



Nissan Leaf (30 kWh) Acenta

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(80 kW / 109 PS)

Der Nissan Leaf, das aktuell meistverkaufte Elektrofahrzeug der Welt kann auf zwei Wegen erworben werden: Entweder man kauft das Fahrzeug ohne Traktionsbatterie und mietet diese an oder man kauft den Leaf samt der Batterie. In diesem Fall verlangt Nissan für die Basisversion mit einer 24 kWh Batterie 29.265 Euro. Entschieden man sich wie im Falle des Testwagens für die mittlere Ausstattungsvariante, steigt der Preis auf mindestens 32.385 Euro - das allein ist schon ein stolzer Preis für einen Wagen der unteren Mittelklasse. Die Serienausstattung geht zwar prinzipiell in Ordnung, dass Nissan für beheizbare Außenspiegel allerdings Aufpreis verlangt ist schon dreist. Zu beachten ist auch, dass für diese Variante weder das bessere LED-Licht noch der Around View Monitor (360° Einparkhilfe) erhältlich ist. Was allerdings optional erhältlich ist, ist die größere 30 kWh Batterie - damit steigt im Vergleich zur 24 kWh Batterie nicht nur der Preis um weitere 2.000 Euro an, sondern auch die Reichweite um ca. 30 km auf 155 km. Letztere resultiert aus dem Durchschnittsverbrauch im EcoTest, der bei 20,5 kWh/100 km liegt. Die Ladezeiten variieren je nach Ladeart zwischen 13 Stunden (100%) an der haushaltsüblichen Steckdose und rund 30 Minuten (für 80% Ladung) an einer 50 kW-Schnellladestation. Der Leaf bietet bis zu fünf Personen Platz und hält für den täglichen Bedarf genügend Kofferraum bereit. Reicht entweder der Platz oder die Reichweite nicht aus, gibt es die Möglichkeit, mit der kostenpflichtigen MOBI-Card bis zu 14 Tage im Jahr ohne Extragebühren einen Nissan Qashqai zu mieten, um damit längere Strecken zu bewältigen. Alles in allem bietet Nissan zwar ein rundes, wenn auch nicht günstiges Gesamtpaket an. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Focus Electric, Hyundai IONIQ Elektro, Mercedes B 250 e, VW e-Golf.

- + **bequemer Ein-/Ausstieg, gut abgestimmter und ausreichend kräftiger Elektroantrieb, lokal emissionsfrei**
- **mäßiges Fahrlicht, keine Assistenzsysteme erhältlich, geringe Reichweite, lange Ladezeiten**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,7
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★★

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Abgesehen von ein paar Nachlässigkeiten wie den mehrteilig ausgeführten Türrahmen oder den kratzempfindlichen Kunststoffen im Kofferraum zeigt sich die Karosserie zufriedenstellend gefertigt. Der Innenraum wirkt aufgrund der harten und kratzempfindlichen Kunststoffe und einigen Schwächen bei der Verarbeitung recht billig. So sind beispielsweise die Kunststoffkanten schlecht entgratet und die Mittelkonsole wackelt leicht.

Seitenschutz-, bzw. Einstiegsleisten finden sich im Zube-

hörprogramm und können nach dem Fahrzeugkauf beim Händler geordert werden.

⊕ Der Unterboden des Leaf ist weitgehend verkleidet und damit glattflächig, was sich sowohl auf die Aerodynamik als auch auf die Geräusentwicklung positiv auswirkt.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab und nicht wie in dieser Klasse üblich mit Gasdruckfedern offen gehalten.

4,1 Alltagstauglichkeit

Der Leaf besitzt in der Grundausstattung serienmäßig einen Typ 1 Wechselstromladeanschluss bis 3,6 kW und gegen Aufpreis einen 50 kW CHAdeMO Gleichstromanschluss für die Stromtankstelle. In den höherwertigeren Ausstattungsvarianten (Acenta und Tekna) findet man den Gleichstromanschluss serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis ist für alle Ausstattungsvarianten ein Typ 1 Ladeanschluss bis 6,6 kW erhältlich. Der Leaf wird serienmäßig mit einem Ladekabel für übliche Haushaltssteckdosen sowie einem Mode 3 Ladekabel ausgeliefert. An der haushaltsüblichen Steckdose (2,3 kW) dauert die Ladung bei der 24 kWh Batterie zehn bzw. bei der 30 kWh Batterie 13 Stunden.

