



Nissan Leaf

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

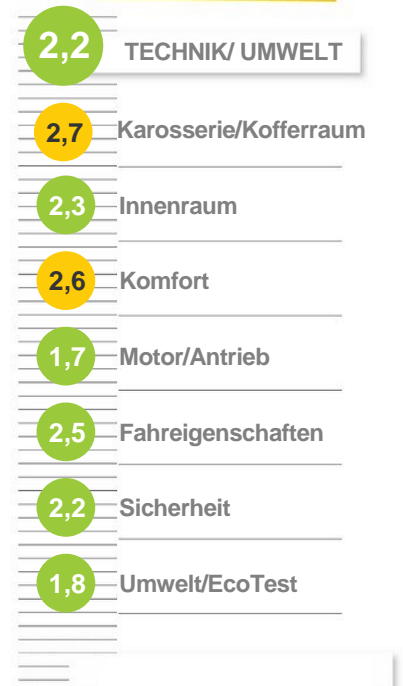
Das erste Elektroauto von Nissan heißt Leaf. Es ist etwas größer als ein VW Golf und kann daher selbst vier Erwachsenen samt Gepäck genug Platz bieten. Das Fahrwerk ist komfortabel und sicher abgestimmt. Der Elektromotor leistet 109 PS und hat schon ab Start ein Drehmoment von 280 Nm. Damit ist der Leaf nicht nur leise, sondern sogar richtig flott unterwegs, insbesondere im Stadtgebiet. Selbst auf der Landstraße stellen Überholmanöver kein Problem dar. Auf der Autobahn sind über 140 km/h drin. Lange hält der Elektro-Nissan das hohe Tempo aber nicht durch, dann leeren sich die Akkus nämlich in Windeseile. Vernünftig gefahren reicht die Akkuladung für deutlich über 100 km. Geladen werden kann via Standard-Steckdose in langen 12 Stunden oder via Starkstrom an speziellen Stationen in einer halben Stunde auf 80 Prozent - jedoch gibt's diese Ladestationen in Deutschland praktisch noch nicht. Beim Preis hat Nissan ordentlich kalkuliert, knapp 37.000 Euro mit üppiger Ausstattung sind für ein Elektroauto noch im günstigen Rahmen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Renault Fluence ZE.

+ vollwertiges, komfortables und sicheres Auto, gutes Platzangebot, praktische technische Details für Elektromobilität, Standheizung serienmäßig

- geringe Reichweite



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Die Karosserie macht bei Verarbeitung und Finish eine gute Figur. Auch wenn man genau hinsieht, kann man die sorgsame Gestaltung im Detail sehen. Es stören keine häßlichen Schweißpunkte und die Türrahmen sind mit Kunststoffverkleidungen versehen, so dass man im Innenraum nicht auf "nacktes" Blech sieht. Besonders hervorzuheben ist die optimale Verkleidung des Unterbodens, die der aerodynamischen Optimierung des Leaf dient. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet und verschmutzen damit nicht so schnell. Auf den vorderen Schwellern gibt es eine Kunststoffauflage, um das Blech vor Kratzern zu schützen. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort. Kunststoffteile in unterschiedlichen Farbtönen lockern den Innenraum etwas auf, an haptisch angenehmen Aufschäumungen hat man aber gespart - an der sauberen Verarbeitung und dem festen Sitz der Bauteile gibt es jedoch nichts auszusetzen. Der "Tankdeckel" für die Steckdosen am Auto ist leider nicht in die zentrale Verriegelung des Fahrzeugs integriert, es befindet sich aber ein einigermaßen gut erreichbarer Hebel unten am Armaturenbrett - wenn man erstmal "gelernt" hat, wo dieser platziert wurde. Auch auf schlechten Straßen bleibt es im Innenraum ruhig, nichts klappert oder vibriert. Maximal können 450 kg (inkl. Fahrer) zugeladen werden.

