

-  **Elektro-Motor**
-  **49.350 €**
-  **160 kW/217 PS**
-  **466 km**
-  **17,6 kWh pro 100 km**



Nissan Leaf (75 kWh) Evolve

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse

Als Nissan im Jahr 2012 den ersten Leaf nach Europa gebracht hat, war das eine Pionierleistung auf dem Gebiet der Elektromobilität. Es gab kaum Ladeinfrastruktur und das bei einer überschaubaren Batteriegröße und Reichweite, wie sie heute schon Plug-in-Hybride bieten. Nur dass der Leaf keine Antriebsalternative zur Batterie hatte. Der Leaf wurde kontinuierlich weiterentwickelt, bekam größere Batterien, stärkere Antriebe und eine bessere Ladeleistung. Auch der als zweite Generation verkaufte Leaf hatte immer noch die "alte" Plattform unter dem neu designten Blech. Die technischen Fortschritte waren aber erheblich. Die jetzt erschienene dritte Generation ist nun wirklich ein komplett neues Auto, was man nicht nur sieht, sondern auch beim Fahren merkt. Man ist in einem kräftigen Fünftürer in Coupé-Form unterwegs, der mit seiner größeren Batterie 75 kWh Strom speichert und neben der mehr als ausreichenden Leistung von 160 kW auch eine praxistaugliche Reichweite von gut 450 km bietet. Mit über 150 kW maximaler Ladeleistung gelingt das Nachladen zügig - sofern man nicht unter 10 % mit dem Schnellladen startet. Denn dann wird die Batterie zu schnell warm und muss kurzzeitig die Leistung zur Kühlung reduzieren, um anschließend wieder schnell weiterzuladen. Es bleibt zu hoffen, dass Nissan hier über ein Software-Update noch nachbessert und die Ladekurve optimiert. Ansonsten ist der neue Leaf ein angenehmes Reiseauto mit sicheren Fahreigenschaften und allen aktuellen Assistenten, um aktiv unterstützt und komfortabel unterwegs zu sein. Auf langen Strecken unterstützt das Navigationssystem, indem es automatisch sinnvolle Ladestopps in die Route integriert. Der Nissan bietet ausreichend Platz, einen gut nutzbaren Kofferraum und bleibt dabei angenehm kompakt, um leichter einen Parkplatz zu finden und allgemein Fahrten in der Stadt weniger anstrengend zu machen. Im Test trat der Leaf mit der großen Batterie in der höchsten Ausstattung Evolve an - damit ist er umfassend ausgestattet und lässt praktisch keine Wünsche mehr offen. Das hat allerdings auch seinen Preis, denn der liegt über 48.000 Euro. Für sich gesehen eine Menge Geld, im Konkurrenzumfeld aber ein attraktives Angebot für ein ausgewogenes Auto.

- ✓ **umfangreiche Ausstattung, gute Fahrleistungen, sicheres Fahreigenschaften, kompakte Außenmaße**
- ✗ **begrenzte Kopffreiheit hinten, umständliche Türgriffe, geringe Anhängelast, teils lange DC-Ladedauer**

ADAC Urteil

- 2,2** Autotest
- 2,7** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,7** Familie
- 3,8** Stadtverkehr
- 2,5** Senioren
- 3,3** Langstrecke
- 2,9** Transport
- 2,3** Fahrspaß
- 2,4** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Cupra Born, MG MG4, Opel Astra, Peugeot 308, VW ID.3



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie	03	2,6 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,0 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,3 Innenraum	05		
Bedienung	05	1,9 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,7 Autokosten	11
2,5 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08	Eigenschaften des Elektroantriebs	13
Klimatisierung	08		
		Fahrzeugdaten	14
1,1 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

Notenskala

■ sehr gut 0,6 - 1,5
 ■ gut 1,6 - 2,5
 ■ befriedigend 2,6 - 3,5
 ■ ausreichend 3,6 - 4,5
 ■ mangelhaft 4,6 - 5,5

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen.

2,7 Karosserie

2,3 Verarbeitung

✓ Die Karosserie des Leaf ist sauber verarbeitet und alle Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert und weitgehend verkleidet. Auf separate Türrahmenverkleidungen innen muss man verzichten. Ansonsten gefällt der Innenraum durch seine wertigen Details. Teile des oberen Bereichs des Armaturenbretts und die oberen Türverkleidungen vorn wie hinten sind mit unterpolstertem Stoff überzogen. Auch an weiteren Stellen in den Türen und am Armaturenbrett findet sich unterschäumter bzw. weicher Kunststoff, was in dieser Klasse nicht mehr selbstverständlich ist. Erst im unteren Bereich des Innenraums muss man mit hartem Kunststoff auskommen. Stoffüberzug an Dachsäulen oder Sonnenblenden gibt es nicht. Die Verarbeitung selbst ist gut, insgesamt hinterlässt der Leaf einen soliden und gefälligen Eindruck.

✗ Die Fronthaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt werden muss – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

3,3 Alltagstauglichkeit

Die 75,1-kWh-Batterie (netto) des Leaf kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) kostet extra, immerhin ist das Kabel mit Typ-2-Stecker Serie. Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden im kleinen Fach rund um das Reifenreparaturset verstaut werden – das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten.

Das Laden über 230 V dauert etwa 36 Stunden, ergibt also in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung knapp acht Stunden (bei 11 kW) bis elf Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nachgemessene 40 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeleistung im Test von bis zu 153 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen erreicht und sackt nach gewisser Zeit – in unserem Test ab 38 Prozent SOC – deutlich ab, weil die Batterie zu heiß wird. Ist die Batterie auf Wohlfühltemperatur abgekühlt, erhöht sich die Ladeleistung wieder. Die temporäre Absenkung der Ladeleistung bis auf 20 kW kostet Zeit, daher ergibt sich trotz der theoretischen hohen Ladeleistung eine effektiv vergleichsweise lange Ladezeit von 10 auf 80 Prozent. Dieser Ladeleistungseinbruch erfolgt vor allem dann, wenn man mit dem Schnellladen unterhalb von 15 Prozent Batterieladestand startet. Auch wenn die insgesamt Ladeperformance gegenüber dem Vorgänger deutlich besser ist, ist dieser Nachteil im Thermomanagement der Batterie absolut nicht zeitgemäß.

