



Nissan Leaf

Voor de grijze massa

Autotest | Toen Nissan in 2011 de eerste generatie van de Leaf introduceerde, had het een duidelijk doel voor ogen. De Leaf moest elektrisch rijden toegankelijk maken voor het grote publiek. Tot de komst van de Leaf waren elektrische auto's namelijk kleine, veelal experimentele voertuigjes met een weinig aansprekend uiterlijk en dito prestaties. Inmiddels is elektrisch rijden de norm, dus wat kan de derde generatie nog betekenen voor de massa?

Toen de eerste generatie van de Leaf werd geïntroduceerd, was er vrijwel geen concurrentie. Nissan kon het zich daarom permitteren om functie voor vorm te laten gaan. Het ging om de techniek en een gunstige stroomlijn was belangrijker dan een aansprekend uiterlijk. Omdat elektrisch rijden nu de norm is en er dus heel veel concurrentie is, heeft Nissan bij de derde generatie van de Leaf heel veel werk gemaakt van de vormgeving.



Nog steeds is de basis een druppelvorm, maar de daarbij horende aflopende daklijn is nu gebruikt om

een coupé-achtig silhouet te realiseren. De opstaande rand achterop is niet alleen gunstig voor de stroomlijn, maar zorgt zelfs voor een sportieve uitstraling. In het groen-blauw ziet de auto er veel beter uit dan in het hier getoonde grijs. Echter, voor deze test gebruiken wij de meest gangbare uitvoering in wat helaas de meest gekozen kleur zal worden.

Vanwege de gespierde en gedrongen vorm lijkt de Leaf kleiner dan hij is. Binnenin is namelijk voldoende plek voor vijf volwassenen. Dat is te danken aan de opzet van het nieuwe platform: alle techniek is geconcentreerd in de neus, zodat alles erachter beschikbaar is voor de inzittenden. Er is daarom geen bergruimte onder de motorkap, maar des te meer bagageruimte.



Uitrusting

Autofabrikanten stellen graag de meest luxueuze uitvoeringen van auto's beschikbaar voor tests, zodat alle mogelijke functies kunnen worden benoemd. Voor deze tweede test van de Leaf is echter de "Engage Plus"-versie ingezet; de op één na meest eenvoudige uitvoering. En die biedt al meer dan de gemiddelde automobilist nodig heeft. Wie aan zijn of haar privacy hecht, zal zelfs de voorkeur geven aan de absolute basisversie, want die heeft geen ingebouwd Android Automotive-systeem. Die versie heeft slechts ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto, zodat de privacy is gewaarborgd en het systeem niet snel zal verouderen.

Vanaf de Engage Plus is het infotainment-systeem gebaseerd op Android Automotive. Alle applicaties die standaard op een Google-telefoon beschikbaar zijn, zijn nu ook in de Leaf beschikbaar. Denk daarbij aan navigatie met Google Maps, een slimme assistent en de Google Play Store. Android Automotive heeft toegang tot alle gegevens van de auto en kan daarom automatisch laadstops plannen op ritten die langer zijn dan de acculading dekt. Het grote voordeel van het gebruik van Android Automotive: wie een Android telefoon heeft, voelt zich meteen thuis in de Leaf. Dat maakt deze Nissan veel vertrouwd dan de "rijdende computers" van de Chinese nieuwkomers.

Ook standaard in de testauto is een audiosysteem van Bose. Dit heeft een bombastisch en vermoeiend geluid, waardoor het voor hifi-liefhebbers alleen acceptabel is voor podcasts en audioboeken. De muziek klinkt te kunstmatig om prettig naar te kunnen luisteren. Wederom verdient het absolute basismodel daarom de voorkeur.



Elektrische auto

De Leaf is leverbaar met een batterij met een capaciteit van 52 kWh en een van 75 kWh. Die laatste biedt een theoretische actieradius van 622 km en daarmee kan de Leaf worden gereden als een auto met benzinemotor: meerdere dagen rijden, dan opnieuw vullen. Het betekent ook dat heel veel extra wordt betaald voor capaciteit die eigenlijk overbodig is. Wie ervaring heeft met elektrisch rijden, weet namelijk dat iedere stop (winkelcentrum, kantoor, familiebezoek) wordt gebruikt om bij te laden. Dan is

de actieradius van 445 km voor de kleinere batterij nog altijd meer dan genoeg, terwijl het de auto een stuk betaalbaarder maakt.

Een soortgelijk verhaal hoort bij de motoren. De Leaf met 75 kWh batterij is gekoppeld aan een 217 pk / 355 Nm sterke elektromotor. Die heeft echter zoveel vermogen, dat de voorwielen het niet altijd effectief kunnen overbrengen op het wegdek. De 177 pk / 345 Nm van de hier gereden versie is ruimschoots voldoende. Bovendien zit de kracht van een elektrische auto in de uitstekende reactiesnelheid (een elektromotor hoeft niet op toeren te komen om vermogen te kunnen leveren) en souplesse. Die biedt de basismotor volop, waardoor ook het instapmodel alle voordelen van elektrisch rijden biedt.



Bij die voordelen hoort ook de mogelijkheid om te rijden met één pedaal. In de zogenaamde "ePedal"-modus volstaat het om het stroompedaal los te laten om af te remmen. Hoe sneller het stroompedaal wordt losgelaten, hoe harder de Leaf remt en energie terugwint. Alhoewel de Leaf een warmtepomp heeft om het verbruik ook bij koud weer te beperken, liep het verbruik bij zeer hoge buiten-temperaturen juist sterk op (16 kWh / 100 km) door intensief gebruik van de airconditioning.

Weggedrag

Omdat het om vertrouwen gaat bij de Leaf, heeft Nissan gekozen voor een geavanceerd onderstel. De Leaf is daarom goedmoedig en dynamisch tegelijk. De

auto laat zich alles welgevalen en reageert ongeacht de snelheid en omstandigheden grofweg op dezelfde manier. Of de auto nu kalm wordt bestuurd of een bocht om wordt gesmeten, de Leaf reageert voorspelbaar en veilig. Op de lange afstand is de Leaf stabiel en rustig en valt niet op hoe goed de auto in feite is.



Conclusie

Met de derde generatie van de Leaf wil Nissan de massa aanspreken. Dat doet het door geavanceerde techniek zo vertrouwd mogelijk aan te bieden. Daarbij legt Nissan meer dan ooit de nadruk op de vormgeving, waardoor de Leaf ook een auto is die om het uiterlijk wordt gekozen.

Deze tweede proefrit met de Nissan Leaf wijst uit dat de batterij met de minste capaciteit (52 kWh) goed genoeg is. Omdat Nederland een uitstekend netwerk van laders heeft, kan bij iedere stop worden bijgeladen en is het bereik ruimschoots voldoende. De basismotor biedt vrijwel hetzelfde koppel als de sterkere variant, en daarom is het verschil in de praktijk gering. Ook de 177 pk sterke Leaf is vlot, stil en soepel. Door dan ook nog eens te kiezen voor de basisuitvoering, of één niveau daarboven, wordt de Leaf een slimme keuze. De titel van dit artikel ("Voor de grijze massa") moet daarom niet gelezen worden als "voor saaie mensen", maar als "gekozen door het brein". ■

Specificaties

Nissan Leaf

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	435 x 181 x 155 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.789 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	975 kg
Batterij	52 kWh
Bagageruimte	437/1062 l
Bandenmaat	195/60R18

Motor en prestaties



Vermogen	177 pk @ 0 rpm
Koppel	345 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.3 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	13.70 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	445 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.990,-
Prijs instapmodel	€ 33.990,-