⊖ Seitliche Schutzleisten gibt es nicht, ebenso wenig Kunststoffeinlagen in den Stoßfängern, die kostengünstigere Reparaturen im Falle kleiner Beschädigungen ermöglichen würden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Beschädigungen behoben werden können.

3,2

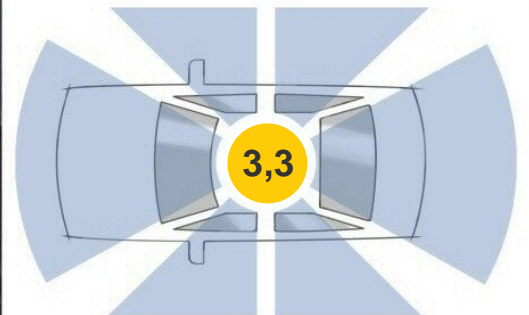
Sicht

Besonders übersichtlich ist der Leaf nicht, das ist auch etwas dem modernen Außendesign geschuldet. Den Beginn der Front muss man mehr abschätzen als dass man ihn wirklich sehen kann, und nach hinten schränken vor allem die breiten C-Säulen die Sicht ein. Daher fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung nur durchschnittlich aus. Immerhin sind die hinteren Kopfstützen recht flach und schränken die Sicht nicht zu sehr ein. Bodennahe Hindernisse vorne können noch recht nah am Fahrzeug gesehen werden, hinten wird das schon deutlich schwieriger. Die Sicht in den Außenspiegeln zufriedenstellend, die im Rückspiegel innen lässt etwas zu wünschen übrig.

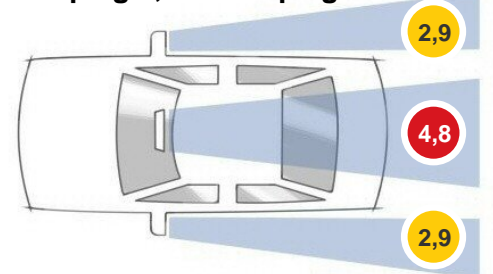


Unter der Ladeklappe befinden sich die Anschlüsse für Starkstrom und für die haushaltsübliche Steckdose.

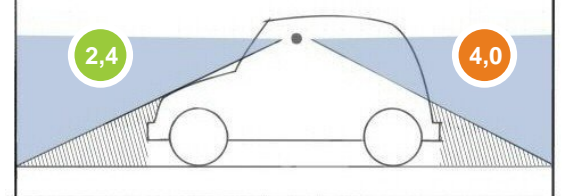
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

+ Der Leaf verfügt über Tagfahrlicht, leider nur in Halogenlicht-Ausführung - LED-Lampen würden Strom sparen. Immerhin wird das Abblendlicht über LED-Scheinwerfer erzeugt. Das Licht ist nicht besonders hell, aber sehr kontrastreich. Damit hat man gegenüber Halogenscheinwerfern einen deutlichen Vorteil. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wirkung. Eine Heckkamera ist serienmäßig, elektronische Parksensoren für Front und Heck gibt es vorerst nur im Zubehör.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

2,2 Ein-/Ausstieg

+ Vorne wie hinten lässt es sich in den Leaf recht angenehm ein- und aussteigen, die Schweller sind nicht zu hoch und die Türausschnitte ausreichend groß. Nur der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist nicht optimal. Im Leaf gibt es einen schlüssellosen Zugang serienmäßig, man kann entweder über die Fernbedienung oder über Tasten an den vorderen Türgriffen das Fahrzeug ent- und verriegeln. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, sie können die Türen an an Steigungen zuverlässig offen halten. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden - nur nicht für den Fahrer.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Im Normalfall steht ein Kofferraumvolumen von 295 l zur Verfügung - das ist in dieser Fahrzeugklasse eher mager. Jedoch kann man die Rückbank umklappen und den Stauraum auf 645 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich etwa zur Hälfte bis unters Dach beladen, so dass auch der Transport sperriger Gegenstände möglich ist.