An einer Heimladestation (3,6 kW), die allerdings nur über einen Partner und nicht bei Nissan erworben werden kann, ist die 30 kWh Batterie nach sieben bis 9,5 Stunden geladen. Mit dem optionalen 6,6 kW Onboardlader ist die größere Batterie an öffentlichen Ladesäulen nach rund 5,5 Stunden voll. Mit dem CHAdeMO Ladeanschluss kann man an einer Stromtankstelle die Akkus mit Gleichstrom (Ladeleistung: 50 kW) in rund einer halben Stunde wieder zu 80 Prozent aufladen. Insgesamt fallen die Ladezeiten für den Leaf nicht zu lange aus, ein deutlicher Nachteil gegenüber anderen Elektrofahrzeugen ist aber ein fehlender 11 kW Lader, der eine Aufladung an einer 3-phasigen Starkstrom-Steckdose (Typ 2) bzw. Ladesäule ermöglicht.

⊕ Während des Ladens ist das Losfahren nicht möglich - eine Fehlbedienung ist dadurch ausgeschlossen. Die Ladeanschlüsse werden bei Nacht durch eine LED

beleuchtet. Das Ladekabel kann dadurch einfacher eingesteckt werden. Über LEDs im Armaturenbrett wird dem Fahrer signalisiert, ob das Fahrzeug geladen wird. Im Kombiinstrument sind zusätzlich der Akkufüllstand sowie die Restladedauer ablesbar. Über eine App (Carwings) kann der Ladevorgang bequem über ein Smartphone gesteuert werden. Nissan bietet mit der MOBI-Card die Möglichkeit, 14 Tage im Jahr ohne Zusatzkosten einen Nissan Qashqai zu mieten. Damit kann der Elektrofahrzeug-Fahrer für lange Strecken auf ein reisetaugliches Fahrzeug umsteigen. Die MOBI-Card kann für ein bis drei Jahre käuflich erworben werden – sie kostet zwischen rund 740 Euro (brutto, für ein Jahr) und knapp 2.220 Euro (brutto, für drei Jahre).

Ab der mittleren Ausstattungsvariante ist der Leaf mit einer energiesparenden Wärmepumpe ausgestattet, was der Reichweite zugute kommt. Darüber hinaus ist für die zwei höheren Ausstattungen optional ein Dachspoiler samt Solarzelle erhältlich, die Energie für die 12-Volt Batterie produziert.

⊖ Mit einer Komplettladung sind auch trotz der 30 kWh Batterie auf Basis des EcoTest-Verbrauchs (ohne Ladeverluste) Reichweiten von lediglich 155 km möglich. Dach-, Anhängelast- und Stützlasten sind unzulässig. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung - ein Reserverad, Wagenheber und Bordwerkzeug sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

3,6 Licht und Sicht

Auch wenn die Frontscheibe recht schräg verläuft und sich die vordere Fahrzeugkante dem Blick des Fahrers entzieht, lässt sich die Karosserie insgesamt ordentlich abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schränken vor allem

die massiven C-Säulen sowie die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen die Sicht nach hinten ein. Auch bodennahe Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen.

⊕ Ab Werk sind reaktionsschnelle LED-Rückleuchten verbaut.

⊖ Wenig überzeugend ist das Sichtfeld im Innenspiegel, der zudem nicht einmal gegen Aufpreis automatisch abblendet. Nissans Aufpreispolitik bei den Parksystemen ist unverständlich. Während eine Rückfahrkamera bei der Basisvariante nur optional erhältlich ist, gehört sie bei den zwei höheren Ausstattungen zum Serienumfang. Der Around View Monitor mit 360°-Bild ist wiederum bei der höchsten Variante Serie, für die zwei niedrigeren aber erst gar nicht erhältlich.

Den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Bei der getesteten Ausstattungs-



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Ein-/Ausstieg

⊕ Der Leaf ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch ein unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines simplen Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless). Die Türen öffnen weit, es ist sowohl vorn als auch hinten bequemes Ein- und Aussteigen möglich, wenn auch hinten der Türausschnitt im Fußbereich etwas eng ist. Betätigt man beim Aussteigen den Fernlichthebel, beleuchten die Scheinwerfer für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug.