Im Infotainment-Menü kann man sehen, wie gut die Batterie aktuell vorkonditioniert ist und wie lange die ideale Ladetemperatur zu erreichen noch dauern würde. Die Batterieheizung wird entweder automatisch über eine Ladesäule als Navigationsziel aktiviert (manuell abschaltbar) oder kann über eine Schaltfläche direkt eingeschaltet werden. Die Ladeplanung innerhalb des Navigationssystems funktioniert gut, auf längeren Strecken werden Ladestopps sinnvoll eingebunden und die Fahrzeiten entsprechend kalkuliert. Die prognostizierte Reichweite ist realistisch und verlässlich. Während des Ladevorgangs wird die aktuelle Ladeleistung und die verbleibende Ladedauer bis 80 bzw. bis 100 Prozent SOC angezeigt. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Autotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 465 km – ein praxistauglicher Wert. Bei sommerlichen innerorts-Fahrten und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von um die 500 km möglich. Im Alltag hängt die tatsächlich erzielbare Reichweite wie üblich stark von Temperatur, Fahrtempo, Topografie und Fahrweise ab.

Eine Anhängelast ist zwar zulässig, sie fällt mit 975 kg für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger aber bescheiden aus. Als Stützlast auf der Anhängerkupplung sind bis zu 75 kg erlaubt, das reicht locker für einen Fahrradträger samt zwei schwerer Pedelecs. Das Leergewicht des Test-Leaf beträgt rund 1,9 t, die maximale Zuladung liegt bei 486 kg – das sollte zumindest für vier Erwachsene und ihr Gepäck reichen.

Die für aktuelle Elektroautos sogar kompakte Außenlänge von 4,35 m und der zufriedenstellende Wendekreis von 11,4 m machen den Leaf für die Stadt recht praktisch – mit der Breite von 2,11 m (inklusive Außenspiegel) wird es aber wieder komplizierter. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert. Man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Nissan geladen ist. Dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

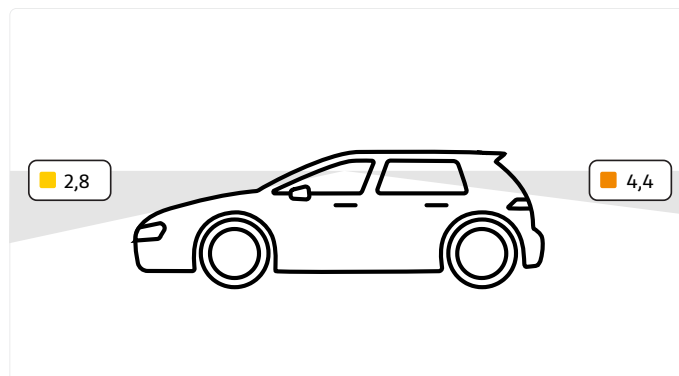
✗ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, im Pannenfall muss man sich mit dem Reifendichtmittel behelfen. Das kann kleine Beschädigungen abdichten – bei größeren Rissen oder dergleichen bleibt nur der Abschlepper.

3,3 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des Leaf einigermaßen abschätzen. Schätzen muss man deshalb, weil die Vorderkante wie auch der exakte Heckabschluss vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen sind. Man hat insgesamt eine nur ausreichende Sicht rundherum aus dem Auto, wobei gerade die extrem breiten hinteren C-Säulen, aber auch die flache Heckscheibe die Sicht einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Elektro-Nissan nur ein ausreichendes bis mangelhaftes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn noch einigermaßen nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten erst in größerer Entfernung.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht Nissan mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie Kameras an Front, Heck und Fahrzeugseiten. Das wirklich hilfreiche 360-Grad-Kamerasystem ist also Serie, ein Parkassistent grundsätzlich nicht erhältlich.

Der Leaf ist serienmäßig mit LED-Frontscheinwerfern ausgestattet; die haben leider weder Kurven- noch Abbiegelicht, verfügen jedoch über einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt vom Fernlicht ausspart und damit ein Blenden vermeidet, ohne dass das Fernlicht als Ganzes abgeschaltet werden muss. Die Ausleuchtung der Straße gefällt. Das Abblendlicht ist zwar nicht besonders hell, aber weitgehend homogen. Nicht ganz so gleichmäßig erstrahlt das Fernlicht, aber auch damit ist man nachts sicher und stressfrei unterwegs. Die Rücklichter sind bei aktiviertem Tagfahrlicht auch teilweise beleuchtet, so dass der Leaf beispielsweise bei Nebel von hinten besser zu erkennen ist.



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

✓ Im Leaf sitzt man merklich höher im Vergleich zu einem klassischen Kompaktwagen, das erleichtert prinzipiell das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich sehr günstige 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher als beispielsweise bei einem Golf, beim Einsteigen muss man die Beine schon merklich anheben. Besonders schmal sind sie ebenfalls nicht ausgeführt. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Nachts wird über die Front- und Heckleuchten das Umfeld erhellt. Wenn man sich seinem Leaf nähert, aktiviert sich die Außenbeleuchtung und die vorderen Türgriffe fahren aus.

Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden.

✗ Hinten kommen unpraktische Klappgriffe zum Einsatz. Diese sind zwar elegant in die Seitenscheibe integriert, womit der Leaf auf den ersten Blick glatt als Dreitürer durchgehen könnte, für kleine Kinder sind sie jedoch nur schwer zu erreichen. Leider ist es noch immer möglich, das Keyless-System des neuen Leaf mit einem Funkverlängerer zu überlisten und das Fahrzeug unbefugt zu öffnen. Der sBewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit, wenn der Schlüssel ruhig liegt, die Funkfunktion abschaltet, ist keine wirklich sichere Lösung. Weiterführende Infos dazu findet man unter www.adac.de/keyless.