Der Kofferraum mit 295 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe ist einfach zu entriegeln und leicht anzuheben. Das Schließen erleichtert eine Griffmulde in der Klappeninnenverkleidung. Es wird eine recht große Kofferraumöffnung freigegeben, die sich allerdings nach unten hin an den Seiten verjüngt - ein Tribut an das Design. Der Kofferraum ist nicht zu tief und kann soweit ordentlich genutzt werden, jedoch ist der Boden nicht ganz eben. Die Radkästen stehen ein wenig in den Laderaum und die Barriere zwischen den Hinterrädern stört.

- Die Heckklappe öffnet nur gut 1,77 m - das ist für europäische Personen oft zu wenig, man muss Acht geben, sich nicht den Kopf zu stoßen. Mit über 72 cm liegt die äußere Ladekante hoch, noch mehr stört aber die innere Bordwand mit knapp 25 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss; besorgt man sich die im Zubehör erhältliche Kofferraumbox, ergibt sich ein weitgehend ebener Kofferraumboden, der aber im Bereich der Box nur bis 68 kg belastet werden darf. Mit nur einer Lampe fällt die Kofferraumbeleuchtung etwas schwach aus. Bei umgeklappter Rückbank hat man eine große Stufe am Kofferraumboden (bei Einsatz der Box ergibt sich ein ebener Ladeboden).

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Lehnen der Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Mechanismus ist einfach und ohne Kraftaufwand zu bedienen. Ordert man die zweigeteilte Ablagebox für den Kofferraum, dann stehen praktische, unterteilbare Staufächer sowie ein ebener Kofferraumboden zur Verfügung.

⊖ Ohne die Kofferraumbox fehlen Ablagen und Haken (nur ein kleiner seitlich rechts vorhanden) für kleine Utensilien im Kofferraum.

2,3 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Wer das erste Mal in den Leaf einsteigt, wird erstaunt bis überfordert sein durch die futuristische Cockpitgestaltung. Man muss sich erst einmal zurecht finden. Hat man sich mit den Grundfunktionen aber vertraut gemacht, lässt sich der Leaf einfach steuern und gibt auch bei der Ergonomie wenig Anlass zu Kritik. Pedale und Schalthebel (handtellergroßer Knopf zum "Schieben") sind passend angeordnet, die Instrumente mit gutem Kontrast versehen und sehr umfangreich. Der Digitaltacho und die weiteren Anzeigen wie Batteriefüllstand und -temperatur sind nicht so einfach wie



Der Nissan Leaf überzeugt durch gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

Analoganzeigen aus dem Augenwinkel heraus erkennbar - aber das ist konzeptbedingt. Es gibt unzählige Kontrollleuchten für alle möglichen Funktionen. Hervorzuheben sind die Sonderfunktionen des serienmäßigen Navigationssystems für Elektrofahrzeuge. Beispielsweise kann man sich den Aktionsradius in Abhängigkeit von der verfügbaren Reichweite in der Karte anzeigen lassen. Zudem informiert das Navi, wo Stromladestationen liegen, und kann sich sogar die Orte merken, an denen das Auto schon mal geladen wurde. Bisher eines der besten Gesamtpakete und zum jetzigen Zeitpunkt einmalig. Über den großen Touchscreen kann man auch die serienmäßige Standheizung einstellen, die das Auto schon mal vorheizt, wenn es noch an der Steckdose hängt - eine weitere der zahlreichen praktischen Lösungen im Leaf. Die Standardfunktionen wie Scheibenwischer mit Regensensor und Lichtautomatik sind natürlich auch vorhanden. Vier elektrische Fenster gibt's ebenso, leider nur für das Fahrerfenster mit Automatikfunktion. Die Steuereinheit für die Klimaautomatik sitzt günstig und ist verständlich gestaltet. In die Bedienung des Radios sollte man sich vor Fahrtbeginn einarbeiten - hier gibt's einfachere Lösungen. Aber man kann sogar über Bluetooth Audiogeräte koppeln und die Musik von dort im Auto abspielen - das Entertainment-System ist auf der Höhe der Zeit. Speedlimiter und Tempomat lassen sich einfach einstellen, man kann die Geschwindigkeit genau vorwählen. Komfort-Blinker und Berganfahrhilfe sind auch an Bord.