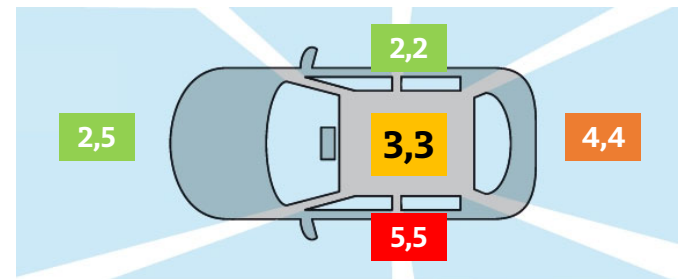
2,8 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellter Rückbank fasst der Kofferraum bis zur Abdeckung 345 l bzw. bis unter das Dach 465 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigt das Volumen auf 695 l bis zur Fensterkante bzw. 1.220 l bis unter das Dach.

variante sind die Außenspiegel nur gegen Aufpreis beheizbar, für die Basisversion ist eine Spiegelheizung nicht erhältlich. Die im Fahrzeug verbauten Halogenscheinwerfer entsprechen nicht dem Stand der Technik und leuchten die Fahrbahn nur mäßig aus. Bessere LED-Scheinwerfer sind nur für das Topmodell erhältlich.

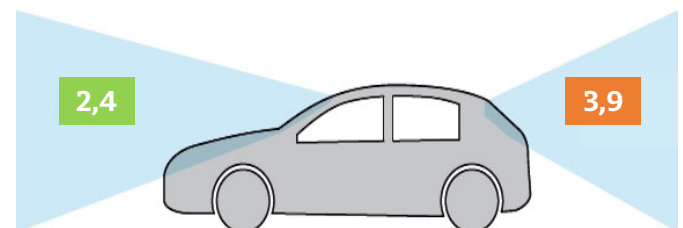
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Über der Fahrertür fehlt ein Haltegriff, der das Ein-/Aussteigen erleichtert.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum des Leaf von klassenüblicher Größe.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu bedienende Heckklappe gibt eine hohe, wenn auch nur durchschnittlich breite Kofferraumöffnung frei. Die Ladekante liegt knapp 73 cm über der Fahrbahn.

⊖ Die Heckklappe schwingt nicht weit auf, Personen bis nur 1,79 m können aufrecht darunter stehen. Das Ladeabteil selbst ist aufgrund der weit nach innen

ragenden Seitenverkleidungen schmal und besitzt zudem nur eine geringe Tiefe - das schränkt die Nutzbarkeit stark ein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe zum Kofferraumboden. Beim Ausladen stört die hohe Ladekante, die 25 cm über dem Kofferraumboden liegt. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Aufwand asymmetrisch geteilt umklappen.

⊖ Ablagen für kleine Utensilien sucht man vergebens, selbst kleine Zurrösen oder Taschenhaken fehlen. Einzig

für die Ladekabeltasche gibt es an der rechten Innenverkleidung eine Fixiermöglichkeit.

Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist für den Leaf nicht erhältlich.

3,2 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Das Cockpit des Leaf präsentiert sich vor allem aufgrund des zweigeteilten Kombiinstrumentes und der futuristischen Anzeigen etwas unkonventionell. Die hochgesetzte, separate Anzeige für die Fahrgeschwindigkeit ist gut einsehbar. Während die Radio- und Klimaanlagebedienelemente gut erreichbar sind, zeigen sich beispielsweise die Schalter links unterhalb des Lenkrads sowie die Schalter im Lenkrad selbst klein und recht unübersichtlich. Da das Infotainmentsystem einen großen Funktionsumfang besitzt und die Menüführung etwas umständlich ist, muss man sich intensiver damit auseinandersetzen, bis man sich zurecht findet. Darüber hinaus sind die berührungssensitiven Schaltflächen recht klein, was die Bedienung während der Fahrt erschwert.

Das Lenkrad lässt sich nur in einem geringen Bereich in der Höhe, in der Tiefe gar nicht, einstellen und auch die Pedale sind nicht einwandfrei positioniert - das beeinträchtigt unter Umständen die Sitzposition des Fahrers.

⊕ Komfortfunktionen wie Licht- und Regensensor, eine Klimaautomatik, sowie ein schlüsselloser Motorstart gehören zum Serienumfang. Der Bordcomputer zeigt unter anderem den Momentanverbrauch in Prozent, den Ladezustand und die Restreichweite an.



Im Innenraum können weder die Verarbeitungsqualität noch die verwendeten Materialien wirklich überzeugen. Auch die Bedienung ist nicht optimal gelöst, insbesondere das verwendete Infotainmentsystem verdient aufgrund des komplexen Funktionsumfangs Kritik.

