



Nissan Leaf (2018 - 2025)

Stille revolutie

Autotest | 2011 was een gedenkwaardig jaar in de autoindustrie. Toen ontketende Nissan een revolutie door de eerste betaalbare en in massa geproduceerde elektrische auto te introduceren: de Leaf. Nu, in 2018, is het tijd voor een geheel nieuwe Leaf. Zal Nissan opnieuw een revolutie ontketenen?

Tot 2011 waren elektrische auto's vooral bedoeld voor wereldverbeteraars en liefhebbers van bijzondere techniek. De Nissan Leaf was de eerste volwaardige gezinsauto die ondanks elektrische aandrijving toch een heel gewoon prijskaartje had.

Maar... al snel volgden andere merken! Renault bracht de Zoe uit: een compacte elektrische auto met een al even "compacte" prijs. Opel maakte een einde aan het beperkte bereik van elektrische auto's met de Ampera-e. Tesla maakte elektrische auto's modieus en begeerlijk.

"Nissan heeft de perfecte balans gevonden tussen prijs, prestaties, actieradius, uitrusting en uiterlijk"



Gewoon elektrisch

Hoe kan Nissan nu nog voor een revolutie zorgen? Niet! Het doel van de nieuwe Leaf is precies het omgekeerde: elektrische auto's toegankelijk maken voor een zo breed mogelijke doelgroep. Ondanks het feit dat deze tweede generatie is gebouwd op basis van de eerste, is de uitstraling compleet anders. Voorheen had de Leaf een futuristische uitstraling, terwijl de nieuwe Leaf er uit ziet als een heel gewone gezinsauto.

Het interieur is grofweg gelijk aan dat van de eerste Leaf, maar omdat alle auto's inmiddels moderner zijn geworden is de Leaf nu juist heel gewoon. Daarbij zorgen meer traditionele kleuren en materialen voor een minder uitgesproken uitstraling. En terwijl steeds meer merken analoge klokken vervangen door een beeldscherm, doet Nissan het omgekeerde: de analoge snelheidsmeter keert terug in de Leaf. De beeldschermen die er zijn, hebben een rommelige indeling en lage resolutie.



Omdat de Leaf vanaf de basis is ontworpen als elektrische auto, konden de batterijen in de vloer worden verwerkt en dus bleef heel veel binnenruimte over. De ruimte voorin is goed, maar de zit achter het stuur kan wat ongemakkelijk zijn. Het stuurwiel is namelijk wel in hoogte, maar niet in de afstand tot de bestuurder verstelbaar. De ruimte achterin is niet meer dan redelijk. Daar staat tegenover dat de bagageruimte juist enorm is.

Uitrusting

De nieuwe Leaf biedt alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht van een auto in dit prijssegment. Nissan geeft echter hoog op over de "ProPilot". Hiermee kan de Leaf tot op zekere hoogte zelf gasgeven, remmen en sturen. Echter: dat doen heel veel andere auto's ook al! Het belangrijkste verschil is dat Nissan het bundelt onder een prettig in het gehoor liggende noemer.



In de praktijk werkt ProPilot even goed als soortgelijke

systemen van andere merken. Op eenvoudige trajecten met weinig verkeer en duidelijk zichtbare markeringen op het wegdek zou de Leaf langdurig geheel zelfstandig kunnen rijden. Echter, de wetgever staat dit nog niet toe en daarom maant het systeem de bestuurder al na enkele seconden om het stuurwiel weer ter hand te nemen. ProPilot is daarom vooral een "co pilot" die de bestuurder letterlijk en figuurlijk een duwtje in de juiste richting geeft. Dat doet de ProPilot prima en in die zin is het systeem de meerprijs zeker waard.

Weggedrag

Het weggedrag van de Nissan Leaf is het best samen te vatten als: standaard. Zoals gebruikelijk bij elektrische auto's is het gewicht van de batterijen bepalend voor het weggedrag. Omdat deze laag en centraal in de auto zijn gebouwd, is de Leaf zeer stabiel. Bovendien geeft het gewicht de Leaf een zekere "grootseheid", hetgeen de auto nog comfortabeler maakt.



De besturing is niet uitgesproken direct of indirect en het onderstel is niet uitgesproken hard of zacht. De Leaf toont daarmee weinig karakter, maar spreekt wel de grootst mogelijke doelgroep aan.

Prestaties

Een innovatie die Nissan vol trots presenteert, is het "e-Pedal". Door het stroompedaal ("gaspedaal" is inmiddels een achterhaalde term) in te trappen accelereert de Leaf, door het los te laten remt de Leaf. Echter: dit is hoe alle elektrische auto's werken! Immers: door het stroompedaal los te laten kan bewegingsenergie, die bij traditionele auto's verloren gaat, worden teruggewonnen in de vorm van elektriciteit. Zo besparen elektrische auto's stroom en vergroten ze hun bereik.