⊖ Der Tempomat ist erst ab 40 km/h aktivierbar - damit kann man ihn nicht benutzen, wenn man durch Tempo-30-Gebiete in der Stadt fährt.

2,6 Raumangebot vorne*

Der Platz auf den Vordersitzen reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,82 m. Limitierend ist hierbei der Fußraum, im Kopfbereich steht noch reichlich Kopffreiheit zur Verfügung. Das sorgt für ein luftiges Raumgefühl, wozu auch die großzügig dimensionierte Innenbreite beiträgt.

3,1 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für Menschen mit 1,85 m Größe eingestellt, reicht der Platz auf den hinteren Sitzen für Personen bis 1,84 m. Dabei sind Kniefreiheit und Kopffreiheit in etwa gleich limitierend. Die Innenbreite geht für diese Klasse in Ordnung, drei Erwachsene können ohnehin nicht bequem nebeneinander sitzen. Insgesamt ist das subjektive Raumempfinden gut.

2,6 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Nissan tendenziell komfortabel gewählt, sehr gut passend zum Charakter des Fahrzeugs. Fahrbahnen mit langgezogenen Bodenwellen werden insgesamt passabel abgedämpft und bringen die Karosserie kaum aus der Ruhe. Kurzweilige Fahrbahn - wie beispielsweise vor Ampeln zusammengestauchter Teer - absorbiert das Leaf-Fahrwerk gut, an die Insassen wird nur wenig weitergereicht. Auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel kommen nur stark gedämpft bis in den Innenraum und sind daher keine Belastung. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, die Karosserie liegt ruhig auf der Straße. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven liegt im zufriedenstellenden Bereich. Voll beladen nimmt das Nachschwingen der Karosserie zu und die Federung kommt bei manchen Bodenwellen an ihre Grenzen - alles aber im üblichen Rahmen. Unterm Strich ist das Leaf-Fahrwerk ausgewogen und auch für längere Strecken angenehm, besonders in der Stadt kann es seine Stärken ausspielen.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz verfügt über die üblichen Einstellmöglichkeiten, bei der Justierung in der Höhe ändert sich auch etwas die Neigung der Sitzfläche. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze verfügen über zufriedenstellende Konturen und bieten bei schnellen Kurvenfahrten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Sitze sind ausgewogen gepolstert und auch für längere Strecken geeignet. Der Fahrer kann insgesamt eine gute Sitzposition finden und auch sein linkes Bein gut abstützen. Die Sitzplätze hinten sind annehmbar konturiert, die Lehne hoch genug und die Sitzfläche nicht zu kurz. Erwachsene können bequem sitzen, ihnen wird nur etwas wenig Oberschenkelauflage geboten.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bis 130 km/h niedrig, es sind nur Wind- und Fahrgeräusche wahrnehmbar. Der Motor ist dezent lediglich bei niedrigen Geschwindigkeiten zu hören. Entspanntes Fahren ist selbst bei Höchstgeschwindigkeit möglich. Gerade innerorts liegt die Lautstärke im Innenraum sehr niedrig, eine der Stärken von technisch ausgereiften Elektroautos.

3,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur nur gemeinsam vorgeben, ebenso kann die Luftmengenverteilung nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden. Die Elektronik bietet aber noch deutlich mehr Funktionen. So kann man die Heizung auch aktivieren, wenn das Auto an der Steckdose hängt, und damit schon vor der Fahrt den Innenraum aufheizen und dabei nicht dem Akku Ladung entziehen. Das ganze kann per Timer programmiert werden. Diese Standheizung gibt es serienmäßig, sie zieht etwa 2 kW.