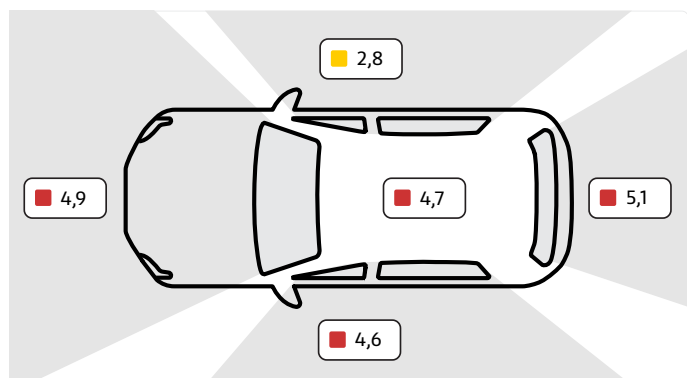
2,7 Kofferraum-Volumen

Befindet sich der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 355 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 460 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 775 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.250 l Volumen verfügbar.



Vor allem durch die breiten hinteren Dachstützen wird die Sicht aus dem Leaf eingeschränkt. Auf einen Heckscheibenwischer muss man auch verzichten.

✗ Beide Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen. Die Bereiche links und rechts neben/hinter dem Auto sind damit schlechter einsehbar. Eine automatische Abblendfunktion für die Außenspiegel gibt es nicht, über diese verfügt nur der Innenspiegel. Ebenso wenig ist für den Leaf ein Heckwischer oder eine Scheinwerferreinigungsanlage lieferbar. Ist der Warnblinker eingeschaltet, kann man mit dem normalen Blinker keine Richtungsanzeige mehr umsetzen.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



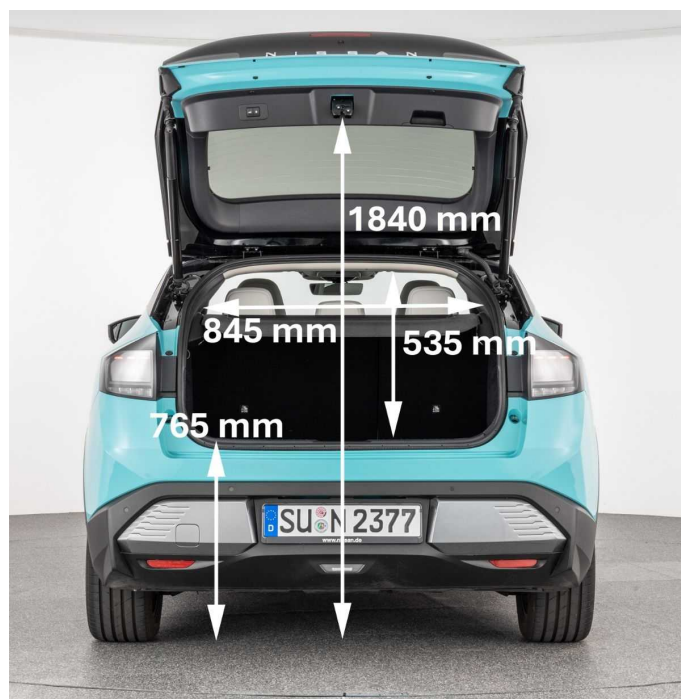
Der Kofferraum kann sich sehen lassen, erst recht angesichts der moderaten Außenlänge: 355 bis 1.250 l sind drin.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür ist serienmäßig an Bord. Eine berührungslose Öffnungsfunktion bietet Nissan aktuell nicht an. Auch über 1,85 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch das etwas abstehende Schloss im Auge behalten.

Die Ladekante liegt hohe 77 cm über der Straße und damit wenig günstig, weil Gepäck zum Einladen weit angehoben werden muss. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum - wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden 90 l vom Gesamtstauraum abgetrennt. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 16 cm an. Selbst dann gibt es unter dem Ladeabteil noch mehrere kleine Fächer mit insgesamt etwa 25 l Fassungsvermögen - dort kann man beispielsweise die Ladekabel unterbringen. Insgesamt lässt sich der Kofferraum mit seinem praktischen Format gut nutzen.

Auch seine Ausleuchtung ist gut, Nissan verbaut jeweils eine LED-Lampe links und rechts an den Seiten.



Die Heckklappe öffnet elektrisch und gibt eine große Öffnung frei. Die knapp 77 cm hohe Ladekante macht das Beladen aber mühsam.

2,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeluke in der Lehnenmitte für lange, schmale Gegenstände hat der Leaf nicht. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens seitlich und an der hinteren Bordwand zur Verfügung. Zwei Taschenhaken bietet der Kofferraum ebenfalls.

2,3 Innenraum

2,1 Bedienung

✓ Schon auf den ersten Blick wirkt das Cockpit im neuen Leaf aufgeräumt und vergleichsweise übersichtlich. Angesichts des Funktionsumfangs gar nicht so selbstverständlich. Nissan verbaut in seinem Elektroauto eine separate Klimabedieneinheit - das muss hier ausdrücklich hervorgehoben werden, weil es im Alltag klare Vorteile bringt. Die Tasten stecken zwar hinter einer ebenen Leiste, aber sind klar zu erkennen und damit in ihrer Funktionalität besser als im Display integrierte Felder. Im digitalen Kombiinstrument lassen sich die Anzeigen für Geschwindigkeit und Leistung auch als klassische Rundinstrumente darstellen. Ganz allgemein überzeugt der Leaf mit guter Ergonomie. Das Lenkrad ist ausreichend weit verstellbar, die Fahrtrichtung wird über eigene Tasten an der Mittelkonso-

le vorgewählt und die Pedale sind passend angeordnet. Die meisten Knöpfe sind nach Funktionen gruppiert (z. B. Klimatisierung und Fenster- sowie Spiegelbedienung) und beleuchtet - lediglich die Schalterbatterie links unten am Armaturenbrett wirkt wie eine Sammlung übriger Funktionen. Jedoch: Hat man sich etwas daran gewöhnt, weiß man die Knöpfe sehr zu schätzen, denn sie bieten Schnellzugriffe auf wichtige Funktionen, so dass man dafür nicht in die Tiefen der Menüs wandern muss.

Das 14,3-Zoll-TFT-Display hinter dem Lenkrad (Serie ab Engage+) lässt sich sehr gut ablesen, bietet unterschiedliche Layouts und informiert je nach Einstellung zusätzlich zu Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug. Auch die Navigationskarte lässt sich großformatig anzeigen. Der Bordcomputer

enthält alle wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei unterschiedliche Speicher: Langzeit, Kurzzeit und ab Ladung.

