

Fahrbericht Nissan Leaf: Fast vollwertig

Von Jens Riedel

Elektromobilität ist in fast aller Munde, nur praktisch genutzt wird sie weiterhin kaum. Nicht einmal 3000 Elektroautos sind im vergangenen Jahr in Deutschland neu zugelassen worden. Dabei dürfte der gewerbliche Anteil den privaten deutlich übersteigen. Noch ist zudem die Auswahl an Modellen überschaubar. Meist handelt es sich um Kleinstfahrzeuge wie den Renault Twizy und dem unter anderem Namen auch vom PSA-Konzern angebotenen Mitsubishi i-MiEV sowie den Elektro-Smart. Wer mehr Platz mit Null-Emissionen wünscht, der findet aktuell nur sehr wenige Anbieter. Einer davon ist Nissan mit dem Leaf, der immerhin in der Kompaktklasse spielt und zumindest global bereits auf über 47 000 Einheiten kommt.

Und auch in Deutschland kann sich der Exot in seinem Metier durchaus sehen lassen. Mit über 540 Einheiten war 2012 mehr als jedes sechste neu zugelassene E-Auto in Deutschland ein Leaf. Dieser – wenn auch relative – Erfolg kommt nicht von ungefähr, denn der Nissan entpuppt sich im Alltag tatsächlich als fast vollwertiger Pkw. Voraussetzung ist nach wie vor aber ein entsprechend begrenzter täglicher Bewegungsradius oder die Option auf eine Lademöglichkeit während der Arbeitszeit.

Keine Frage, der Nissan Leaf könnte rein optisch auch als klassischer Golf-Kontrahent mit Benzin- oder Dieselmotor durchgehen. Doch der fehlende Kühlergrill und vor allem der leise Auftritt verraten das Elektroauto. Zugegeben, die ausladenden Karosserieformen mit dem breiten Hüftschwung am Heck wirken ein wenig barock, ein Eindruck, der sich auch im Innenraum mit den doch recht plüschig wirkenden Sitzen und stoffbespannten Armlehnen in den Türen fortsetzt. Doch ansonsten wirkt der Stromer wie ein ganz normales Kompaktmodell, beinahe schon Van-artig, und gar nicht wie ein auf Diät getrimmter Elektro-Pkw. Das bekommen vor allem die Passagiere zu spüren. Der Leaf hat innen überall ausreichend Platz und ist dort größer als beispielsweise der Chevrolet Volt.

Selbst der Kofferraum, der sich dank zu einer Ebene umklappbarer Rückenlehnen

variabel gestalten lässt, bietet mit 330 Litern ein akzeptables Grundvolumen. Auch die hinteren Sitze sind bequem, dürften Mitteleuropäern aber etwas mehr Schenkelaufgabe bieten. Nur die Zuladung fällt mit 400 Kilogramm etwas knapp aus. Zur Serienausstattung gehören unter anderem Klimaanlage, Satellitennavigation und Rückfahrkamera. Optional ist ein Sonnenkollektor für den Dachspoiler lieferbar, der die 12-Volt-Bordbatterie nachlädt.

Immerhin bis zu 175 Kilometer Reichweite verspricht Nissan und damit mehr als in den besagten Mini-Fahrzeugen. Doch weit mehr noch als bei herkömmlichem Kraftstoff unterliegt der Verbrauch von Strom spürbaren Schwankungen. Das beginnt allein schon bei der Außentemperatur. Bei einigen Plusgraden begrüßte uns das Display im Winter nach einer Voll-Ladung mit lediglich 124 Kilometern Reichweite. Dafür bekamen wir im Leaf aber endlich einmal die viel beschworene Beschleunigungskraft von Elektroautos zu spüren, die uns in anderen Fällen wie dem Peugeot Ion oder Opel Ampera bislang zumindest subjektiv verborgen geblieben war.

Die Informationen des Hauptdisplays hinter dem Lenkrad sind klar verständlich. Da ist zum einen die „Tankanzeige“ mit einem klassischen Zapfsäulen-Symbol plus Stecker, zum anderen die ähnlich große Temperaturanzeige für die Lithiumionen-Batterie. Außerdem wird der Fahrer in Halb-Stunden-Schritten ständig darüber auf dem Laufenden gehalten, wie lange er aktuell für das komplette Wiederaufladen benötigen würde. Last, but not least ist ein „Powermeter“ sichtbar, das verschieden stark nach links oder rechts ausschlägt, je nachdem ob gerade Gas gegeben, ökonomisch gefahren oder Bremsenergie zurückgewonnen wird. Darüber befindet sich der Digital-Tacho inklusive einem Ökometer, das anhand von Baumsymbolen (engl. Leaf = Blatt) anzeigt, wie effizient die augenblickliche Fahrt bislang verlaufen ist.