– Die Heizwirkung ist vorne wie hinten nur ausreichend. Immerhin spricht die Heizung vorne schon recht bald etwas an, so dass man nicht die ganze Zeit im völlig Kalten sitzt, jedoch wird es nicht wirklich warm. Ganz anders sieht es natürlich aus, wenn man vorher die Standheizung genutzt hat.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

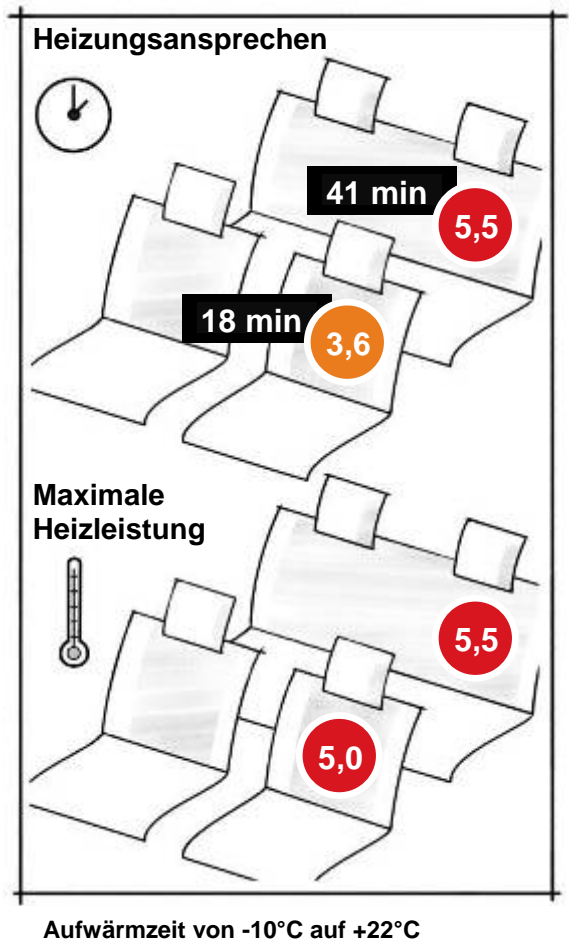
Mit dem Nissan Leaf geht es erstaunlich flott voran, erst ab etwa 120 km/h wird die Beschleunigung etwas zäher. Dennoch erreicht das Elektroauto problemlos seine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. An der Ampel kann man flott starten und auch auf der Landsstraße sind Überholmanöver kein Problem. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Leaf in 7,1 Sekunden. Man ist im aktuellen Leaf also absolut ausreichend für alle Lebenslagen motorisiert.

1,0 Laufkultur

+ Der Elektromotor läuft völlig vibrationsfrei, entsprechend ruhig bleibt es im Innenraum - kein Vergleich zu einem Auto mit Verbrennungsmotor. Hochfrequente Geräusche des Motors sind sehr gut gedämpft, im Innenraum hört man davon nichts. Damit wäre dieser Antrieb auch für Langstrecken geeignet - wenn die Akkus noch mehr Reichweite ermöglichen würden. Es gibt bei hoher Leistungsabforderung auch keine Motorruckler, wie sie in manch anderen Elektroautos auftreten.

1,3 Schaltung

+ Konstruktionsbedingt ergeben sich bei der Eingang-Automatik keine Schaltrucke. Völlig ruckfrei und gleichmäßig kann vom Stillstand bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt werden - ideal. Wählt man eine Fahrtrichtung, ist das Getriebe auch sogleich einsatzbereit, es ergibt sich keine Verzögerung und man kann sofort losfahren. Das Design und die Bedienung des Getriebewählhebels sind zu Beginn etwas gewöhnungsbedürftig.