Der Touchscreen des Infotainmentsystems ist ebenfalls 14,3 Zoll groß und enthält ab der Ausstattung Engage+ auch die Navigationsfunktion. Die Direktwahltasten für die unterschiedlichen Menüs sind am unteren Bildschirmrand dauerhaft eingeblendet. Einen Drehregler zum Zoomen gibt es nicht, ein praktischer Lautstärkedrehknopf ist aber verbaut. Der Bildschirm liegt weit oben und damit gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber recht umfangreich. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen auf die Windschutzscheibe. Die elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts-

und Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und können auch mit der Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden – vorbildlich, denn bei asiatischen Autos ist das keine Selbstverständlichkeit.

✗ Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Die kreativen bis inkonsistenten Abkürzungen der Wörter und Sätze in den Menüs münden bisweilen im Rätselraten. Die Taste für die Aktivierung der elektrischen Handbremse befindet sich links unten am Armaturenbrett, ist dort für den Fahrer anfangs gar nicht so einfach zu finden und für den Beifahrer dauerhaft praktisch unerreichbar.



Nissan setzt weiterhin auf zahlreiche Tasten – eine gute Maßnahme. Denn es erleichtert die Bedienung der durchaus komplexen Systeme. Das Infotainment läuft stabil und schnell, die bisweilen skurrilen Abkürzungen in den Menüs halten die Nutzer geistig fit. Jetzt müssten die Einstellungen noch an einem Ort gebündelt sein – die Auswahl über den Bordcomputer ist teils mühsam.

1,4 Multimedia

✓ Nissan liefert den neuen Leaf in der höchsten Ausstattung Evolve mit einer umfangreichen Multimediaausstattung aus. Das Infotainmentsystem NissanConnect Navigation hat Google-Systeme wie Google Maps mit EV Routenplaner, den Google-Sprachassistenten oder den Google Play Store integriert. Damit hat das System eine umfangreiche Funktionalität und wird lange Jahre aktuell gehalten. Over-the-Air-Updates, Remote-Steuerungsmöglichkeiten und Echtzeit-Verkehrsinformationen verstehen sich da von selbst. Dienste

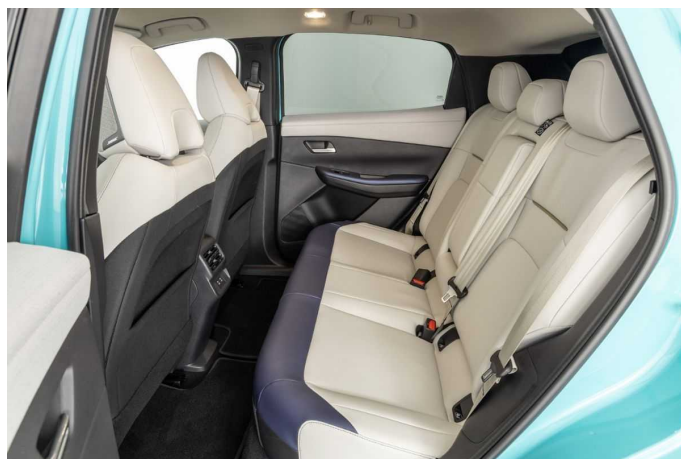
und Updates sind fünf Jahre inklusive, kosten danach Aufpreis. Ebenfalls Serie ist ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern, Subwoofer und Kopfstützenlautsprecher für den Fahrer, welche beispielsweise für Telefongespräche praktisch sein können. Smartphones lassen sich per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay oder Android Auto (auch kabellos) verbinden. Die induktive Lademöglichkeit für Smartphones ist serienmäßig. Über die Nissan Connect-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen und Funktionen rund ums Laden oder Klimatisieren gesteuert werden. Over-the-Air-Updates werden unterstützt. Es lassen sich eigene Nutzerprofile anlegen und bei Bedarf auch extra schützen.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Der neue Leaf bietet selbst großen Menschen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für über 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit ist üppiger (bis über zwei Meter Körpergröße ausreichend). Die Innenbreite ist mit rund 1,45 m angemessen. Die große Frontscheibe und das Panoramaglasdach lassen den Innenraum luftiger wirken, entsprechend hat man ein gutes Raumgefühl. Die hohe Karosserielinie und das wuchtige Armaturenbrett wirken aber etwas einengend. Dem kann man mit der mehrfarbigen Ambientebeleuchtung entgegensteuern, sie sorgt bei Nachtfahrten für mehr Tiefenwirkung im Innenraum.

3,4 Raumangebot hinten

Die Beinfreiheit hinten ist im neuen Leaf durchaus großzügig, obwohl das Auto bezüglich seiner Länge erfreulich kompakt ausfällt. Hier macht sich der Elektroauto-typische lange Radstand positiv bemerkbar. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 1,95 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Die nach hinten abfallende Dachlinie bringt Aerodynamikvorteile, schränkt aber die Kopffreiheit hinten spürbar ein - sie reicht noch bis gut 1,80 m Körpergröße, darüber geht der Kopf auf Tuchfühlung mit dem Dachhimmel. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, drei Erwachsenen gleichzeitig sei die Rückbank nur für kurze Strecken empfohlen.



Die Coupé-Silhouette wirkt sich auf die Kopffreiheit hinten aus - über 1,80 m kommt man dem Dachhimmel nah. Dafür ist die Beinfreiheit großzügig.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das asymmetrisch geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Ein kleines Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es jedoch nicht, dafür hat Nissan ein Zusatzfach mittig unten am Armaturenbrett verbaut, praktisch als Ergänzung zum klassischen Handschuhfach rechts daneben. Letzteres ist immerhin ausreichend groß und beleuchtet, jedoch nicht abschließbar oder kühlbar. Die Türfächer fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Innerhalb der hinteren Haltegriffe verbaut Nissan jeweils einen kleinen Haken z. B. zum Einhängen von Jacken.

2,5 Komfort

2,9 Federung

Nissan bietet für den Leaf nur das Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Mit seiner Fahrwerksabstimmung dürfte der Leaf die meisten Geschmäcker mindestens zufriedenstellen. Grundsätzlich spürt man eine gewisse straffe Note, der Komfort im Alltag geht aber in Ordnung - lediglich innerorts könnten die Dämpfer etwas sensibler ansprechen, wenn der Stromer mit seinen großen 19-Zoll-Rädern über Kanten fährt. Letztere und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel spüren die Insassen doch recht deutlich. Ansonsten weiß das Fahrwerk auch schlechte Straßen gut zu verarbeiten, mit zunehmender Geschwindigkeit sprechen die Federn und Dämpfer williger an. Das Elektro-Nissan kann auf langen Autobahnetappen überzeugen, weil hier der Komfort passt. Auch hohe Geschwindigkeiten kann man souverän und entspannt fahren.