⊖ Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum noch zu erreichen. Die mechanische Fußfeststellbremse ist links im Fußraum des Fahrers platziert und nicht ideal zugänglich.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Bereits die Basisversion verfügt über ein CD-Radio mit Bluetooth-Schnittstelle - ein Navigationssystem kostet Aufpreis. Darüber hinaus gibt es einen AUX- und USB-Anschluss.

⊕ Bei der getesteten Ausstattungsvariante gehört das NissanConnect EV zum Serienumfang.

Es bietet im Vergleich zur Standardvariante einen größeren 7-Zoll Touchscreen, DAB, eine Sprachsteuerung sowie EV Telematikdienste. So werden beispielsweise Ladestationen auf der Route angezeigt, und die entsprechende Entfernung zur nächstgelegenen stets neu berechnet. Darüber

hinaus lassen sich mit einer App die Klimaanlage sowie der Ladevorgang steuern.

⊖ Apple Carplay oder Android Auto werden nicht angeboten.

3,1 Raumangebot vorn

Auch wenn die Kopffreiheit für Fahrer mit einer Körpergröße von rund 2,1 m ausreichen würde, lassen sich die Sitze nur für Insassen bis knapp 1,85 m zurück schieben.

Das Raumgefühl wird durch das hohe Armaturenbrett sowie durch die hohe Seitenlinie etwas gemindert. Zudem stößt man mit den Ellenbogen an der Türverkleidung an.

3,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von ebenfalls 1,85 m genügend Platz. Allerdings fällt der Platz für die Füße unter den Vordersitzen gering aus. Auch im Fond wirkt sich die hohe Seitenlinie negativ auf das Raumempfinden aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genug Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden nicht angeboten.

Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen sowie Becherhalter. Für kleinere Utensilien steht ein geschlossenes Mittelfach bereit und es gibt ein Brillenfach. Das kleine Handschuhfach ist zwar beleuchtet, lässt sich aber nicht abschließen.

⊖ Im Fond gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände, es finden sich nur Flaschenhalter in den Türverkleidungen.

3,1 KOMFORT

2,7 Federung

Dank der ausgewogenen Fahrwerksabstimmung bietet der Leaf in den meisten Lebenslagen einen guten Federungskomfort. Der Wagen ist weder zu straff abgestimmt noch neigt er zum Nachschwingen. Sehen lassen kann sich vor allem der Langsamfahrkomfort. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden ordentlich absorbiert und

auch Querfugen dringen nicht zu stark zu den Insassen durch. Nur Kopfsteinpflaster bringt Unruhe ins Fahrzeug und regt es zum Zittern an. Auf der Autobahn besitzt der Nissan einen ordentlichen Abrollkomfort.

3,4 Sitze

Prinzipiell mangelt es den Sitzen an Individualisierungsmöglichkeiten. Während sich der Fahrersitz zumindest noch in der Höhe einstellen lässt, ist am Beifahrersitz nicht einmal dies möglich. Eine Sitzflächenneigungseinstel-

lung, justierbare Wangen oder auch Lordosenstützen werden weder für den Fahrer-, noch für den Beifahrersitz angeboten.

Die Sitze sind vorn weitgehend körpergerecht ausgeformt und angenehm gepolstert. Allerdings dürften die Sitzflächen für große Personen länger ausfallen. Der Seitenhalt ist insgesamt nur akzeptabel.

Die Sitzposition ist vorn recht angenehm, könnte jedoch

durch eine längs- und höheneinstellbare Mittelarmlehne weiter gesteigert werden.

⊖ Die Rücksitzbank ist weich und zeigt sich schlecht ausgeformt, was für eine unbequeme Sitzposition sorgen kann.

3,0 Innengeräusch

Bei Tempo 130 wurde ein Geräuschpegel von 69,0 dB(A) im Innenraum gemessen. Hochfrequente Antriebsgeräusche des Elektromotors sind unter hoher Last bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar im Innenraum hörbar, werden aber nicht als störend wahrgenommen. Gerade innerorts liegt die Lautstärke im Innenraum sehr niedrig, eine der Stärken

von technisch ausgereiften Elektroautos. Während Windgeräusche erst bei Höchstgeschwindigkeit deutlicher vernehmbar sind, fallen Fahrgeräusche schon früher auf. Vor allem über die schlecht gedämmten Radhäuser dringen Geräusche in den Innenraum.

