

Automobile Propre

Publié le 12/06/2015 par Michaël Torregrossa

Essai – 4 jours en Vendée avec l'utilitaire électrique Nissan e-NV200



Réunis pour le [Vendée](#) Electrique Tour, Jérôme et moi-même avons eu l'occasion de tester durant plusieurs jours l'utilitaire électrique e-NV200 de [Nissan](#). Du trajet entre [Rennes](#) et la Roche-sur-Yon en passant par l'épreuve d'éco-conduite du Vendée Electrique Tour, retrouvez ci-dessous le résumé et les images de nos quatre jours d'essais !



Jeudi 4 juin – Trajet Rennes – Nantes

Après avoir récupéré un fourgon e-NV200 à la concession Nissan Espace 3 de Cesson –Sévigné, me voici prêt à rejoindre La Roche sur Yon, en passant par l'aéroport de Nantes pour récupérer mon copilote.

Comme pour tout périple électrique, j'ai pris soin de vérifier les différentes [bornes](#) de recharge rapides [CHAdEMO](#) sur mon itinéraire via notamment l'application ChargeMap. Je connais bien cette route pour l'avoir faite l'année dernière avec une Leaf pour le Vendée Electrique Tour 2014 et plusieurs fois pour le Tour Poitou Charente VE avec ma [C-Zéro](#).

Rennes- Nantes, 110km est reliée par une 4 voies rapide limitée à 110km. Avec ma C-Zéro de 16kWh, à cette [vitesse](#), je ne peux pas relier Nantes, je dois recharger au Grand-Fougeray.

Ne connaissant pas le e-NV200, je décide de tenter la distance directe, mais je passerai quand même par le Grand Fougeray, pour vérifier la borne qui pourrait me servir au retour. De plus l'application ChargeMap indique qu'elle ne fonctionne plus en DC, ce sera une bonne occasion de la vérifier.

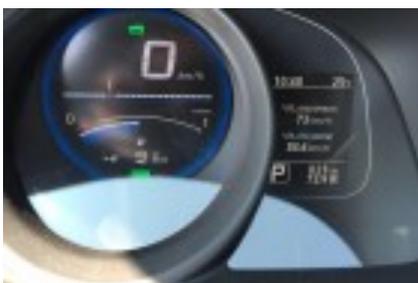
46 km plus loin, me voici au Grand Fougeray, et le e-NV200 ne peut pas recharger à cette borne en DC. Je m'adresse aux gérants qui sont désespérés de la situation qui perdure. Depuis mon passage début avril où je n'avais déjà pas pu recharger ma c-Zéro, ils m'indiquent qu'ils ne peuvent désormais plus recharger leur Leaf et ce matin pareil pour l'e-NV200.



Je continue sur Nantes, en éco-conduisant. J'arrive à la concession Nissan vers 12h10, et malheureusement la Leaf et l'e-NV200 de la concession sont garés (sans recharger) sur les 2 emplacements de la borne. Et il n'y a personne, c'est l'heure du déjeuner. Finalement, je trouve la solution en me garant de façon peu orthodoxe, et le câble est assez long. Je regarde mon compteur et vois que j'ai consommé un peu plus de 80% de [batterie](#). Il me faudra donc au retour dimanche, pouvoir

remplir la batterie à plus de 80% pour rentrer tranquillement sans passer par le Grand-Fougeray.

Une fois la batterie chargée, je récupère Michaël à l'aéroport et nous roulons jusqu'à La Roche sur Yon sans autre recharge. Nous aurons consommé une moyenne de 15,5 kWh/100km.





A l'entrée de La Roche sur Yon, suivant les instructions, nous rechargeons à 80% sur la borne rapide du [SyDEV](#), et le complément de 20% (ainsi que l'équilibrage !) se fera au parc fermé au [Conseil](#) Général.

