



Nissan LEAF e+

Doorstromen

Autotest | Met de Leaf heeft Nissan een duidelijk doel voor ogen: elektrisch rijden bereikbaar maken voor een grote doelgroep. Toch is het niet alleen de prijs die daarbij telt. Met de toenemende concurrentie is het vooral belangrijk om het beste product voor de beste prijs te bieden. Daarom brengt Nissan nu een nieuwe versie van de Leaf uit met een grotere batterij en een sterkere motor. Maak kennis met de "Leaf e+".

Het begon allemaal in 2010 met de eerste generatie van de Nissan Leaf. Die versie had een 24 kWh sterke accu waarop in theorie 160 km kon worden afgelegd (NEDC norm). Gaandeweg bleef Nissan de accu-techniek ontwikkelen, terwijl ook de elektromotor efficiënter werd. In 2015 werd de Leaf vernieuwd en kwam er een 30 kWh sterke accu, waarmee het theoretische bereik toenam tot 250 km.



Leaf e+

Daarna ging het snel! Andere merken brachten hun

eerste elektrische auto's uit en Nissan moest alle zeilen bijzetten om de concurrentie voor te blijven. Daarom is de tweede generatie van de Nissan Leaf, slechts een jaar na de introductie, nu ook beschikbaar met een grotere batterij én een sterkere elektromotor. De "Leaf e+" heeft een 62 kWh sterke batterij en een 217 pk sterke motor (tegenover 40 kWh en 150 pk voor de basisuitvoering).

Daarmee kan de Leaf e+ op een volle accu 385 km afleggen (tegenover 270 km voor de basisuitvoering). Let op dat dit bereik niet kan worden vergeleken met dat van de eerste generatie van de Leaf omdat de meetmethode in de tussentijd is gewijzigd (het was NEDC, het is nu WLTP).

"Het e-pedal werkt in de praktijk zo prettig, dat het zelfs een reden is om de Leaf te verkiezen boven andere auto's"



Omdat de Leaf nu de keuze biedt uit twee accupakketten en twee motoren, heeft Nissan een uniek aanbod. Met de basisversie van de Leaf biedt Nissan een gunstig geprijsde auto aan. Met de nieuwe topversie gaat Nissan de concurrentie aan met de nieuwkomers op de markt van bijvoorbeeld Kia, Hyundai en Tesla.

Heel gewoon

Maar terwijl de concurrentie kiest voor SUV's en sedans, is de Leaf een gewone, vertrouwde vijfdeurs hatchback. Ondanks de moderne techniek onder de motorkap probeert Nissan namelijk een zo groot mogelijke doelgroep te bereiken. Een manier om dat te doen is met een vertrouwde vormgeving. De Leaf is daarom (zeer) modern gelijnd, maar schreeuwt niet uit "ik ben anders, in ben elektrisch".

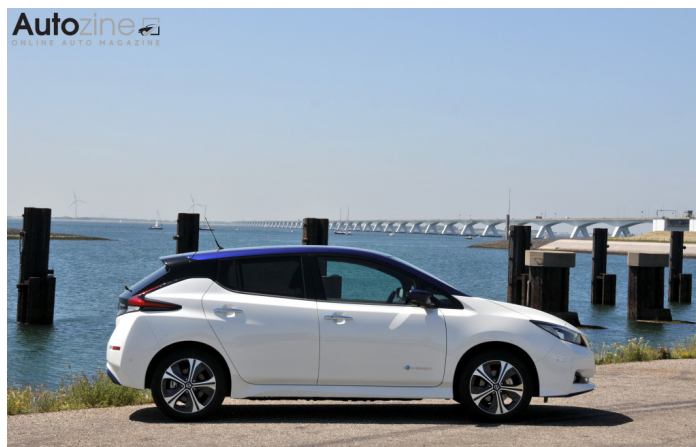


Binnenin voelt de Leaf weliswaar anders, maar meteen vertrouwd. Nissan etaleert de bijzondere techniek niet, maar probeert deze ook niet te verhullen. Waar mogelijk is de Leaf als iedere andere Nissan en alleen wanneer dat zinvol is, is de Leaf anders. De Leaf heeft bijvoorbeeld een analoge snelheidsmeter, met daarnaast een beeldscherm dat informatie geeft over het energieverbruik en de resterende actieradius. Midden op het dashboard is een beeldscherm te vinden van het infotainment-systeem (audio, navigatie en communicatie), dat in de Leaf is uitgebreid met functies om laadpunten te vinden. Onder de verzamelnaam "ProPilot" biedt de Leaf alle bestuurders-assistenten (semi-automatisch remmen, sturen en gasgeven) die mogen worden verwacht van een auto in dit segment.

De ruimte voorin is ruim voldoende, maar ook voor deze tweede kennismaking met de Leaf blijft de zit onwennig. De stoelen staan relatief hoog, de zittingen zijn kort en het stuurwiel is nauwelijks verstelbaar. De ruimte op de achterbank is redelijk, terwijl de bagageruimte juist bovengemiddeld groot is.

Weggedrag

De standaard Leaf rijdt als de gemiddelde elektrische auto. Omdat het gewicht laag en centraal in de auto is geconcentreerd, is de Leaf stabiel en rustig. En omdat de accu's zwaar zijn, reageert de standaard Leaf met een zekere traagheid op commando's van de bestuurder en dat vertaalt zich in een groots gevoel.



