

Essai. Première familiale 100 % électrique commercialisée, la Nissan Leaf surprend agréablement par son agrément. Seul écueil : vaincre la peur de la panne de courant...

Nissan Leaf, c'est déjà demain

« *L'avenir de l'automobile est déjà là* » : Pierre Loing, le vice-président de l'unité zéro émission chez Nissan, résume d'une formule la Leaf, élue voiture de l'année 2011 par la presse européenne. Un futur qui se conjugue sur le mode électrique, énergie qui, selon les prévisions, devrait équiper 10 % des voitures en 2020. Beaucoup et peu à la fois.

À Nissan le mérite d'ouvrir la voie et de proposer une vraie voiture familiale 100 % électrique. « Vraie » car au volant de la Leaf, on oublie vite que seule l'électricité lui permet de rouler pour l'utiliser comme un modèle normal. Enfin presque car on ne peut s'empêcher de jeter régulièrement un coup d'œil vaguement inquiet sur l'autonomie restante...

Selon les normes propres aux voitures électriques, la Nissan Leaf est donnée pour 175 kilomètres d'autonomie. Dans les faits, cette valeur est susceptible de varier sensiblement en fonction de la vitesse, de la topographie du parcours (les cotes et les relances sont gourmandes en électricité), du style

de conduite, de l'utilisation de la climatisation... Seuls les encombrements de la circulation ne sont pas pénalisants puisque le moteur est à l'arrêt.

Pour lever les craintes liées à la peur de la panne, Nissan ne manque pas d'arguments. Statistiques à l'appui, 80 % de la population mondiale parcourt moins de 100 kilomètres par jour. Même en tirant sur le moteur électrique, la Leaf possède largement d'autonomie pour faire face. Trente minutes sont suffisantes pour recharger les batteries à 80 %. Enfin, en France une assistance gratuite est mise en place pendant un an pour dépanner ceux qui se



Un style unique pour une voiture qui l'est tout autant : la Leaf arrive en France.

seraient laissés surprendre... Rassurant à condition de trouver partout des prises en nombre suffisant, ce qui pour le moment n'est pas acquis. On se souvient du fiasco du bioéthanol... plombé par la rareté des pompes le distribuant. Nissan ne porte pas de responsabilité en la matière mais risque

d'en subir les conséquences.

Les batteries Lithium-Ion qui équipent la Leaf, fruit d'une coopération entre Nissan et NEC, sont garanties 5 ans ou 100.000 kilomètres comme tout ce qui touche à la partie électrique (trois ans pour le reste comme l'ensemble de la gamme) : une période suffisante dans la mesure où la Leaf est essentiellement destinée à la location (499 euros par mois).

Une formule adaptée aux flottes et aux clients professionnels qui sont les premiers visés. Avec comme avantages l'absence de TVS, une carte grise gratuite dans la plupart des régions et un coût au 100 kilomètres limité à 1,9 euro pour l'énergie...

Ceux qui l'achèteront devront déboursier 30.990 euros primes déduites. Les 500 premiers Strasbourgeois et tous les Monégasques auront droit à un super bonus : 5.000 euros supplémentaires coté Alsace et 9.000 euros coté Rocher. Et dans la Principauté, de nombreux points de recharge sont déjà opérationnels. Le fait du prince !

Échaudé par certains modèles hybrides dont la transmission CVT constitue une punition, on est circonspect avant de partir au volant de la Leaf. À tort, car la berline Nissan longue de 4,45 mètres se révèle vive et pleine de punch. Son moteur électrique de 109 chevaux délivre instantanément un couple de 280 Nm avec des accélérations équivalentes à un V6 essence de 2,5 litres.

Testée sur des routes de montagne, la Leaf permet de d'effacer tous les lambins qui pullulent sans se poser de question. Comportement, confort, habitabilité, équipements de confort et de sécurité : la Leaf soutient la comparaison comme une voiture classique du même segment. Électrique bien sûr mais vivable au quotidien.

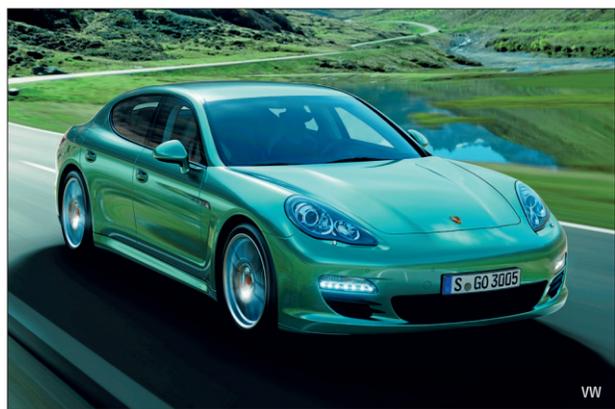
On avait oublié mais c'est la raison d'être première de la Leaf, elle n'émet aucune émission nocives. Rien de rien !

