. Longue de 4,49, contre 4,44 pour la précédente, elle accuse un poids quasi-similaire à l'ancienne de 1595 kg dont 310 de batteries qui sont, pour une meilleure répartition des masses, cachées sous le plancher.

VIE À BORD

L'intérieur évolue également. On apprécie l'ajustement du mobilier, la qualité des matériaux utilisés ainsi que le confort des sièges qui sont chauffants sur les versions hautes. Sur la console, on reconnaît le petit levier de vitesse identique à la première Leaf. Un peu plus haut, le bloc de commande de la climatisation, ou, dirons nous, de la pompe à chaleur, est aussi quasi-similaire à l'ancienne version. Tout le reste est nouveau, de

l'écran tactile de 7', compatible Android Auto et Apple CarPlay, au bloc d'instrumentation devant le conducteur. Celui-ci est composé d'un gros tachymètre sur le côté droit et, à ses côtés, d'une dalle numérique qui pourra nous indiquer les informations de bord et les indications du ProPilot, conduite semi-autonome, dont nous détaillons le fonctionnement plus bas. Toutes les nouvelles aides à la conduite sont bien sûr présentes dans ce nouvel opus. Citons la reconnaissance des panneaux de signalisation avec affichage au tableau de bord, le freinage d'urgence avec détection piétons ou encore l'alerte de franchissement de ligne, très régulièrement en action sur les petites routes sinueuses entre Corté et Aléria. Dans le coffre, d'une belle capacité de 435 litres, se trouvent 2 câbles de recharge, un pour prise domestique (recharge en 21 heures) et un pour Wallbox de 32A (recharge en 7 heures). Le coût moyen d'une charge à domicile est d'environ 4€.



SUR LA ROUTE

Comme toutes les voitures électriques, c'est dans un silence de cathédrale que nous prenons la route. La nouvelle Leaf dispose d'une nouvelle batterie de 40 Kw/h (contre 30 pour celle qu'elle remplace) autorisant donc l'audace de réaliser de plus grandes escapades, jusqu'à 378 km en norme NEDC (415 km en cycle urbain et 270 en mixte selon la nouvelle norme WLPT). Pour les pro d'écoconduite, la fonction « B » du levier de vitesse permet d'accroître la récupération d'énergie lors du freinage. Un bouton ECO trône aussi sur la console pour grappiller quelques kilomètres d'autonomie. Toutefois, si vous désactivez celui-ci, les chevaux sont lâchés et les 110 kW (150 ch) suffiront amplement à réaliser des dé-

passements en toute sécurité. Le comportement est très sain, la nouvelle Nissan s'inscrit très bien dans les lacets de l'île de Beauté. Autre innovation intrigante, mais au combien pratique, l'e-Pedal. Avec la seule pédale de droite, vous accélérez et lorsque vous relâchez celle-ci, votre Leaf ralentit jusqu'à l'arrêt complet (les feux stop s'illuminent bien sûr). Rassurez-vous, la traditionnelle pédale de frein reste à sa place et le système peut être désactivé. Enfin, pour clore ce chapitre technologie, notre version d'essai était équipée du ProPilot. Cette conduite « assistée » permet, après avoir sélectionnée la vitesse désirée, de suivre le véhicule qui vous précède, avec une distance de sécurité paramétrable. Si la voiture devant vous ralentit, la Leaf va en faire de même. Si

le trafic repart, vous redémarrez également. Le système, idéal dans les embouteillages, lit le marquage au sol et est capable de prendre les courbes. Pour des raisons de sécurité, il est toutefois conseillé de maintenir le volant. Dans le cas contraire, et après un signal sonore, la Leaf désactivera elle-même le système. Nous avons pu tester favorablement cette innovation en périphérie de Bastia.

Avec 330 bornes de recharges rapides en Europe, dont 6 en Corse, les clients Nissan ont le privilège de recharger gratuitement leur Leaf. Celle qui a reçu dernièrement le Prix de la Voiture Verte Mondiale 2018 propose des tarifs compris entre 33 900 € (Visia) et 38 900 € (Tekna).

Texte / Photos © Thierry ANDRE