2,5 Sitze

✓ Nissan verbaut im Leaf in der Evolve-Ausstattung serienmäßig elektrisch einstellbare Sitze. Sie können u. a. in der Höhe und Neigung eingestellt werden. Eine ausziehbare Oberschenkelauflage gibt es dagegen nicht. Die elektrische Vierwege-Lordosenstütze ist für den Fahrersitz Serie, für die Beifahrerseite nicht erhältlich. Die Kopfstützen können in der Höhe, jedoch nicht in der Reichweite eingestellt werden. Eine Memory-Funktion für die Einstellungspositionen sucht man vergeblich. Die beiden Vordersitze gefallen mit guten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden.

In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind aber noch zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die nur für große Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung bietet.

2,3 Innengeräusch

✓ Für ein niedriges Geräuschniveau im Innenraum kommt es grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Nissan einen ordentlichen Job gemacht, bei 130 km/h herrscht innen ein Geräuschpegel von 66,6 dB(A) - das ist ein noch guter Wert. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschkämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch dezente Abrollgeräusche zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind praktisch kaum vernehmbar, eher kommen leise Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

2,0 Klimatisierung

✓ Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist Serie. Die Intensität des Automatik-Modus kann nicht eingestellt werden, für die

meisten Alltagssituationen passt die vorhandene Automatikregelung. Der Luftaustritt oben, Mitte und unten lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt Beschlag- und Luftgütesensoren, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzlehnen zur Verfügung. Die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung sind Serie, eine Sitzheizung hinten oder Sitzlüftung grundsätzlich gibt es nicht. Die Standklimatisierung ist serienmäßig an Bord, ebenso die hinteren abgedunkelten Scheiben ab der B-Säule.

✗ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man daher nicht unabhängig voneinander einstellen.

1,1 Antrieb

1,4 Fahrleistungen

✓ Der Nissan Leaf wird von einem Elektromotor an der Vorderachse angetrieben. Dieser leistet bis zu 160 kW bzw. 217 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 355 Nm ab. Damit ist der Stromer sehr flott motorisiert und schnell genug für alle Lebenslagen. Das Anfahrverhalten ist E-Auto-typisch sehr gut, von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Leaf in flotten 1,0 s. Auch danach geht es überaus munter weiter. Von 60 auf 100 km/h benötigt der Japaner nur 3,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 4,9 s. Nissan gibt die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h mit 7,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird vergleichsweise früh bei 160 km/h elektronisch abgeregelt.

1,2 Laufkultur

✓ Der Reifegrad aktueller Elektromotorsysteme kann in der Regel vollauf überzeugen - so auch im neuen Nissan Leaf. Der Antrieb erfüllt die hohen Erwartungen locker, es ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen kaum nach. Auffällig ist nur, dass der Motor stets etwas verhalten auf spontane hohe Leistungsanforderungen reagiert - das ist jedoch definitiv materialschonender als ein plötzlicher Leistungsüberfall auf Antriebswellen und Reifen.

0,7 Getriebe

✓ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher setzt auch Nissan beim Leaf auf ein Getriebe mit einer

festen Übersetzung zwischen Motor und Rädern. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Ausgewählt wird die Fahrtrichtung über separate Knöpfe an der Mittelkonsole - ungewöhnlich, aber durchaus intuitiv und übersichtlich. Einen separaten Knopf zum Starten und Abschalten des Leaf gibt es weiterhin - vorbildlich, weil es letztlich das Handling im Alltag erleichtert.

Es gibt vier Rekuperationsstufen, die über die Schaltwippen am Lenkrad variiert werden können. Von keiner über leichte bis starke Verzögerung hat man die Wahl. Zusätzlich gibt es die Einstellung "e-Pedal", welche sogar einen eigenen Knopf in der Mittelkonsole hat. Ist diese Funktion aktiviert, bremst der Leaf mit maximaler Rekuperationsleistung bis zum Stillstand, man kann also weitgehend mit dem Gaspedal das Tempo des Stromers steuern. Zusätzlich bietet der Leaf eine adaptive Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an. Die Abstimmung ist Nissan insgesamt gut gelungen - nicht so fein wie bei VW, aber besser als bei Mercedes oder BMW. Besonderheit bei Nissan: Im Prinzip ist der Tempoversatz beeinflussbar, bis zu dem aktiv heruntergebrems wird und dann der Leaf weiter ausrollen darf, denn die Regelung greift auf die Einstellung von Limiter und adaptivem Tempomat zurück und bezieht den dort eingestellten Tempoversatz mit in die adaptive Rekuperationsregelung ein. Leider muss man nach jedem Fahrzeugstart die adaptive Rekuperation wieder manuell aktivieren. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,6 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

✓ Der Leaf bringt ein sicher abgestimmtes Fahrwerk mit. Der Stromer liegt tendenziell straff und verbindlich auf der Straße, er lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der vergleichsweise lange Radstand dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Wanken oder Nicken einigermaßen in Grenzen, sie sind nicht weiter störend. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, überdies setzt die Leistung dosiert ein und überfällt nicht überraschend die Vorderräder.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Leaf ein souveränes Bild ab. Straff genug ausgelegt reagiert der Elektro-Nissan gut auf Lenkbefehle und fängt bei Lastwechselreaktionen das Heck früh ein. Das ESP regelt früh und nimmt so Tempo aus dem Manöver, im Grenzbereich ergibt sich leichtes und gut beherrschbares Untersteuern. Fährt man dynamisch mit möglichst geringen Lenkwinkeln durch Wechselkurven, bleibt es bei dem auf Sicherheit ausgelegten Charakter - es wird vom ESP stets deutlich Tempo reduziert, so dass der neue Leaf gut beherrschbar bleibt. Sonderlich dynamisch ist das nicht, aber insgesamt passt die Abstimmung gut zum Charakter des Fahrzeugs. Lenkungsverhärten tritt selbst in sehr dynamischen Situationen nicht auf.