DOMINIQUE MARÉE

◆ Nissan Leaf à partir de 30.990 euros (bonus déduit)

Essai. La Panamera sera disponible cet été avec un diesel de 250 chevaux promettant une autonomie de 1.200 kilomètres.

Porsche prend goût au diesel



Alors que s'annonce enfin un recul des motorisations diesel au cours des prochaines années, Porsche persiste et signe avec le lancement d'une Panamera diesel. La conversion au gazole de la première berline Porsche se fait à travers un moteur V6 de trois litres d'origine Audi développant 250 chevaux entre 3.800 tours par minute et 4.400 tours par minute. Le tout assorti d'un couple maximum de 550 Nm, délivré en continu entre 1.750 et 2.750 tours par minute. Un bloc que Porsche annonce « particulièrement silencieux ».

Et sobre puisque le constructeur met en avant une consommation mixte de seulement 6,3 litres aux 100 kilomètres si l'on souscrit à l'option – une de plus – proposant des pneus Michelin à faible résistance au roulement. Le tout assorti d'un taux de dioxyde de carbone de 167 grammes au kilomètre. Avec la monte de série, les valeurs sont proches : 6,5 litres et 172 grammes au kilomètre. Pour réduire consommation et émissions, le V6 turbo à géométrie variable est doté d'un stop-start en série.

Après avoir communiqué sur la sobriété du diesel de la Panamera, Porsche se souvient qu'il reste un constructeur de voitures de sport et parle performances. La Panamera diesel affiche une vitesse maximum de 242 kilomètres-heure et se contente de 6,8 secondes pour passer de 0 à 100 kilomètres-heure.

Accouplé à une boîte Tiptronic S à huit rapports, le V6 turbo diesel de la Panamera ne permet pas d'affoler le compteurs avec les montées lyriques appréciées des amateurs de belles mécaniques mais il devrait éviter de fréquenter trop souvent les malodorantes pompes à gazole. Grâce à un réservoir de 80 litres, la grande berline Porsche (4,97 mètres) peut parcourir 1.200 kilomètres sans tomber en panne sèche. En théorie tout au moins. Pour bien se faire comprendre, Porsche promet un Florence-Paris sans passer par la pompe.

Disponible exclusivement en propulsion, la Panamera diesel sera disponible en août prochain au tarif de 82.558 euros. D.M.

Éclairage

Quelques précisions sur la garantie des vices cachés



Par Fabien Kovac, membre du cabinet DGK avocats associés à Dijon, membre de l'association des avocats de l'automobile, auteur du blog maitrekovac.com

Toute personne qui vend un véhicule neuf ou d'occasion, qu'elle soit un particulier ou un professionnel, est tenue à la garantie légale des vices cachés. Le vice caché est un défaut d'une gravité telle qu'il rend le véhicule impropre à un usage normal ou qui diminue tellement cet usage que l'acheteur n'en aurait donné qu'un moindre prix. Le vice doit être caché. Les vices apparents tels que ceux qui peuvent être décelés par un simple examen du véhicule ou à l'essai de celui-ci, ne pourront fonder une telle action. Le vice doit avoir existé avant la vente pour pouvoir être imputé à la responsabilité du vendeur, qui peut en effet s'en dégager s'il prouve que le ou les vices allégués n'existaient pas au jour de la vente. Si le véhicule est atteint d'un vice caché, l'acheteur peut demander au vendeur le remboursement du coût des réparations nécessaires ou, à son choix, l'annulation la vente avec restitution du prix. Le délai pour agir en justice est de deux ans à compter de la découverte du vice. L'action en justice n'est nullement conditionnée par la preuve de la mauvaise foi du vendeur c'est-à-dire la connaissance qu'il avait du vice. En revanche, s'il est démontré que le vendeur avait connaissance du vice (ce qui sera systématiquement le cas du vendeur professionnel en raison d'une présomption de connaissance du vice), il est possible de lui réclamer, en plus, des dommages et intérêts pour réparer les divers préjudices subis (frais de carte grise...). Entre particuliers, le véhicule peut être vendu sans garantie des vices cachés mais cette exclusion doit être expressément mentionnée sur le contrat de vente.