

# Nissan Leaf II

*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.*

## Coup de crayon

Pour se différencier de ses sœurs thermiques, la Leaf de première génération adoptait un look original, feux globuleux et poupe rebondie. Pour sa remplaçante, Nissan lui a donné un coup de crayon plus conventionnel. Elle reprend donc la signature actuelle de la gamme avec la calandre en forme de V et des optiques fines et acérées abritant les projecteurs Led. 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 l'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. 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 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 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. 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", compati-

ble 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, 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

La nouvelle Leaf dispose d'une nouvelle batterie de 40 Kw/h (30 pour celle qu'elle remplace) autorisant donc l'audace de réaliser de plus grandes escapades, jusqu'à 378 km en norme NEDC (415 avec 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 150 ch suffiront amplement à réaliser des dépassements 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 ô 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. Rassurez-vous, la traditionnelle pédale de frein reste à sa place et le système peut être désactivé. Enfin, notre version d'essai était équipée du ProPilot. Cette conduite « assistée » permet 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. Avec 330 bornes de recharges rapides en Europe, dont 6 en Corse, les clients Nissan ont le privilège de recharger gratuitement leur Leaf qui propose des tarifs compris entre 33 900 € (Visia) et 38 900 € (Tekna).

Texte/photo © Thierry ANDRE