2,1 Lenkung

✓ Die Lenkung im neuen Leaf gibt sich auffällig unauffällig - im Alltag macht sie einen guten Job und versteht es, dem Fahrer

ein angemessen sicheres Gefühl zu vermitteln. Man hat eine passende Rückmeldung und kann zielgenau durch kurvige Landstraßen steuern. Die Zentrierung der Lenkung ist einwandfrei, die Nulllage damit gut zu spüren. Antriebseinflüsse merkt man unter Volllast, jedoch ändert sich das Lenkverhalten nicht grundsätzlich. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen, ein guter Wert. Die Lenkunterstützung kann in zwei Stufen variiert werden.

3,3 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Leaf durchschnittlich 38,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – ein lediglich zufriedenstellender Wert. Die Bremsanlage spricht dabei gut an und lässt sich grundsätzlich auch gut dosieren - vom synthetischen Pedalgefühl darf man sich nicht irritieren lassen. Ist man mit automatischer Rekuperationsregelung unterwegs, fällt das feine Dosieren nicht mehr ganz so leicht. Denn die elektronisch geregelte Rekuperationsleistung in Abhängigkeit von Tempolimits oder anderen Verkehrsteilnehmern variiert auch während des Bremsvorgangs. Daher muss der Fahrer selbst am Pedal nachregeln und ausgleichen, möchte er weiterhin eine gleichbleibende Bremswirkung haben. Der rein elektrische Leaf verfügt über die Funktion "e-Pedal" - sie aktiviert die höchste Rekuperations- und damit Bremsleistung des Elektromotors, sobald der Fahrer vom Gaspedal geht. Der Wagen wird dabei bis zum Stillstand abgebremst, wenn der ProPilot-Tempomat auf Standby ist - ist der Tempomat komplett abgeschaltet, "kriecht" der Leaf unterhalb von 10 km/h weiter.

2,0 Sicherheit

1,4 Aktive Sicherheit

✓ Alle Assistenten, die man für den Nissan Leaf bekommen kann, sind in der höchsten Ausstattung Evolve schon serienmäßig an Bord. Das Angebot ist umfassend und erhöht damit Sicherheit und Komfort gleichermaßen. Der Leaf warnt vor drohenden Kollisionen (Front, Heck, Querverkehr), Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl in niedrigen als auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und beinhaltet zudem die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung). Weiter bietet er einen Limiter, der das Tempo stumpf abgeregelt. Darüber hinaus erkennt die Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer

an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des Leaf reichen vom Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernehmen kann. Im Falle einer Gefahrensituation unterstützt der Nissan den Fahrer beim Ausweichmanöver und signalisiert eine Notbremsung mit blinkenden Bremslichtern. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer mittels Kamera permanent in seiner Aufmerksamkeit. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Einen Notfallassistenten, welcher das Auto bei bewusstlosem Fahrer eigenständig anhält, gibt es im Leaf noch nicht. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diesen im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

Sehr praktisch: Nissan erlaubt die Konfiguration eines personalisierten Modus für die Fahrerassistenten Tempo- und Aufmerksamkeitswarnung sowie Spurhalteassistent. Über zwei Tastendrucke am Lenkrad ist der Modus aktivierbar - auf diese Weise kann man schnell und einfach beispielsweise die akustische Tempowarnung deaktivieren (Tempolimitanzeige und optische Warnung bleiben aktiv), welche nach jedem Fahrzeugstart aktiv sein muss (EU-Regelung).

✗ Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich ganz links unten am Armaturenbrett und ist dort im Notfall für den Beifahrer praktisch unerreichbar.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Spurwechselautomatik

 Notfallassistent

 Insassenschutzsystem proaktiv

2,4 Passive Sicherheit

✓ Einen Crashtest nach Euro NCAP-Norm gibt es für den Leaf bisher noch nicht. Es ist von einer insgesamt guten Crashtestsicherheit auszugehen, weil Nissan im Allgemeinen viel Wert auf Sicherheit legt und die nötigen Erfahrungen im Fahrzeugbau hat. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Zusätzlich ist im Leaf ein zentraler Airbag (Centerbag) zwischen den Vordersitzen verbaut, um ein Zusammenstoßen von Fahrer und Beifahrer zu verhindern. Knieairbags vorn oder Seitenairbags hinten gibt es nicht.

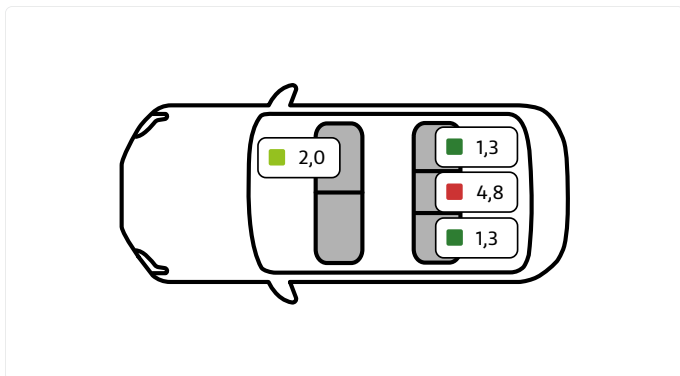
Vorn schützen die Kopfstützen Personen bis 1,90 m Größe. Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Personen aus - jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel so gering. Somit ist auch für größere Menschen das Risiko eines Schleudertraumas gering, weil der Himmel eine zusätzliche Abstützung bietet. Die Kopfstütze des Mittelsitzes weist eine noch geringere Höhe auf und kann damit Erwachsenen keinen ausreichenden Schutz bieten. Die Multikollisionsbremse ist Serie, sie soll nach einem ersten Aufprall weitere Zusammenstöße verhindern, indem sie das Auto festbremst. Im Falle eines Unfalls setzt der Nissan automatisch einen Notruf ab (eCall).

✗ Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich, zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte. Warn-dreieck und Verbandkasten liegen unter dem Kofferraumboden und sind im Notfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist. Die versenkten Türgriffe vorn können ein erhöhtes Risiko bei der Bergung von Insassen nach einem Unfall darstellen - besser wären feste Bügeltürgriffe, die immer bedienbar sind und nicht nur im (elektrisch) ausgefahrenen Zustand.