Unter der separat von der Motorhaube zu öffnenden Zentralklappe finden sich gleich zwei Anschlüsse. Neben der Steckdose für den Hausanschluss gibt es noch die Option auf eine Koppelung an öffentliche Ladestationen mit 16 Ampere, was die Zeit einer kompletten Voll-Aufladung von 13 auf etwa acht Stunden reduziert. Mit einer Schnell-Ladestation werden sogar sensationelle 30 Minuten versprochen. Wie bei einigen anderen Elektroautos ist aber auch beim Leaf das schwere Überwachungsgerät für den Hausanschluss am Ladekabel ungünstig positioniert. Es befindet sich relativ nah am Stecker und hängt zwangsläufig an Steckdosen, die nicht kurz über dem Boden angebracht sind, in der Luft. Das wirkt wenig professionell.

Dass der keinen Motor von sich gebende Wagen betriebsbereit ist, zeigt sich nicht nur in der Aktivierung der Anzeigen, sondern auch mittels eines kleinen Symbols in Form

eines gelben Autos mit einem in beide Richtungen zeigenden Pfeil. Zudem wird der Fahrer mit einer leicht japanisch und gonghaft klingenden kurzen Melodie begrüßt. Die Lenkung des Leaf ist extrem leichtgängig, aber leider auch ebenso gefühllos. Dennoch hält der über 1,5 Tonnen schwere Stromeer präzise Kurs und überrascht mit einem sehr ausgewogenen Federungskomfort, der für ein Elektroauto erstaunlich weich ist.

Nach den ersten zehn Kilometern signalisiert die Ladezeit-Anzeige bereits anderthalb Stunden für eine wieder voll geladene Batterie. Der erste von zehn Balken der Tankanzeige ist dann ebenfalls verschwunden. Unterhalb von 30 km/h macht der leise Leaf Passanten durch einen dezenten Dauerpfeifton auf sich aufmerksam, der sich aber auch abstellen lässt (noch fehlen gesetzliche Vorgaben). Deutschen Kunden kommt Nissan in so weit entgegen, dass die Höchstgeschwindigkeit nicht bei 130 km/h oder einem ähnlichen Bereich abgeregelt wird, sondern erst bei 145 km/h. Wir erreichten auf dem Display sogar 157 km/h.

Vor allem in der Stadt lässt es sich mit Leaf gut leben. Das Öko-Bäumchen in der Anzeigentafel sprießt fleißig, das viele Bremsen an den Ampeln und das gemäßigte Tempo sorgen dafür, dass sich nach der Landstraße schnell wieder zwei, drei Kilometer mehr Reichweite ansammeln.

Fazit: Alles, was dem Leaf fehlt, sind mehr öffentliche Ladestationen oder eine größere Reichweite. Allein schon durch ein wenig aerodynamischen Feinschliff und zum Beispiel ein etwas niedrigeres Dach ließe sich sicher der eine oder andere Kilometer mehr pro Kilowattstunde herausschlagen. In meinem Fall würde mich der Nissan Leaf aber bereits heute zumindest zur Arbeit hin und zurück und am nächsten Tag auch wieder ins Büro befördern, ohne dass nachgeladen werden müsste. Im Sommer bei wärmeren Temperaturen müsste eigentlich auch noch die zweite Heimfahrt mühelos möglich sein. Damit wäre dann immerhin schon fast die Hälfte der Arbeitswoche mit einer Batterieladung geschafft. (ampnet/jri)

Daten Nissan Leaf

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,77 x 1,55

Motor: Wechselstrom-Synchronmotor

Leistung: 80 kW / 109 PS bei 6150 U/min

Max. Drehmoment: 280 Nm bei 0 - 2730 U/min

Max. Drehzahl: 10 390 U/min

Batterie: Lithiumionen, 48 Module, 192 Zellen

Batteriespannung: 360 V

Kapazität: 24 kWh

Stromverbrauch: 17,3 kWh / 100 km

CO₂-Emissionen: 0

Reichweite: 175 km

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,9 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 1567 kg / 400 kg

Kofferraumvolumen: 330 - 680 Liter

Räder / Reifen: 16,5 J x 16 / 205/55 R16

Wendekreis: 10,4 m

Preis: 36 990 Euro

Bilder zum Artikel:



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.

Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.

Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.
Nissan Leaf.



Nissan Leaf.