Bij deze e+ ligt het net even anders. De e+ is 5 mm hoger en 150 kg zwaarder dan de standaard Leaf. Wie gewoon met de verkeersstroom meerijs, merkt daar niets van. Maar in zeer snelle bochten is merkbaar dat het enorme gewicht (1.731 kg) liever rechtdoor wil. Het is voelbaar dat de banden er merkbaar hard voor werken om de massa in een andere richting te dwingen. Op slecht wegdek kan de e+ iets gaan deinen, hetgeen de standaard Leaf niet deed tijdens de testrit.

Prestaties

De Leaf e+ is het resultaat van continue ontwikkeling bij Nissan. Zo is de nieuwe elektromotor zowel sterker als zuiniger dan die in de basisuitvoering. Omdat de Nissan Leaf is bedoeld als auto voor het grote publiek is niet gekozen voor een uitgesproken sportief of terughoudend karakter. Desondanks presteert de Leaf met een rust en gemak waar geen enkele verbrandingsmotor tegenop kan. Het effect van de nieuwe elektromotor is vooral op hoge snelheid merkbaar. Bijvoorbeeld een sprint van 80 naar 100 km/u wordt nu met een zekere dosis agressie en daadkracht neergezet.



Iedere elektrische auto wint energie terug tijdens het remmen en uitrollen. Daarbij kan de bestuurder veelal met een druk op de knop kiezen hoe sterk de auto inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal. De regel is: meer inhouden levert meer energie op. De Nissan Leaf biedt twee opties: rijden zoals een gewone auto of rijden met slechts één pedaal. Wanneer het "e-pedal" wordt ingeschakeld, houdt de Leaf sterker in wanneer het stroompedaal abrupter wordt losgelaten. Het e-pedal werkt in de praktijk zo prettig, dat het zelfs een reden is om de Leaf te verkiezen boven andere auto's.

Bereik

De reden om opnieuw met de Nissan Leaf op pad te gaan is natuurlijk het grotere bereik van de grotere batterij. De eerste helft van de rit is verreden in de stad en op binnenwegen. Daar bedroeg het testverbruik 14.2 kWh per 100 km. De tweede helft bestond alleen uit snelwegen en daar werd stevig doorgereden, met een verbruik van 19.8 kWh per 100

km als resultaat. Het gemiddelde kwam daarmee uit op 17 kWh per 100 km en dat is zuiniger dan de fabrieksopgave van Nissan. Het beloofde bereik (385 km volgens WLTP) op een volle batterij kon eenvoudig worden gerealiseerd.

Bij een grote accu is het belangrijk dat deze ook snel kan worden opgeladen. En hier zit een adder onder het gras! De Leaf e+ laat zich weliswaar heel snel laden (tot 100 kW), maar Nissan kiest ook in Europa voor de Japanse ChaDeMo-aansluiting. Omdat Nissan het enige merk is dat nog voor deze plug kiest, ondersteunen de nieuwste en snelste snelladers deze niet meer. Nissan is naar eigen zeggen in gesprek met uitbaters van snelladers, maar vooralsnog kan de Leaf in Nederland vrijwel nergens op maximale snelheid worden geladen. Nissan kiest voor het ChaDeMo-stekker omdat de auto hiermee standaard dienst kan doen als stroombron. Dat is zinvol bij natuurrampen (lees: aardbevingen in Japan) en kan worden gebruikt om pieken in het energienet op te vangen.

En dan maakt Nissan nog een eigenzinnige keuze. De batterij wordt niet actief gekoeld of verwarmd. Vrijwel alle concurrenten doen dit wel, omdat de accu op die manier maximaal kan presteren. Dit zorgt voor sneller laden en betere prestaties van de motor. Nissan stelt dat dergelijk intensief gebruik ook voor meer slijtage zorgt. Nissan kiest naar eigen zeggen voor duurzaamheid en daarom heeft ook de Leaf e+ een passief gekoelde batterij.



Conclusie

De Nissan Leaf blijft zich ontwikkelen. Met de "Leaf e+" biedt Nissan nu ook een model aan voor de lange afstand. De grotere batterij zorgt voor merkbaar meer gewicht en dat vertaalt zich in een minder vertrouwenwekkend gevoel in de bocht en op slecht wegdek. Daar staat tegenover dat de Leaf e+ sneller is geworden en 385 km kan afleggen op een volle accu; niet alleen in theorie, maar ook tijdens deze praktijktest.

Nissan wil de overstap van een auto met verbrandingsmotor naar de elektrische auto zo makkelijk mogelijk maken. Daarom is de Leaf geen futuristisch voertuig dat alleen is gericht op computerfreaks, maar een auto waarin iedereen zich meteen thuisvoelt. Daarbij biedt iedere Leaf superieur comfort en een gunstige prijs/prestatie-verhouding. ■



Specificaties

Nissan LEAF e+

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

449 x 179 x 154 cm
270 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.731 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

62 kWh
435 l
215/50R17

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

217 pk @ 1 rpm
340 Nm @ 1 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.1 sec.
157 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

18.50 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

385 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 47.950,-
€ 36.990,-