3,1 Klimatisierung

Der Leaf ist in der mittleren Ausstattungsvariante serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaatomatik ausgestattet. Die Wärmepumpenheizung kann man bereits während des Ladevorgangs aktivieren und den Innenraum vorklimatisieren. Das hat den Vorteil, dass der Innenraum beim Losfahren aufgeheizt ist und die zum Aufheizen benötigte Energie nicht dem Akku entzogen wird.

Ordert man das optionale Winterpaket (für Visia nicht erhältlich, für Tekna Serie) sind die Vorder- und äußeren Rücksitze sowie das Lenkrad beheizt. Getönte Scheiben im Fond gehören zum Serienumfang.

⊖ Luftdüsen unter den Vordersitzen, die für ein schnelleres Aufheizen der Fahrgastzelle hinten sorgen könnten, fehlen.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet 80 kW und besitzt ein maximales Drehmoment von 254 Nm, das vom Stand weg anliegt. Dank fein geregelter Leistungsabgabe ist ein sehr zügiges, aber nicht unkontrolliertes Anfahren möglich, was sich positiv bemerkbar macht, wenn man in den fließenden Verkehr einfädeln möchte. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 144 km/h abgeregelt. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in rund sieben

Sekunden erledigt. Überholmanöver lassen sich also in akzeptabler Zeit absolvieren.

Durch Betätigen der Eco-Taste am Lenkrad wird die Motorleistung gedrosselt, was für einen niedrigeren Stromverbrauch sorgt und die Reichweite verlängert. Auch im Eco-Modus steht für die meisten Fahrsituationen genügend Leistung zur Verfügung.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektromotor spricht spontan an und überzeugt mit einer sanften und gleichmäßigen Leistungsentfaltung aus dem Stand heraus. Darüber hinaus überzeugt die

Laufkultur des völlig vibrationsfrei arbeitenden Elektromotors.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Leaf besitzt zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des drehmomentstarken Motors und der sehr hohen möglichen Drehzahlen benötigt man aber nur eine Fahrstufe. Damit ist ein spontanes und völlig ruckfreies Beschleunigen aus dem

Stand heraus bis zur Höchstgeschwindigkeit möglich. Der handtellergroße Knauf in der Mittelkonsole zum Einlegen der Fahrstufe lässt sich gut bedienen, erfordert aber etwas Eingewöhnung.

Die Fahrstufen werden schnell genug gewechselt (z. B. von D in R). Neben der normalen Vorwärts-Fahrstufe (D) gibt es auch einen B-Modus. Im Normalmodus "Drive" (D) gewinnt der Leaf Bremsenergie zurück (Rekuperation), sobald man den Fuß vom Gaspedal nimmt. Die durch die Rekuperation eingeleitete Verzögerung des Fahrzeugs kann

durch zusätzlichen Tritt aufs Bremspedal verstärkt werden. Um eine möglichst starke Energierückgewinnung zu erreichen, gibt es den Fahrmodus "Brake" (B). Der Modus eignet sich besonders für lange Bergabfahrten, da man dann nicht ständig die Bremse betätigen muss. Eine Berganfahrhilfe verhindert beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der Leaf quittiert dynamische Lenkbewegungen mit Karosserieneigungen, bleibt aber gut beherrschbar. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

Im ADAC Ausweichtest gibt der Nissan allerdings kein gutes Bild ab. Während der Leaf beim ersten Einlenken noch ein untersteuerndes Verhalten besitzt, neigt er beim Gegenlenken zum Übersteuern. Das ESP verhindert zwar ein Schleudern, da das elektronische Stabilitätsprogramm aber spät regelt, ist das Verhalten für ungeübte Fahrer anspruchsvoll. Und: Die Durchfahrgeschwindigkeiten liegen

nicht besonders hoch.

Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Leaf zum Untersteuern. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, drängt das Heck stark nach - das ESP greift aber auch hier stabilisierend ein. Ein Bremsimpuls in einer Kurve sorgt ebenfalls für ein drängendes Heck.

Ohne Lenkeinschlag bietet der Leaf eine gute Anfahrtraktion, mit Lenkeinschlag drehen die Antriebsräder auch trotz Traktionskontrolle gelegentlich durch.