Vendredi 5 juin- Première épreuve à Fontenay-le-Comte

Nous partons du SyDEV à 8H30. L'E-NV200 indique une [autonomie](#) de 155 km

Pour le trajet vers le Circuit de Fontenay Le Comte, j'embarque Claude Foulon comme co-pilote, le mien partant essayer un Outlander. Ces 73 km vont me servir pour m'étalonner et mettre en pratique mon éco-conduite afin de voir jusqu'où on peut faire descendre la consommation de ce fourgon sur des petites routes. La conso d'hier étant surtout une consommation sur 4 voies et villes. Sur ce parcours, il faut donc utiliser à bon escient le relief de la route pour essayer d'avoir une consommation très faible. Heureusement l'e-NV 200 dispose de plusieurs écrans bien pratiques, dont le plus utilisé sera celui donnant la moyenne de consommation. Il ne faut pas oublier de le mettre à zéro au départ de l'étape. Après une pause café sympathique offerte par le garage [Renault](#) de Luçon, nous arrivons sur le circuit de Fontenay le Comte avec une consommation de 11,6kWh/100km : 72,9 km parcourus, 91 km restants, et la batterie indique 50%. Vitesse max de 73km/h et vitesse moyenne de 38,6 km/h.

Vendredi 5 juin - Le Vendée Electrique Tour



Au petit matin, nous montons à bord de notre e-NV200 totalement chargé pour prendre le départ du Vendée Electrique Tour. L'ordinateur de bord nous remplit d'optimisme en nous annonçant une autonomie théorique de 181 km, soit mieux que les 170 km NEDC annoncés par le constructeur. Une estimation qui tient compte de l'excellent parcours d'éco-conduite réalisé la veille par Jérôme.

Toujours bien pensé, le trajet du Vendée Electrique Tour évite les nationales pour nous faire passer à travers des paysages forts sympathiques.

Recharger c'est tricher ! Après un première tentative réussie l'an dernier avec la Leaf, où nous avons fini l'épreuve sans recharger avec une conso exceptionnelle de 10.1 kWh/100 km au bout de 167 km parcourus, nous décidons de réitérer l'expérience cette année avec le [Nissan e-NV200](#). Si le parcours est légèrement plus court que la précédente édition, il faut tenir compte que l'utilitaire consommera sans doute plus que la Leaf même s'il dispose du même pack [batteries](#) (24 kWh) notamment à cause de son aérodynamisme très différent.



EV-Smile ! Sympas les T-Shirts du Vendée Electrique Tour 2015

C'est donc avec le pied léger sur l'accélérateur que nous partons, Jérôme au volant (l'inverse aurait été difficile, Jérôme ayant totalement perdu sa voix... sans doute la joie de nos retrouvailles...). Une fois encore, Jérôme a particulièrement bien équipé le véhicule. Entre GPS, Tripy et Coyote, difficile de se tromper d'itinéraire...



Tom-tom, Coyota et Tripy... Grand habitué des rallyes, Jérôme est toujours largement équipé !

Si les 40 premiers kilomètres se déroulent plutôt bien, on commence à se faire de petites frayeurs par la suite. La Vendée est loin d'être plate et la moindre côte a tendance à nous coûter cher en consommation si bien que nous passons de 12.3 à 13.6 kWh/100 km avec seulement 65 % d'autonomie au bout de 47 km parcourus. Il faut à tout prix baisser la consommation pour espérer valider notre tentative ! Au déjeuner pris chez Fleury Michon, il restera 76 km à parcourir et l'autonomie estimée nous indique 78 km. Ces deux petits kilomètres d'écart inquiète Jérôme qui se dit qu'on a placé la barre peut être top haut et que le défi sera difficile à réaliser. Tout dépendra du relief à venir et de la capacité du pilote à continuer à consommer le

moins possible en utilisant son savoir-faire. Heureusement, le trajet est beaucoup plus plat par la suite et Jérôme parvient à baisser sa moyenne.



A mi-parcours, on commence à se faire des frayeurs... Serons nous capable de terminer le VET sans recharger ??

Au final, nous clôturons le tour avec 152.8 km au compteur et une moyenne de consommation de 12.2 kWh. Avec 11 % de batterie et 22 km d'autonomie estimé, l'e-NV200 a même suffisamment de « jus » pour participer à la [parade](#) où Jérôme sort ses drapeaux bretons pour célébrer notre victoire (surtout la sienne, je n'ai finalement pas fait grand chose !). Récompensés à l'arrivée, on termine en tête de la catégorie « utilitaire ».