2,2 Kindersicherheit

✓ Serienmäßig gibt es Isofix-Vorrichtungen inklusive i-Size-Kennung auf den äußeren Fondsitzen im neuen Leaf. Die Beifahrerairbags können über einen Schalter seitlich am Armaturenbrett abgeschaltet werden, dann dürfen dort auch Rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden. Auf dem Beifahrersitz und den äußeren Fondsitzen lassen sich selbst hohe Kindersitze problemlos montieren, da die Gurtanlenkpunkte passen und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht ganz nach hinten schieben, die Einschränkung ist aber dank der üppigen Beinfreiheit gering. Wie immer ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Alle Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen zuverlässigen und ausreichend sensiblen Einklemmschutz, um das Verletzungsrisiko zu minimieren.

✗ Auf dem Mittelsitz der Rückbank verhindern ungünstige Anlenkpunkte eine sichere Montage des Kindersitzes. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch kinderleicht deaktivieren.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

1,9 Umwelt

1,9 Verbrauch

✓ Im Elektrozyklus des Autotests wurde mit dem neuen Leaf ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 17,6 kWh pro 100 km ermittelt - das ist ein wirklich guter Wert. Man kann ihn unter günstigen Bedingungen noch unterbieten, muss insbesondere bei Kälte aber auch mit höheren Werten rechnen. Dann kann die serienmäßige Wärmepumpe punkten und für mehr Effizienz beim Heizen sorgen. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 75-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden knapp 82 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) im ADAC Autotest zugrunde, ergibt sich für den neuen Leaf mit der 75-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Auch in diesem Bereich gibt es noch kein Crashtestergebnis nach Euro NCAP-Norm. Wie bei den meisten modernen Autos werden die A-Säulen des Leaf das größte Verletzungsrisiko für Fußgänger darstellen. Die weiteren Bereiche der Front sind inzwischen soweit optimiert, dass ein Zusammenstoß nicht mehr ganz so folgenreich ausfällt wie bei älteren Modellen. Überdies gibt es serienmäßig einen Notbremsassistenten mit Personen- und Fahrraderkennung, mit dem das Risiko eines Zusammenstoßes oder wenigstens die Schwere der Kollision reduziert werden kann. Bei niedrigen Geschwindigkeiten macht ein künstliches Geräusch auf den Leaf aufmerksam.

465 km. Eine optimierte Aerodynamik unterstützt dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Auf den ersten Blick wirkt der neue Leaf länger, als er eigentlich ist - die coupéartige Form erstreckt sich in der Länge auf 4,35 m. Auch die Breite fällt mit 1,81 m (ohne Außenspiegel) nicht aus dem Rahmen. So manches Modell in der unteren Mittelklasse ist schon deutlich über 4,50 m gewachsenen. Mit dem Leaf fällt es deutlich leichter, einen Parkplatz zu finden und durch enge Gassen in den Städten zu manövrieren. Dabei hilft die moderate Verkehrsfläche von knapp 7,9 qm. Passend dazu ist der Leaf auch angenehm leise unterwegs, das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 61 dB(A) vergleichsweise niedrig.

2,7 Autokosten

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Es gibt den neuen Leaf ab 35.950 Euro - dann allerdings mit der kleinen Batterie und einer recht kargen Ausstattung. Mit der größeren Batterie (und immer noch karger Ausstattung) beginnen die Preise dann schon bei 41.200 Euro. Für den Testwagen in Topausstattung möchte Nissan mindestens 48.000 Euro haben - für ein Kompaktauto eine Menge Geld, auch wenn es einen kräftigen Elektroantrieb mit praxistauglicher Reichweite hat. Immerhin ist die Ausstattung wirklich umfassend und bis auf die Metallic-Lackierung alles an Bord, was für den Leaf verfügbar ist. Selbst das BOSE-Soundsystem und das Head-up-Display sind dabei. Insofern relativiert sich der Preis ein Stück weit. Bei Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist

der Stromer auf dem neuesten Stand, der Antrieb ist ebenfalls modern und effizient. Die Steuer für das Testmodell liegt bei 68 Euro pro Jahr, aber erst ab 2035, wenn die aktuell gültige Steuerbefreiung für neue Elektroautos ausläuft. Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung sind moderat (Haftpflicht 20, Teilkasko 20, Vollkasko 24). Nissan gibt auf das gesamte Fahrzeug 3 Jahre bis 100.000 km Garantie, gegen Durchrostung bis zu 12 Jahre und auf die Hochvoltbatterie 8 Jahre bis 160.000 km. Bis zu vier weitere Jahre Garantie lassen sich zu vergleichsweise moderaten Konditionen hinzukaufen. Nissan gibt kein Kilometerintervall an, sieht für den neuen Leaf pauschal eine jährliche Inspektion vor - das ist ein kurzes Intervall. Immerhin kann man Wartungspakete kaufen, welche die Kosten pro Wartung unter 300 Euro halten.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Leaf (52 kWh) Engage	Leaf (75 kWh) Engage
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	130 (176)	160 (217)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	70	70
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	345/-	355/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	13,8 kWh	13,7 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	52,9 (n)	75,1 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/20	20/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68
Preis [Euro]	35.950	41.200

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up

Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Permanentmagnet Synchronmotor vorn	
Maximale Leistung	160 kW (217 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	70 kW
Maximales Drehmoment	355 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	n.b. / 75,1 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	82,0 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	63 h - 35,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	63 h - 11 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20 h - 7,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	40 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Lenkrad-Paddel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