3,8 Lenkung

Die Mittelstellung lässt sich nicht blind erfühlen und das Lenkmoment ist insgesamt auf niedrigem Niveau und schwankt bei schnellen Lenkmanövern. Darunter leidet

nicht nur das Lenkgefühl, sondern auch die Zielgenauigkeit, da sich der benötigte Lenkwinkel vor der Kurve nicht eindeutig einschätzen lässt.

3,4 Bremse

In Verbindung mit der Testbereifung kommt der Leaf bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 37,3 m zum Stehen - das ist nur ein durchschnittlicher Wert. Die Bremse

spricht zufriedenstellend an und lässt sich ordentlich dosieren, wenn auch das Pedalgefühl durch die Rekuperation (Umwandlung von Bewegungsenergie in elektrische Energie) etwas beeinträchtigt wird.

3,6 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Bei der aktiven Sicherheit gibt der Leaf kein gutes Bild ab. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen sind keine weiteren Assistenten erhältlich. Es gibt zumindest ab Werk eine Geschwindigkeitsregelanlage und einen -begrenzer.

Ein Notbremssystem sowie Totwinkel- und Spurassistent werden für den Leaf nicht angeboten.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Die Vorfacelift-Version des Nissan Leaf erreicht als Rechtslenker beim ADAC Crashtest mit 89 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit (Test 05/2011). Das Ergebnis ist auf die aktuelle Version übertragbar.

Der Leaf verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorn reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. Im Fond reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis zu einer Größe von rund 1,60 m.
















⊖ Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine fest definierten und gut erreichbaren Halterungen im Fahrzeug. Zudem fehlen stabile Zurrösen im Kofferraum zur Ladungssicherung.

3,8 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der Leaf 83 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf den beiden äußeren Fondsitzen lassen sich Kindersitze dank Isofix-Halterungen (aber ohne i-Size-Kennung) problemlos montieren. Mit den Gurten gelingt die Montage aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte unter Umständen nicht problemlos.

⊖ Trotz serienmäßiger Beifahrerairbag-Deaktivierung sind auf dem Beifahrersitz nur speziell vorgegebene Kindersitze erlaubt, die in der Bedienungsanleitung aufgelistet sind.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, muss der jeweilige Vordersitz weit nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Auf dem Mittelsitz dürfen laut Anleitung Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht montiert werden. Der Mittelsitz eignet sich ohnehin aufgrund der ungünstigen Form und schlechten Gurtanlenkpunkte kaum, um Kindersitze sicher zu befestigen.

Für die elektrischen Fensterheber hinten gibt es keinen Einklemmschutz, wodurch die Verletzungsgefahr bei unvorsichtigem Schließen der Fenster steigt. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich leicht deaktivieren.

3,8 Fußgängerschutz

Beim ADAC Fußgänger-Crashtest erreicht das Vorfacelift-Modell des Leaf 65 Prozent der möglichen Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube sollten aber noch nachgiebiger gestaltet werden, ansonsten sind die Front und die Motorhaube zufriedenstellend gut entschärft.

⊕ Um bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten in der Stadt die durch den lautlosen Antrieb erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger zu reduzieren, sendet der Leaf bis zu einer

1,3 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO₂

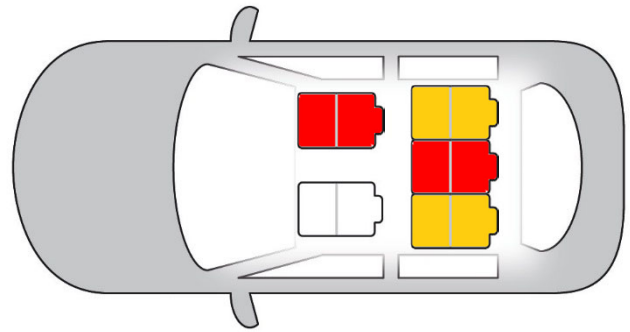
⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Nissan Leaf liegt im ADAC EcoTest bei 20,5 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste). Die Erzeugung des ermittelten durchschnittlichen Stromverbrauchs entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 118 g/km. Damit erhält der Leaf im CO₂-Kapitel des EcoTest 44 Punkte.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Leaf stößt lokal keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, weshalb er in diesem Kapitel die vollen

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5) ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)

Geschwindigkeit von 30 km/h oder beim Rückwärtsfahren ein akustisches Annäherungssignal aus, das Passanten auf das nahezu lautlos herannahende Fahrzeug aufmerksam machen soll. Mittels Taste kann das Signal auch vorübergehend deaktiviert werden.