L'E-NV200 d'Automobile-Propre en route pour la parade. Jérôme a sorti ses drapeaux bretons pour fêter notre réussite !

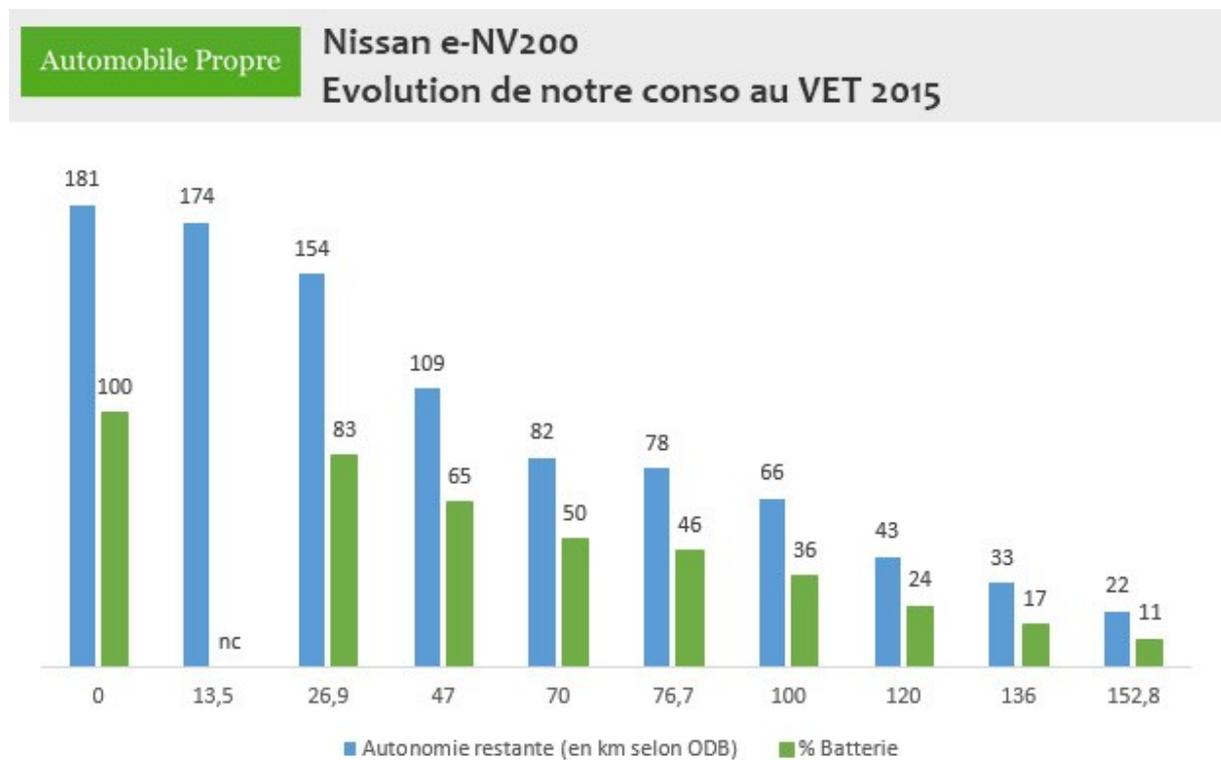
Si on additionne autonomie restante estimée et kilométrage parcouru au tableau de bord, on parvient à un [total](#) théorique de 174.8 km, soit mieux que le cycle NEDC! Réaliste? Pas vraiment! Sans pour autant rouler à la vitesse de l'escargot, il est difficile que cette autonomie

soit réalisable dans un milieu professionnel généralement pressé par ses délais de livraison... Néanmoins, cette participation au VET nous permet de mettre en exergue l'incidence positive de l'éco-conduite sur la consommation et l'autonomie réalisées.