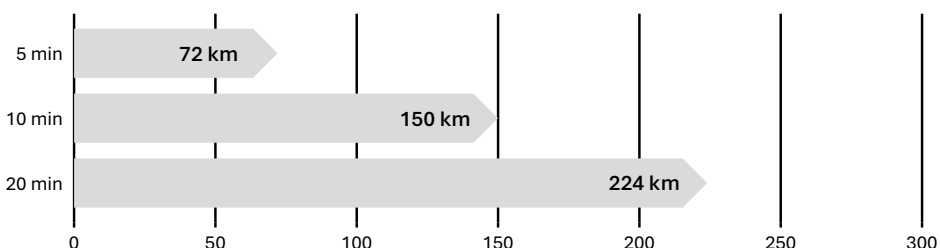
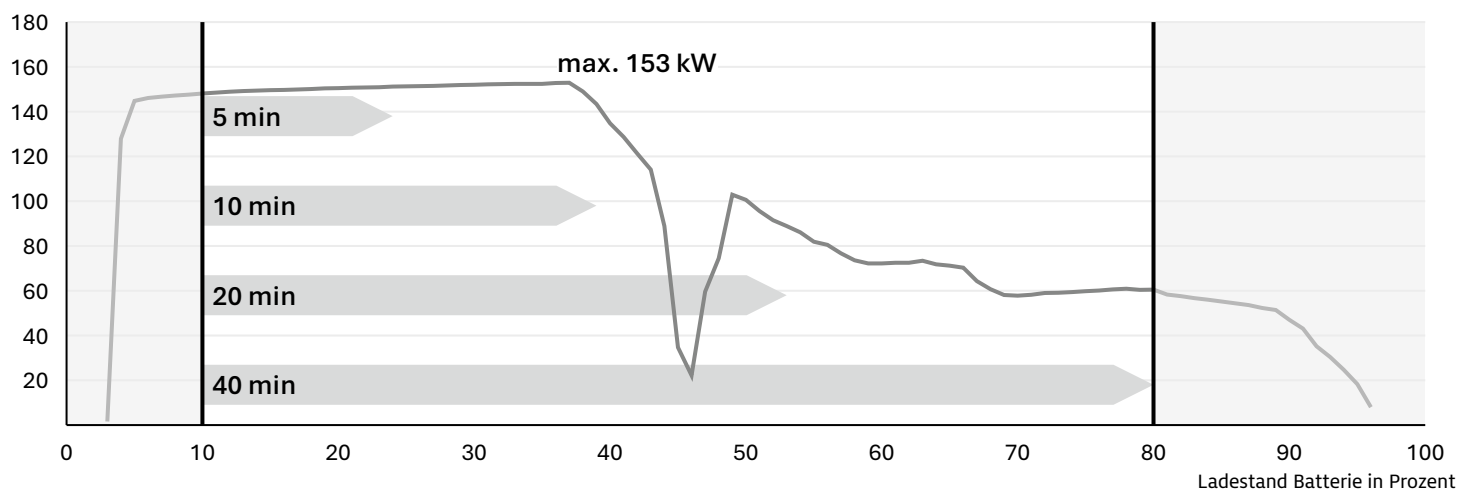
Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Nein

Laden

Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung	Schlüssel, Knopf am Stecker, Menü
Bidirektionales Laden	VtL-Adapter Serie
Batterieconditionierung	Ja
Statusanzeige	Ja
Batterieconditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite

Ladeleistung in kW



Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	88,2 kW
Ladedauer	00:40
Nachgeladene Reichweite	362 km
Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	11,6 kWh / 72 km / 24 %
10 min	24,2 kWh / 150 km / 39 %
20 min	36,1 kWh / 224 km / 53 %

*ADAC Messung

Herstellerangaben

Permanenterregter Synchronmotor vorn

Leistung	160 kW/217 PS
Maximales Drehmoment	355 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.350/1.810/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.956/444 kg
Kofferraumvolumen	437/1.052 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/975 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/75,1 kWh
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	England, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße	235/45 R19 99V
Reifen	Hankook iON EVO
Wendekreis (li./re.)	11,4 / 11,4 m
Autotest-Verbrauch	17,6 kWh/100 km
Reichweite	466 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite	2.105 mm
(inkl. Außenspiegel)	
Leergewicht/Zuladung	1.914/486 kg
Kofferraum normal	355 l
geklappt/dachhoch	775/1.250 l

Kosten

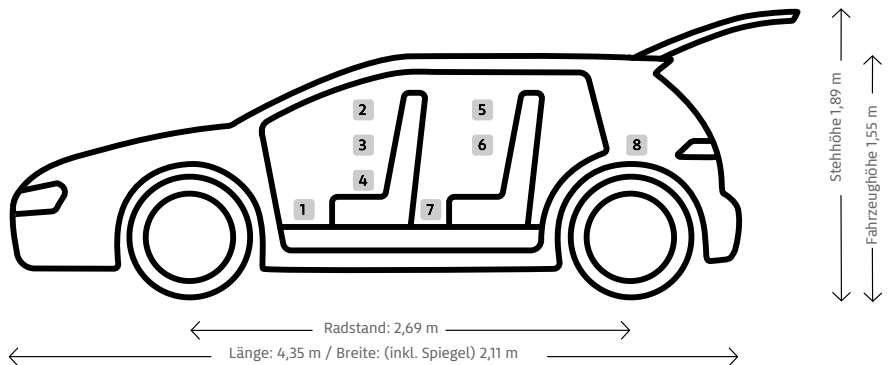
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	112 Euro
Fixkosten	175 Euro
Werkstattkosten	46 Euro
Wertverlust	568 Euro
Monatliche Gesamtkosten	901 Euro
Steuer pro Jahr	68 Euro
Versicherungs-Typklassen	20/24/20
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	48.000 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 01.04.2025
Testwagenpreis inkl.	49.350 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	2.449 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	YAK.26.05.38.12M

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,92 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,02 m Person
- 3 Innenbreite vorn 145 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 52 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,81 m Person
- 6 Innenbreite hinten 140 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,95 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 355 - 1.250 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	650 Euro + Einbau
Metalllackierung	ab 750 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,2

Autokosten

2,7

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,7

Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	3,3
Licht und Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,5

Innenraum

2,3

Bedienung	2,1
Multimedia	1,4
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	3,4
Innenraum-Variabilität	3,0

Komfort

2,5

Federung	2,9
Sitze	2,5
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,0

Antrieb

1,1

Fahrleistungen	1,4
Laufkultur	1,2
Getriebe	0,7

Fahreigenschaften

2,6

Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,1
Bremse	3,3

Sicherheit

2,0

Aktive Sicherheit	1,4
Passive Sicherheit	2,4
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5

Umwelt

1,9

Verbrauch	1,9
Umwelteinfluss	1,7

Notenskala

- sehr gut 0,6 - 1,5 gut 1,6 - 2,5
befriedigend 2,6 - 3,5
ausreichend 3,6 - 4,5 mangelhaft 4,6 - 5,5

Bildergalerie