Net als bij de "ProPilot" is het enige verschil dat Nissan er een mooie naam aan heeft gegeven en het concept verder door heeft gevoerd. Bij het abrupt loslaten van het stroompedaal houdt de Leaf niet alleen in, maar kan de auto zelfs geheel tot stilstand komen. Op die manier is het rempedaal (vrijwel) overbodig en kan met één voet worden gereden. Bovendien werkt het e-Pedal in de praktijk nog beter dan soortgelijke systemen bij andere elektrische auto's; zo goed zelfs dat het lijkt alsof de Leaf "voelt" wat de bestuurder wil.

De elektromotor is goed voor 150 pk / 320 Nm en daarmee is de Leaf vlot en levendig. Net als iedere andere elektrische auto presteert de Leaf met een gemak waar geen enkele benzine- of dieselauto tegenop kan. Maar... de nieuwe Leaf doet dat nog

stiller dan andere elektrische auto's! Zelfs bij hoge snelheid zijn de geluiden van de banden en aandrijving nihil; alleen de rijwind is heel zachtjes hoorbaar.

Actieradius

Daarbij is de Leaf ook nog eens zuiniger dan andere elektrische auto's. Een haastige rit over de snelweg kostte 18 kWh / 100 km. Een kalmere rit met binnenwegen en stadsverkeer kostte 16 kWh / 100 km en daarmee is de Leaf zelfs zuiniger dan kleinere elektrische auto's. Met andere woorden: de Leaf laat zich nog sneller terugverdienen.



Vooralsnog is de Leaf alleen leverbaar met een 40 kWh sterke batterij (een versie met 60 kWh is aangekondigd). Volgens de NEDC norm heeft de Leaf daarmee een bereik van 378 km. De diverse testritten resulteerden in een actieradius van ongeveer 230 tot 250 km. Daarbij moet worden opgemerkt dat bij zeer lage temperaturen werd gereden, in de zomer ligt het bereik naar verwachting fors hoger.

Alhoewel vrijwel alle nieuwe elektrische auto's over een zogenaamd "type 2" of "CCS" stekker beschikken, houdt Nissan vast aan de Japanse "ChaDeMo" stekker. "Wereldwijd is de Nissan Leaf de meest verkochte elektrische auto, dus wij bepalen de standaard", zo stelt een woordvoerder van Nissan. Laden kan thuis aan het stopcontact, op straat aan een publiek laadpunt (8 uur) of langs de snelweg aan een snellader (45 minuten).

Een proef bij de snellader leert dat de Leaf keurig

"lineair" laadt (niet met pieken en dalen) en gemakkelijk 45 kWh accepteert. Dat is een uitstekende waarde, zeker gezien het feit dat de accu's geen actief temperatuur management hebben. Tijdens het laden geeft de boordcomputer volop informatie over het verloop van het laden. Zo weet de bestuurder niet alleen hoe lang het laden nog gaat duren, maar is bijvoorbeeld ook inzichtelijk hoeveel stroom het laadpunt exact afgeeft. Met die informatie kan bijvoorbeeld worden besloten een andere aansluiting te kiezen wanneer vele auto's tegelijkertijd laden. Uiteraard biedt Nissan ook een app aan, waarmee het laadproces op afstand kan worden gevolgd.



Conclusie

Nadat de eerste Nissan Leaf in 2011 een ware revolutie ontketende, is het gemakkelijk om de tweede Leaf onterecht negatief te beoordelen. Dat komt omdat er op ieder punt inmiddels een (elektrische) auto is aan te wijzen die iets beter doet. Er zijn elektrische auto's die goedkoper, sneller en spannender zijn dan de nieuwe Nissan Leaf. En ondanks de veelbelovende reclamespots biedt de nieuwe Leaf geen innovatieve techniek, maar slechts bestaande techniek die verder is doorontwikkeld.

En toch is de nieuwe Nissan Leaf minstens zo'n baanbrekende auto als de eerste! Wat de Nissan Leaf 2018 namelijk doet is elektrisch rijden toegankelijk maken voor een groter publiek. Nissan heeft de perfecte balans gevonden tussen prijs, prestaties, actieradius, uitrusting en uiterlijk. De nieuwe Leaf maakt de keuze voor een auto met verbrandingsmotor daarom nog onlogischer. Juist

door elektrisch rijden gewoon te maken, zorgt de Leaf opnieuw voor een revolutie in de autowereld. ■



Specificaties

Nissan Leaf (2018 - 2025)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	449 x 179 x 154 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.580 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	40 kWh
Bagageruimte	435 l
Bandenmaat	215/50R17

Motor en prestaties



Vermogen	150 pk @ 1 rpm
Koppel	320 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.9 sec.
Topsnelheid	144 km/u
Verbruik gemiddeld	20.60 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	270 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.540,-
Prijs instapmodel	€ 36.990,-