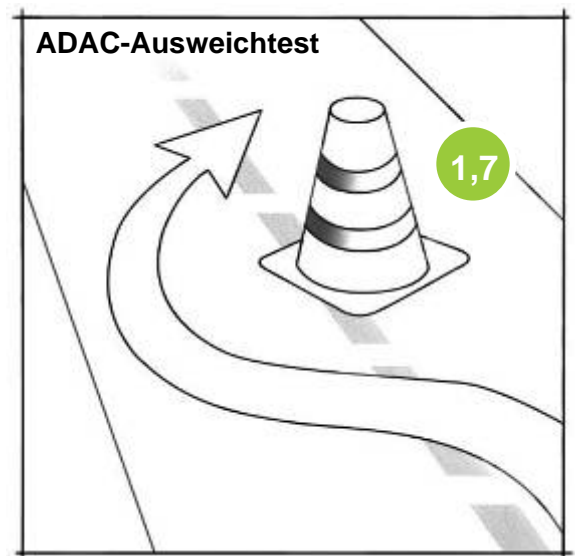
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Getriebes passt einwandfrei. Es gibt zwei verschiedene Fahrmodi mit unterschiedlichen Rekuperationseinstellungen und damit unterschiedlichen Bremswirkungen, wenn der Fahrer vom Gas geht. In Stufe D hat man eine für die meisten Situationen passende Bremswirkung, die Stufe Eco eignet sich mit stärkerer Rekuperation (und damit verbundener Bremswirkung) z.B. für Stadtfahrten und Bergabfahrten.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Leaf zeigt auf Lenkimpulse eine gute Reaktion und bleibt auch bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen sicher auf Kurs. Damit lässt er sich entspannt fahren. Die Traktionskontrolle kann auf glatter Fahrbahn besonders effizient regeln, weil sich der Elektromotor deutlich feinfühlicher ansteuern lässt als ein Verbrennungsmotor. So ist es der Elektronik möglich, an der Haftungsgrenze die Vorderräder mit exakt der passenden Kraft zu versorgen, um ein optimales Anfahren zu ermöglichen - das kann in bestimmten Situationen sogar besser funktionieren als bei einem konventionell motorisiertem Fahrzeug mit Allradantrieb. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Leaf untüchtig, er reagiert gut auf Lenkbefehle. Tendenziell durchfährt er den Parcours untersteuernd, ein Übersteuern zeigt er nicht. Die ESP-Eingriffe sind effektiv und wenig auffällig. Der Lastwechsel fällt moderat aus, in Phase 3 ergibt sich kaum ein Gegenpendler. Insgesamt ein sicheres und gut beherrschbares Fahrverhalten. Die Batterien sind im Fahrzeugboden untergebracht, beim Fahren macht sich der niedrige Schwerpunkt positiv bemerkbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Leaf im Grenzbereich, ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegenkommt und sie vor keine großen Herausforderungen stellt. Geht der Fahrer in der Kurve vom Gas, ergibt sich nur eine leichte, gut beherrschbare Lastwechselreaktion. Bei voller Beladung bleibt das Elektroauto gutmütig und behält sein sicheres Kurvenverhalten.

2,6 Lenkung*

Das Anlenkverhalten ist gut, die Lenkung arbeitet insgesamt recht präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Besonders direkt ist sie nicht ausgelegt, dafür aber insbesondere beim Rangieren sehr leichtgängig. Der Wendekreis fällt mit knapp 11,5 m nur durchschnittlich für diese Klasse aus.

3,4

Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Nissan Leaf durchschnittlich 40,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist nur ein mäßiges Ergebnis, hinzu kommt, dass die Bremsanlage bei sehr starker Beanspruchung an Standfestigkeit verliert. Die nur ausreichende Bremsleistung ist auch auf die Energiesparreifen zurückzuführen. Insgesamt spricht die Bremse zufriedenstellend an und lässt sich ordentlich dosieren.

