

DR/Nissan



NISSAN PORTÉ PAR LE COURANT

Pour sa Leaf 100 % électrique de deuxième génération, le constructeur japonais est reparti d'une feuille blanche : nouveau design, équipements au goût du jour et batteries plus puissantes pour une autonomie augmentée (300 km). Une vraie voiture.

STÉPHANE BARBÉ

Si la voiture électrique ne prend pas (elle ne représente que 1 % des ventes en France), ce ne sera pas la faute des constructeurs cette fois. L'offre n'a jamais été aussi diversifiée, avec des modèles de plus en plus aboutis qui relèvent le double défi d'une autonomie correcte et d'un coût abordable : un minimum de 300 kilomètres pour un prix quasi équivalent à un modèle diesel comparable.

Les marques automobiles installent même des stations de recharge rapide, comme les groupes allemands associés dans un programme autoroutier, ou Nissan, qui propose, en France, le branchement gratuit sur plusieurs autorou-

tes, dans les centres commerciaux Cora, Auchan ou Ikea, ou sur les stations de carburant BP sur le périphérique parisien... Pour compléter cette infrastructure, la balle est désormais dans le camp des pouvoirs publics et des collectivités locales afin d'accorder les actes aux discours volontaristes sur l'indispensable transition énergétique (*lire par ailleurs*). À supposer que l'électricité soit la panacée en matière de mobilité propre, si l'on prend en compte l'augmentation de la production générale d'électricité et le réemploi des batteries en fin de vie automobile...

La nouvelle Nissan Leaf (*) le porte sur elle : sa grille de calandre, sa ligne générale et son agencement intérieur en font une voiture qui s'inscrit volontai-

rement dans la gamme Nissan. Presque « normale ». Finis, le bleu électrique de la carrosserie et les artifices tendance écolo au tableau de bord ! Même le compteur de vitesse est redevenu analogique plutôt que numérique, « car pour le client qui voit monter l'aiguille, cela veut dire quelque chose ; ça met en valeur l'idée d'accélération », insiste Hugues Desmarchelier, directeur du programme électrique chez Nissan. *Nous n'avons pas choisi un design qui se démarque trop, car la Leaf doit devenir une vraie voiture pour convaincre le plus grand nombre ; une alternative concurrentielle au moteur thermique.* »

Une seule pédale pour la Leaf

Plus basse, plus large, elle devrait aussi gagner en comportement routier pour des performances désormais comparables à une BMW série 3 diesel ! Cent cinquante chevaux, avec les accélérations instantanées d'un modèle électrique. Nissan propose aussi la conduite à une seule pédale (la e-pedal) en adaptant à l'extrême le degré de régénération d'énergie au lever de pied de

l'accélérateur : « Plus besoin de freiner jusqu'à l'arrêt complet », affirme Hugues Desmarchelier. *L'idée est vraiment de simplifier la conduite, notamment dans les embouteillages.* » Les nouvelles aides électroniques, mises à niveau par rapport à la première génération, y permettront une conduite presque autonome. La Leaf est – à l'exception d'une Tesla – la première voiture 100 % électrique à posséder un régulateur de vitesse actif.

Le précédent modèle revendiquait une autonomie de 250 kilomètres (il a débuté à 150 km en 2010 !), celui-ci affiche 378 km – environ 300 en conditions réelles – grâce à des batteries plus puissantes (40 kW), à peine plus lourdes et pas plus encombrantes qu'avant. On reste dans la demi-heure pour un temps de recharge à 80 %, et les premiers 50 % se font encore plus rapidement. En 2018, une évolution (plus chère) permettra d'ailleurs d'augmenter l'autonomie d'une cinquantaine de kilomètres supplémentaires. Pour inscrire définitivement l'électrique dans la norme, il ne manquera plus que la révélation d'un SUV (plus d'un quart du marché auto) au salon de Tokyo, fin octobre. **E**

(*) Le modèle électrique le plus vendu dans le monde avec près de 300 000 exemplaires depuis 2010.

Au temps (1947) où l'essence était rare et chère : la Tama, véhicule japonais... électrique.

Tama, l'ancêtre de la Leaf

Dans la collection Nissan Heritage, figure un charmant petit modèle (3,03 m de long), rustique mais innovant : la Tama, créée en 1947 par le constructeur d'avions japonais Tachikawa (la société passera sous contrôle Nissan en 1966). À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les pays alliés imposaient de fortes restrictions en carburant au Japon et la mobilité électrique était une solution. Ce petit van utilitaire pouvant aussi servir de taxi roulait à 35 km/h maximum pour une autonomie de 95 kilomètres, avec un pack de simples batteries de voiture rangées dans un tiroir sous le châssis et facilement interchangeables. Dix mille exemplaires environ furent fabriqués.



Elle ira loin

Habitable, séduisante, mais avant tout très endurante (380 km d'autonomie), l'Opel Ampera-e a de quoi convaincre. Si ce n'est son prix – près de 40 000 € – qui reste élevé.



Entre crossover et monospace, l'Ampera-e propose une allure dynamique et séduisante.