La « team » [Automobile Propre](#) récompensée à La Roche sur Yon dans la catégorie « utilitaires »

Résumé – Evolution de nos consos sur le parcours du VET



Total km	conso kWh/100 km	Autonomie compteur	% batterie restant	V-Moy km/h	V-Max km/h
0	-	181	100	-	-
13,5	12,3	174	-	22,3	51
26,9	12,3	154	83	26,7	56
47	13,6	109	65	23,1	84
70	13,6	82	50	25,4	84
76,7	13,4	78	46	25,4	84
100	12,7	66	36	26,2	84
120	12,6	43	24	26,7	84
136	12,4	33	17	27,6	84
152,8	12,2	22	11	27,8	84

Dimanche 7 juin - 9h00 - Direction Nantes en passant par Noirmoutier

Quitte à tester un véhicule électrique, autant en profiter pour faire du tourisme, d'autant que la Vendée regorge d'endroits sympas à visiter. Nous partons au matin avec un e-NV200 chargé à bloc sur une des bornes du SyDEV, direction Nantes en passant par Noirmoutier en échangeant nos places.

Contrairement au VET, ici l'objectif est de constater l'autonomie dans un usage moins économe et nous commençons notre trajet par quelques dizaines de kilomètres de voie rapide. Conservant le mode éco, hormis lors des phases d'accélération, nous parcourons au total 44 kilomètres avant de nous arrêter sur la borne rapide du SyDEV, à Challans. L'e-NV200 consomme évidemment beaucoup plus à vitesse élevée. Sur ce tronçon, notre consommation moyenne a été de 18 kWh avec une vitesse max de 109 km/h et une moyenne de 67 km/h. Avec 62 % de batteries, l'ordinateur de bord estime l'autonomie restante à 82 km avant que nous commençons notre recharge en [CHAdEMO](#) sur la borne de Challans. Nous repartons au bout d'une trentaine de minutes avec 122 km compteur et 93 % de batterie.



Pause recharge à Challans, sur la borne rapide du SyDEV

A présent direction Noirmoutier. La pause déjeuner approchant, il s'agit de trouver un endroit où se restaurer et où recharger le véhicule avant notre retour sur Nantes. Sans trop d'espoir, on tente un passage par la borne de Noirmoutier en Ile marquée « à venir » sur le site du SyDEV. Si la borne est bien là, elle n'est pas encore ouverte et il nous faut trouver une autre solution. Jérôme jette un rapide coup d'œil sur ChargeMap... rien à l'horizon ! Dans un pays où l'électricité est disponible partout, c'est assez rageant car on croise en chemin de nombreux espaces commerciaux où il serait pourtant facile d'installer des bornes ou des prises. « T'inquiète, on finit toujours par trouver ! » me rassure Jérôme, largement habitué à ce genre de situation. Au final, on finit par s'arrêter dans un petit village où une place de marché avec un coffret électrique réservé aux commerçants ambulants nous permet de nous recharger. Certes, cela n'est pas très légal mais reste drôlement utile, d'autant que Jérôme avait pris son super câble pour booster la [charge](#) à 15A (contre 8A pour un EVSE classique). Lors de notre arrêt, nous avons parcourus 58.1 km avec une conso moyenne de 14.3 kWh et 54 % d'autonomie restante.



Sur une place de marché, un coffret (à droite) nous permet de recharger...

Pendant la recharge, nous déjeunons juste en face et récupérons le véhicule avec 72 % de capacité au bout d'environ 1h45 de charge. A présent, retour vers Nantes en passant par les magnifiques paysages vendéens dont le fameux passage du Gois. Après 68 km, nous voilà arrivés à l'aéroport. Sur ce trajet, notre consommation moyenne aura été de 15.5 kWh avec une moyenne de 51.3 km/h et une vitesse de pointe de 102 km/h. Ici l'ordinateur de bord nous indique une jauge batterie à 22 % et une autonomie de 32 km ce qui laisse penser que l'autonomie « réelle » de cet e-NV200 oscille facilement entre 110 et 130 km. A voir évidemment selon les conditions d'utilisation de chacun, d'autant que la charge utile aura une influence sur l'autonomie.



Passage du Gois, on attend la marée haute pour un test d'immersion des batteries ?? :p

Si mon aventure à bord de l'e-NV200 s'arrête ici, je reste convaincu que l'utilitaire électrique a toute sa place dans un milieu professionnel. Il reste néanmoins beaucoup de freins à lever, notamment sur l'appréhension de l'autonomie.