2,2

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Nissan Leaf verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten. Die Rückleuchten in LED-Ausführung sprechen besonders schnell an und sind zudem vom nachfolgenden Verkehr besser zu erkennen.
- ⊖ Reflektoren oder Warnleuchten in geöffneten Türen gibt es leider nicht.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Bisher wurde nur von der Rechtslenker-Version des Leaf ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm durchgeführt. Dieser erreichte mit 89 Prozent ein gutes Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 2011). Der Leaf verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorne reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m, sie haben einen besonders geringen Abstand zu den Köpfen der Passagiere und können damit optimal wirken. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den Bügeltürgriffen kann mit hoher Zugkraft angezogen werden, so ist es leichter möglich, nach einem Unfall verklemmte Türen zu öffnen.
- ⊖ Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz. Zudem ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze nur zufriedenstellend.

2,3

Kindersicherheit

Auf der Rückbank können bis zu zwei Kindersitze nebeneinander eingebaut werden. Für drei nebeneinander ist die Innenbreite zu knapp.

- ⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der Leaf mit 83 Prozent gut ab. Auf den äußeren Plätzen der Rückbank kann man Kindersitze mittels Isofixhalterungen und Ankerhaken befestigen. Aber auch mit den Gurten klappt das ordentlich, weil sie lang genug sind und die Gurtanlenkpunkte sinnvoll gelegt wurden. Nur die Gurtschlösser sollten besser fixiert werden. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar, damit dürfen auch hier Kindersitze installiert werden.
- ⊖ Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz (außer Fahrerfenster).

2,5

Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Leaf 65 Prozent. Nur die Randbereiche der Motorhaube links und recht und vorne an der Schnauze sollten noch weicher gestaltet werden, ansonsten sind die Front und die Motorhaube gut entschärft.

1,8

UMWELT/ECOTEST

1,8

Verbrauch/CO₂*

⊕ Der durchschnittliche Energieverbrauch des Nissan Leaf im ADAC EcoTest liegt bei 20,39 kWh pro 100 km. Legt man den durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland zugrunde, ist mit der Erzeugung dieser Strommenge ein CO₂-Ausstoß von etwa 115 g pro Kilometer verbunden. Damit kann er in der unteren Mittelklasse im EcoTest erfreuliche 42 Punkte im Bereich CO₂ erzielen. Innerorts benötigt der Elektro-Nissan 17,05 kWh pro 100 km, außerorts 17,38 kWh pro 100 km und auf der Autobahn 24,81 kWh pro 100 km. Damit beträgt die maximale Reichweite im EcoTest-Mix etwa 118 km (mit teilweise eingeschalteter Klimaanlage). Ohne Klimaanlage und ohne Heizung beträgt die Reichweite deutlich über 120 km. Dem Fahrer werden am Bordcomputer die verschiedenen Reichweiten je nach Nutzung zusätzlicher Verbraucher angezeigt. Auch die aktuelle Fahrweise wirkt sich rasch auf die Reichweitenanzeige aus, so dass eine gute Planung möglich ist.

1,8

Schadstoffe

⊕ Der Nissan Leaf stößt beim Fahren selbst zwar keine Schadstoffe aus, bei der Stromerzeugung entstehen diese jedoch schon. Setzt man auch hier wieder den durchschnittlichen Schadstoffausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland an, kann der Elektro-Nissan trotzdem gute 42 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der Leaf 84 Punkte und damit vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	6150 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	2730 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom)	20,39 kWh
Testverbrauch/100 km Stadt/Land/BAB	17,05 / 17,38 / 24,81 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	0g/km / 110g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4445/1770/1545 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1545 kg/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	295 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	n.b. kg
Batteriekapazität	24 kWh
Reichweite	118 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Heckkamera	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Schnell-Lade-Funktion (Gleichstrom 400 V)	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,2	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,6	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	1,8
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,8
Federung	2,1		
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	3,4		
Motor/Antrieb	1,7		
Fahrleistungen*	2,7		
Laufkultur	1,0		
Schaltung	1,3		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich