

Gebrauchtwageninfo



Nissan Leaf (2012-2017)

elektrische Kompaktklasse

Der Nissan Leaf kam Anfang 2012 in Deutschland auf den Markt und war eines der ersten voll auf den elektrischen Antrieb hin entwickelten Großserienautos. Das Fahrzeug war zeitweise das meistverkaufte Elektroauto weltweit. Bei einem Facelift 2013 wurde unter anderem eine Wärmepumpe als Heizquelle eingeführt und die elektrische Reichweite geringfügig vergrößert. Nach einer weiteren Modellpflege 2015 wurde optional eine größere Batterie (30 kWh) angeboten. Als Auto für die Stadt oder als Pendlerauto für kürzere Strecken ist der Leaf durchaus eine Alternative zu einem Auto mit Verbrennungsmotor. Für weitere Strecken ist das E-Fahrzeug wegen der geringen Reichweite und den langen Ladezeiten jedoch nicht geeignet. Die Reichweite liegt im Alltag mit der 24 kWh großen Batterie bei ungefähr 100 bis 150 km, abhängig unter anderem vom Fahrstil, Fahrprofil und den Außentemperaturen. Mit der größeren 30 kWh-Batterie kann man bis etwa 180 km weit kommen. Beim Fahren überzeugt der Nissan mit einem guten Raumangebot und einem komfortablen und sicheren Fahrverhalten. Auch der Kofferraum ist für das alltägliche Leben ausreichend groß. Wie bei Elektroautos üblich liegen die Innengeräusche auf einem angenehm niedrigen Niveau. Etwas getrübt wird der Fahrspaß durch die langen Ladezeiten an normalen Haushaltssteckdosen (bis zu 15 Stunden bei 30 kWh-Batterie). Lediglich bei einer Schnellladung mit 50 kW sind die Ladezeiten erfreulich kurz und man kann den Akku in etwa 30 Minuten (40 Minuten bei 30 kWh-Batterie) zu 80 % aufladen. Der Dauertestwagen des ADAC konnte bei 100.000 gefahrenen Kilometern qualitativ überzeugen. Die Antriebseinheit durchfuhr die Fahrstrecke ohne Ausfall. Wegen der relativ geringen Stückzahlen taucht der Leaf weder in der ADAC Pannenstatistik, noch im TÜV-Report auf.

Empfehlung: Für Fahrer, die ausschließlich in der Stadt oder im kürzeren Pendelverkehr unterwegs sind, ist der Leaf durchaus auch als Erstwagen tauglich. Werden öfter Mal längere Strecken zurückgelegt, so ist das E-Fahrzeug nur als Zweitwagen zu empfehlen. Vorwiegend sollte nach Modellen mit der größeren Batterie Ausschau gehalten werden.

- ⊕ gute Verarbeitung, komfortables und sicheres Fahrverhalten, leiser Innenraum, gutes Raumangebot, niedrige Betriebskosten, große Türausschnitte
- ⊖ eingeschränkte Reichweite, lange Ladezeiten, geringe Wertstabilität, mäßiges Abblendlicht, kaum Assistenzsysteme verfügbar

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik 2021 ist der Nissan Leaf aufgrund seiner niedrigen Zulassungszahlen nicht enthalten. Im TÜV-Report taucht das Fahrzeug ebenfalls nicht auf.
Rückrufe	3/2015: Ein Sicherungsclip, der dazu benutzt wird, das Lenksäulengelenk richtig an die Lenkung zu montieren, kann verloren gegangen sein. Dann besteht die Möglichkeit, dass der Befestigungsbolzen des Gelenks festgezogen wurde, obwohl die Lenksäulenwelle noch nicht vollständig in die Eingangswelle des Lenkgetriebes eingeführt war. Es besteht dann die Gefahr, dass sich die Verbindung von Gelenk und Welle lockert. Im Extremfall wäre das Fahrzeug dann nicht mehr lenkbar. Die Händler prüfen die Lenksäule/Gelenkverbindung und tauschen die Lenkwelle ggf. aus. Die Aktion startete im Dez. 2014, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.064

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

04/2012	Modelleinführung der fünftürigen Schräghecklimousine mit reinem Elektroantrieb (80 kW/109 PS) und einer Batteriekapazität von 24 kWh. Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags sowie LED-Scheinwerfer serienmäßig.
06/2013	leichte Modellpflege, günstigere Kaufpreise durch optionale Batteriemiete
10/2015	optional größere Batteriekapazität (30 kWh) verfügbar
12/2017	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 01/2018

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck
Länge/Breite/Höhe [mm]	4445/1770/1545
Breite mit Spiegeln [mm]	1970
Kofferraumvolumen [l]	330
Dachlast [kg]	-1

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	(24 kWh)	(30 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW/PS]	80/109	80/109
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	254/-	254/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	144	144
Verbrauch Hersteller pro 100 km	15,0 kWh (NEFZ)	15,0 kWh (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	0	0
CO ₂ -Effizienzklasse	A+	A+
Batteriegröße [kWh]	22,0	28,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/17	20/20/17
Steuer pro Jahr* [Euro]	56	56
Schadstoffklasse	E-Fzg.	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	(24 kWh)	(30 kWh)
Wartung 1	140	140
bei km/Monate	30000/12	30000/12
Wartung 2	220	220
bei km/Monate	60000/24	60000/24
Wartung 3	160	160
bei km/Monate	90000/36	90000/36
Wartung 4	230	230
bei km/Monate	120000/ 48	120000/ 48
Bremsscheiben und -beläge vorne	300	300
Bremsscheiben und -beläge hinten	490	490

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	(24 kWh)	(30 kWh)
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	130	130
Betriebskosten (Kraftstoff)	88	88
Werkstatt-/Reifenkosten	68	68
Gesamtkosten pro Monat	286	286
Gesamtkosten pro km [Cent]	22,9	22,9

Garantien

Der Nissan Leaf hat eine allgemeine Garantie über drei Jahre (fünf Jahre auf elektro-spezifische Bauteile, inkl. Batterie) beziehungsweise bis 100.000 km. Zudem bietet Nissan eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine dreijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls, diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2011 ★★★★★

Der Nissan Leaf erreicht als erstes Elektrofahrzeug fünf Sterne. Es treten keine besonderen Gefahren und Probleme mit der Hochvoltanlage auf. Diese wird durch einen Crashschalter automatisch deaktiviert. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es aber noch beim Fußgängerschutz. Das Fahrzeug besitzt Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer. ESP ist Serienstandard.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.