« C'est un travail de longue haleine, les particuliers ont été sensibilisés beaucoup plus tôt aux véhicules électriques ce qui n'est pas toujours le cas pour les professionnels » m'expliquait Claude Muller de Nissan lors du Vendée Electrique Tour. Une tâche d'autant plus lourde qu'il faut convaincre l'employeur mais également les salariés qui seront amenés à utiliser le véhicule. Encore une fois, Nissan fait figure de précurseur dans cette transition en offrant 48 heures d'essais gratuit à tout professionnel qui en ferait la demande...



L'utilitaire électrique doit encore convaincre les professionnels ! Toujours précurseur, Nissan propose 48 heures d'essais gratuits...

Dimanche 7 juin - 16h00 - Retour vers Rennes



Après avoir déposé Michaël à l'aéroport de Nantes, il est temps de remplir les batteries sur Nantes. Il y a 4 points de recharges rapides, mais Nissan est fermé le dimanche, et de même Ikéa est fermé et les grilles du parking sont descendues ne me permettant pas la recharge bien que je sois à 30 m de la borne. Du coup ce sera la borne du [Auchan](#) St Herblain, en espérant qu'aucune thermique n'y soit garée. Mais le dimanche, il n'y a pas de client, donc la recharge se fait tranquillement. J'ai gardé en tête qu'il fallait que je mette au moins 80% d'énergie dans mes batteries pour rentrer sur Rennes. Le nouveau logiciel installé sur les bornes DBT ne stoppe plus à 80% et c'est vraiment bien de pouvoir dépasser cette valeur. Bien sûr après 80%, cela charge moins vite mais mon but est d'avoir suffisamment d'énergie. Je quitte la borne avec une batterie remplie à 90% et une autonomie de plus de 120 km. Pour 107 km cela devrait suffire, en surveillant périodiquement ma conso et mon autonomie annoncée.

Finalement, j'arrive à Rennes avec une batterie à 9%, une autonomie restante de 14 km, pour une conso de 16,7kWh/100km. Ma vitesse max a été de 102km/h, et ma vitesse moyenne de 70,3km/h. J'ai utilisé pas mal le régulateur de vitesse calé à 90km/h et utilisé aussi un peu de climatisation par moment. Sur une 4 voies, de 100 km, le régulateur est bien appréciable.



Je remettrai l'e-NV200 en charge avec le câble de recharge occasionnel (8A) du fourgon en arrivant chez moi, et l'indicateur m'indiquera un temps de charge de 11 heures. Mon consommètre à ma prise m'indiquera le lendemain que j'ai mis 23kWh et l'autonomie annoncée sera de 155 km.

Bilan - Le tableau de nos consommations

L'air de rien, ces quatre jours à bord du Nissan e-NV200 nous ont permis parcourir 726 km ! Ci-dessous, le tableau récapitulatif non exhaustif des relevés réalisés...

Jour	Conducteur	Trajet	Batterie départ	Distance	Conso kWh/100 km	V-Max	V-Moy	Batterie arrivée	Regen batterie
05/06	JF	La Roche => Fontenay	Nc	72.9 km	11.6	73 km/h	38.6 km/h	50 % - 91 km	-
06/06	JF	Fontenay => La Roche	100 %	152.8 km	12.2	84 km/h	27.8 km/h	11 % - 22 km	-
07/06	MT	La Roche => Challans	100 %	44.1 km	18	109 km/h	67 km/h	62 % - 92 km	0.8 kWh
07/06	MT	Challans => Noirmoutier	93 %	58.1 km	14.3	99 km/h	36 km/h	54 % - 79 km	2.8 kWh
07/06	MT	Noirmoutier => Nantes	72 %	68.1 km	15.5	102 km/h	51.3 km/h	22 % - 32 km	1.5 kWh
07/06	JF	St Heblain => Rennes	90 %	107 km	16.7	102 km/h	70.3 km/h	9 % - 14 km	1.0 kWh



Au final, notre e-NV200 a parcourir 726 kilomètres en 4 jours...

L'équipe Automobile-Propre adresse tous ses remerciements à la concession Nissan Espace 3 de Cesson-Sévigné et à Nissan [France](#) pour le prêt du véhicule et la confiance accordée.