NICOLAS VALEANO

430 kg de batteries

Pour décrire l'Opel Ampera-e, tout commence par un nombre : 520, l'autonomie promise en kilomètres. Et même si, en usage réel, le rayon d'action devra plutôt se limiter à 380 km, cela reste au-dessus de ses concurrentes. Y compris la « petite » Tesla Model 3 (350 km NEDC). Ces deux-là sont promises à un sérieux duel d'ici à Noël ; elles représentent la deuxième génération d'offre électrique, conçue pour séduire enfin le grand public avec une autonomie qui repousse l'angoisse de la panne. Longue de 4,17 mètres, l'Ampera-e accueille pourtant généreusement quatre passagers et leurs bagages (coffre de 381 l). Cette habitabilité d'une compacte dans un petit gabarit est rendue possible grâce à la répartition sous le plancher des batteries : 288 cellules lithium-ion pour 60 kWh. Sur une borne de charge rapide, il est possible de récupérer 150 km d'autonomie en trente minutes.

Le moteur de 204 ch offre de très bonnes performances (0 à 100 km/h en 7"3) et ses reprises sont excellentes, comme c'est l'habitude avec le couple des voitures électriques. Pas moins de 360 Nm disponibles immédiatement, c'est l'équivalent d'un gros diesel ! Parmi les modes de conduite proposés, l'un d'eux maximise la récupération d'énergie au frein moteur, encore renforcé en actionnant une gâchette à l'arrière du volant. Résultat, on se plaît à conduire sans presque jamais toucher aux freins. Le comportement dynamique bénéficie d'un centre de gravité bas avec les 430 kg de batteries sous le plancher, ce qui rend la conduite très agréable malgré une position en hauteur pas idéale, d'autant que les sièges ont une assise courte. Même sur autoroute, l'Ampera-e est tout à son aise (vitesse limitée à 150 km/h), dans un confort très satisfaisant. Dommage, le régulateur de vitesse

adaptatif, qui lui manque cruellement, irait parfaitement avec ses prestations... Elle est aussi maniable et plaisante en ville, grâce à son gabarit réduit et sa bonne visibilité périphérique. Un signal sonore pour prévenir en douceur les piétons a été mis au point en association de personnes aveugles.

Enfin, une auto électrique comme celle-ci se doit d'être high-tech : l'instrumentation entièrement numérique est spectaculaire... mais se montre parfois complexe à l'usage. Pour la navigation, il faudra impérativement utiliser son smartphone, raccordé via le système IntelliLink-e avec Android Auto ou Apple CarPlay, tandis que les passagers profiteront d'un hotspot wi-fi.

La tentation du tout électrique

Début juillet, Nicolas Hulot, le ministre français de la Transition écologique et solidaire, annonçait « la fin de la vente des véhicules neufs à moteur essence ou diesel en 2040 (NDLR : pour ne faire place qu'aux véhicules 100 % électriques et hybrides rechargeables électriques + thermiques) ». Un objectif ambitieux et lointain que reprenait, quelques semaines plus tard, la mairie de Londres et vers lequel la Norvège, l'Allemagne et les Pays-Bas souhaitent s'engager plus tôt encore (dès 2025 ou 2030). Déjà, certains constructeurs font le pari du tout électrique : début juillet, également, Volvo précisait que tous ses nouveaux modèles lancés à partir de 2019 abandonneraient la motorisation essence ou diesel, et lors du dernier salon automobile de Francfort, mi-septembre, Dieter Zetsche, patron du groupe Daimler, a annoncé que Smart allait devenir une marque 100 % électrique (plus aucune vente de moteur essence), aux États-Unis d'abord, dès l'an prochain, puis dans le monde entier.

S. B.

Le top 10 de l'autonomie

Le rayon d'action, c'est le nerf de la guerre pour une voiture électrique. La norme de calcul NEDC (*) reste le seul moyen de comparaison pour l'autonomie, même si elle est très optimiste : 400 kilomètres promis n'en font en réalité que 300, au mieux. Nous avons fait figurer les Tesla Model S et X dans ce classement, mais leur prix d'achat (au-delà des 70 000 €) devrait les cataloguer hors concours.

- | | |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Tesla Model S P100D. 630 km | 6. Tesla Model 3. 350 km |
| 2. Opel Ampera-e. 520 km | 7. BMW i 3 94 Ah. 320 km |
| 3. Tesla Model X. 490 km | 8. VW e-Golf 7. 300 km |
| 4. Renault Zoé 4.0. 400 km | 9. Hyundai Ioniq. 290 km |
| 5. Nissan Leaf II. 378 km | 10. Kia Soul EV. 250 km |

(*) Nouveau Cycle européen de conduite (New European Driving Cycle).

Vedette en Norvège

En Norvège, la mobilité électrique est tellement rentrée dans les mœurs qu'elle a fini par poser des problèmes. Les chauffeurs de bus en ont eu assez des... embouteillages provoqués dans leurs couloirs réservés ! L'autorisation de circulation accordée aux voitures électriques pour inciter à l'achat a été réduite aux week-ends et horaires de nuit. Cela n'empêche pas le distributeur local de Volkswagen en Norvège d'y réaliser ses ventes records avec la e-Up ! la Passat GTE (hybride rechargeable) et la e-Golf, numéro 1 sur un marché global où les voitures électriques

représentent près de 30% des achats. Basée sur la carrosserie de la Golf 7, la dernière e-Golf affiche une autonomie théorique de 300 kilomètres et un comportement plaisant grâce à un nouveau train avant. Neuf secondes six pour atteindre 100 km/h grâce au nouveau moteur de 136 ch, c'est une accélération à rapprocher du bloc essence 1.8 TSI du groupe VW. Et puis, on se retrouve vraiment assis dans une Golf ! Seule façon de la différencier par rapport au moteur thermique : une marque extérieure bleutée et une porte arrière plus large (les batteries sont installées sous la banquette). S. B.