⊖ Ein Fußgänger-Notbremsystem ist für den Leaf nicht erhältlich.

Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist mit Wandlungs- und Einlagerungsverlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

50 Punkte erhält. Insgesamt bringt er es auf 94 Punkte und damit auf fünf Sterne im EcoTest.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

Für den Nissan Leaf werden zwei unterschiedliche Kaufoptionen angeboten. Das Fahrzeug ist entweder samt Batterie erwerbbar, oder auch ohne, dann müssen die Akkus gemietet werden. Für die Kostenberechnung wird der Fall angenommen, dass das Fahrzeug inklusive der Batterien gekauft wird.

Dann verlangt Nissan für den Leaf in der getesteten mittleren Ausstattungsvariante mit der 30 kWh Batterie 34.385 Euro (24 kWh Batterie 32.385 Euro). Das ist trotz der guten Serienausstattung ein sehr hoher Preis für ein Fahrzeug in dieser Klasse. Alternativ kann das Fahrzeug auch ohne die Batterie erworben werden, dann kommt aber zu den Fixkosten eine monatliche Zusatzaufwendung für die Batteriemiete dazu. Diese staffelt sich nach Vertragsdauer und Fahrleistung.

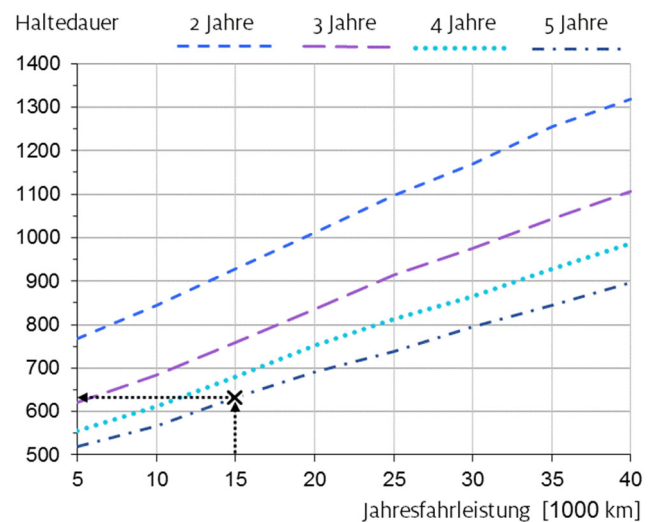
⊕ Nissan gewährt bei der 30 kWh Batterie eine Garantie von acht Jahren bzw. 160.000 Kilometern. Bei der 24 kWh Batterie sind es nur fünf Jahre bzw. 100.000 Kilometer. Je nach Batterie kann die Mietlösung die bessere Variante darstellen, da die Miete abhängig von der Fahrleistung und Mietdauer ist und vor allem nach Ablauf der Garantie keine Zusatzkosten durch einen defekten Akku entstehen

können. Zum Service muss der Leaf alle 30.000 km oder 12 Monate.

Aktuell sind Elektrofahrzeuge für eine Dauer von zehn Jahren von der Kfz-Steuer befreit.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 632 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Leaf (24 kWh) Visia (inkl. Batterie)	Leaf (30 kWh) Acenta (inkl. Batterie)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	80 (109)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	254/1	254/1
0-100 km/h [s]	11,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	144	144
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	15,0 kWh E	15,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/18	18/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	585	632
Preis [Euro]	29.265	34.385

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	80 kW/109 PS bei 3.008 1/min
Maximales Drehmoment	254 Nm bei 1 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	144 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km	15,0 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,27 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R 16
Länge/Breite/Höhe	4.445/1.770/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.605/365 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/720 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	30 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R 16 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Saver XGreen
Wendekreis links/rechts	11,2/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	20,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 118 g/km)
Reichweite	155 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/695/1.220 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	77 Euro	Werkstattkosten	49 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	401 Euro
Monatliche Gesamtkosten	632 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/18		
Basispreis Leaf (30 kWh) Acenta (inkl. Batterie)	34.385 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.612
Km-Stand bei Testbeginn	4.625 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten (Winterpaket)	330 Euro°
Lenkradheizung (Winterpaket)	330 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	3,4
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	3,8
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	3,4
Innenraum	3,2	Sicherheit	3,6
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Raumangebot vorn	3,1	Kindersicherheit	3,8
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,3
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	1,6
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	3,1		

Stand: Mai 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand