

LE NISSAN LEAF de 3ème GENERATION : UN SUV ELECTRIQUE D'AUJOURD'HUI !

écrit par Luc Vandersleyen



En 2010-2011, NISSAN était un pionnier et nous proposait la première voiture moderne 100% électrique. Bien sûr, il y avait aussi la petite Renault Twingo chez son partenaire de l'alliance Renault-Nissan. Pendant une dizaine d'années, elle représentait la seule solution 100% électrique sous forme d'une petite berline familiale. La Renault étant plus petite, et Tesla, n'était encore qu'un petit constructeur de voitures électriques aux Etats-Unis et n'est arrivé en Europe qu'en 2011-2012. Bien sûr, cette première LEAF électrique ne disposait que d'une autonomie d'environ 150 km. **La seconde génération est arrivée en 2017.** En Europe, la Leaf est restée la voiture électrique la plus vendue jusqu'en 2019. Nous avons essayé pour vous à l'automne 2019 cette seconde génération, qui avait été développée sur la même base. En principe son autonomie annoncée était de 270 km, mais, avec cette version de 147 ch et batterie de 40 kWh nous n'avons pu faire que 168 km... Nissan proposait, alors, aussi une version de 217 ch avec batterie de 62 kWh et autonomie annoncée de 380 km... Cependant, la concurrence était maintenant présente et avait une belle avance technologique sur ce pionnier. En plus, les SUV étaient plus prisés que les berlines familiales. Il n'empêche, **NISSAN a vendu plus de 700.000 exemplaires de ces 2 premières générations.** La 3^{ème} génération, arrivée en 2025 et que nous essayons aujourd'hui pour vous, est un **petit crossover au design très aérodynamique** avec des batteries produites au

Royaume-Unis et réalisé sur une nouvelle plateforme CMF-EV avec un habitacle particulièrement soigné.







PRESENTATION DE NOTRE NISSAN LEAF 75 kWh Evolve de 160 kW (218 ch) :

Conçue au Global Design Studio de NISSAN à Atsugi au Japon, cette nouvelle LEAF est construite à l'usine de Nissan de Sunderland au Royaume-Unis. Elle affiche un look de **crossover dynamique** avec un **coefficient de traînée de 0,25**. Ses lignes, qui sont fluides, doivent lui assurer une bonne efficacité énergétique et une bonne autonomie. Le constructeur annonce 622 km... Du côté du **design**, **l'avant est inspiré de l'Arya**, son **toit incliné et sa poupe tronquée** contribuent à la **bonne fluidité** tandis que les feux arrière sont assez originaux. L'avant est assez lisse avec des volets actifs. Mais, il y a aussi les flancs sculptés avec des poignées de porte affleurantes à l'avant et cachées à l'arrière dans les montants. En plus, les jantes alliage de 19 pouces sont très aérodynamiques. Les dimensions de ce petit crossover sont de 4,35 m de long, 1,81 m de large et 1,55 m haut et donc un peu plus petit que la

version précédente.











De son côté, **l'habitacle est spacieux** et fait pour une famille de 4 personnes avec un coffre ayant un volume de chargement de 437 l. à 1.052 l. Petite astuce, le câble de recharge est ranger dans l'aile arrière gauche et, donc, toujours accessible, même coffre chargé. En plus, le hayon électrique offre une belle flexibilité. La **planche de bord est simple, moderne** et réalisée avec des **matériaux de qualité** avec 1 écran **ultra-large constitué de deux dalles de 14,3 pouces** chacune. Avec ce multimédia nous disposons aussi d'une **excellente connectivité** avec **NissanConnect avec Google Built-in** qui permet une intégration fluide au quotidien. Il y a, aussi, **Apple CarPlay** tandis qu'il reste de **nombreux boutons** qui **participent à l'excellente ergonomie**. Bien sûr, ce LEAF est **équipé de tous les dispositifs de sécurité** pour une conduite sereine en toutes circonstances. En plus, il y a des fonctionnalités supplémentaires, telle que la vue panoramique 3D, la vue « capot invisible » ou la vue avant grand angle. Avec la **finition Evolve** de notre véhicule d'essai, nous avons des **finitions de très haut niveau**. Ainsi, les sièges sont recouverts d'un cuir synthétique beige avec des accents violet, le système audio Bose dispose de 9 haut-parleurs et il y a une commande vocale. Du côté de la mécanique, la LEAF est **construite sur la plateforme modulaire CMF-EV** comme le Nissan Ariya ou les Renault Megane et Scenic pour une conduite agréable et confortable. La suspension avec des MacPherson à l'avant et un système multibras à l'arrière assure souplesse et agilité tant en ville que sur route. Bien sûr, on dispose du **système e-Pedal Step, du ProPILOT Assist avec Navi-link** et du régulateur de vitesse adaptatif. Un système tête haute et un freinage régénératif avec palettes au volant complètent l'ensemble.

Le **moteur électrique synchrone à aimant permanent a une puissance de 160 kW (218 ch) avec un couple de 335 Nm**. La **batterie** lithium-ion NMC a une capacité **de 75 kWh** et ce sont les roues avant qui sont motrices. Ce LEAF pèse 1.956 kg et 2.400 kg en charge maxi. Il peut tracter un poids freiné de 975

kg tandis que sa **vitesse maximale** est de **160 km/h** et qu'il peut passer **de 0 à 100 km/h en 7,6 sec.** Le constructeur annonce une consommation moyenne de 13,8 kWh/100 km et une autonomie de 622 km. Cependant, rechargé à 100% nous avons obtenu une autonomie de 495 km...









EN ROUTE AVEC NOTRE NISSAN LEAF 75 kWh Evolve de 218 ch :

Nous trouvons rapidement une **bonne position de conduite** grâce aux réglages électriques de notre siège. Ce dernier est bien dessiné et nous profitons d'un **excellent confort**. Le **combiné d'instrument** est **bien lisible** et il nous offre toutes les informations nécessaires à une conduite en toute sécurité. L'écran central est aussi bien placé et il se montre assez intuitif. Nous avons un bouton « Marche/arrêt » pour la mise en route et la commande de boîte est remplacée par une série de petits boutons sous l'écran central et les commandes de la climatisation. A côté, il y a une manette de commande pour le niveau du système audio. Afin d'avoir **le plus d'autonomie possible**, nous utilisons le mode « ECO » et nous utilisons les **palettes à l'arrière du volant** pour avoir un **freinage régénératif**. Nous disposons là de 4 niveaux. **En ville**, notre Leaf est parfaitement à **l'aise**. Elle est à la fois **dynamique, rassurante et confortable**. La conduite se fait en douceur et nous apprécions la **très bonne visibilité**, -même si la lunette arrière est plus étroite-. En plus, nous disposons de très bonnes caméras pour toutes nos manœuvres. Elle n'aime, cependant pas les casse-vitesses que nous devons franchir au ralenti. En plus, l'habitacle est bien éclairé grâce à un toit panoramique qui peut être assombri par électrochromie. Petite fantaisie, ce dernier fait apparaître le nom « LEAF » sur la banquette arrière en fonction de la direction du soleil. Si la lumière est bien présente ce toit translucide ne laisse pas entrer la chaleur. **Sur petite route**, notre version Extended Range de 218 ch se montre **très alerte et profite d'une belle agilité** tout en gardant une consommation raisonnable. Ce qui est rassurant. D'autre part, la **puissance de 218 ch est bien suffisante pour rouler aux vitesses autorisées**. On peut considérer cette NISSAN LEAF comme une **grande routière, sûr et confortable** tout en étant **très silencieuse**. En fonction du revêtement, nous avons parfois des bruits de roulement. **Sur**

autoroute, elle est parfaite. En plus, la fiche technique nous rassure en précisant que l'on peut parcourir 330 km à 130 km/h de moyenne...









LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE NISSAN LEAF 75 kWh Evolve de 218 ch :

Au cours de notre semaine d'essai nous avons **consommé en moyenne 15,4 kWh/100 km en ville, sur routes et sur autoroutes**. Nous avons, ainsi une autonomie réelle d'environ 450 km. Ce qui est suffisant aujourd'hui. La recharge sur une borne de 7,4 kW nous a permis de récupérer 150 km en 4 h car le chargeur embarqué AC triphasé est de 11 kW. En DC, il faudra 30 minutes pour passer de 20 à 80% sur chargeur rapide de 150 kW. La charge V2L est de 3,6 kW. Le prix de notre **NISSAN LEAF 75 kWh Evolve de 218 ch est de 50.490 Euros**.

Option : Peinture Bi-ton : 200 Euros.

La garantie est de 8 ans ou 160.000 km

TAXES :

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen