

Gebrauchtwageninfo



Nissan Leaf (seit 2018)

elektrische Evolution

Der neue Leaf ist seit Ende 2018 erhältlich. Er wurde im Vergleich zum Vorgänger optisch deutlich gefälliger und moderner gestaltet. Der Energieinhalt der Batterie stieg auf 40 kWh und ein Typ2 AC-Ladenanschluss mit 6,6 kW einphasiger Ladeleistung wurde Standard. Später wurde auch eine Batterie mit 62 kWh angeboten. Beim Schnellladen setzt Nissan weiterhin auf den japanischen CHAdeMO Standard, der in Deutschland beim Aufbau der Schnellladeinfrastruktur etwas ins Hintertreffen gerät. In die Neuauflage des Bestsellers wurden große Erwartungen gesetzt, die der Leaf auch insgesamt gut erfüllt. Einzig hinsichtlich Langstreckentauglichkeit wurden die Erwartungen der Käufer trotz größerer Batterie enttäuscht. Das Thermomanagement des Leaf reduziert bereits bei der 2. oder 3. Schnellladung die Ladeleistung deutlich. Mit der Neuauflage hielten sowohl das „Einpedalfahren“, als auch zahlreiche Assistenzfunktionen Einzug – einen teilautonomen Längs- und Querführungsassistenten gibt es erst bei höheren Ausstattungsvarianten. Auch wurde die Smartphone-App neugestaltet, mit der das Fahrzeug aus der Ferne bedienbar ist. Die Grunddisziplinen wie Lenken, Bremsen und Federn absolviert der Nissan gewohnt recht souverän. Aufgrund der geringen Zulassungszahlen taucht der Japaner weder im TÜV-Report noch in der ADAC Pannenstatistik auf.

Empfehlung: Der Synchronmotor leistet nun 150 PS mit der kleineren und stramme 218 PS mit der größeren Batterie. Das Drehmoment liegt bei 320 bzw. 340 Nm. Im ADAC Ecotest kommt der Nissan mit der kleinen Batterie 200 Kilometer weit, der Testverbrauch liegt inklusive Ladeverlusten bei 22,1 kWh auf 100 Kilometern – er wurde also nicht sparsamer. Im Alltag reicht die Leistung der kleineren Variante auch für zügiges Fahren vollkommen aus. Die stärkere Variante fährt noch druckvoller, notwendig ist die Mehrleistung allerdings nicht. Wenn häufig längere Strecken zurückgelegt werden, ist die stärkere Variante wegen der größeren Batterie allerdings im Vorteil.

- ⊕ kräftige Antriebe, umfangreiche Sicherheitsausstattung, großer Kofferraum
- ⊖ relativ teure Anschaffung, niedrige Reichweite (v.a. mit kleinerer Batterie), mäßige Verarbeitungsqualität, nur einphasiges Laden, kein CCS-Schnellladeanschluss

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Nissan Leaf taucht wegen der geringen Zulassungszahlen weder im TÜV-Report noch in der ADAC Pannenstatistik auf.
Rückrufe	11/2020: Nissan hat festgestellt, dass aufgrund eines nicht ausreichenden Inspektionsprozesses beim Zulieferer die Schweißverbindung an der Betätigungsplatte für die Parksperre nicht genügend stabil sein kann. Dadurch kann es vorkommen, dass die Parksperre nicht einrastet, wenn der Kunde in die Parkposition wechselt. Abhilfe: Die Betätigungs-Sperrplatte innerhalb der Untersetzungsgetriebe-Baugruppe der betroffenen Fahrzeuge wird ersetzt. Dauer in d. Werkstatt: ca. 4 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 600 (auch andere Modelle betroffen)

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

Modellgeschichte

01/2018	Einführung des Leaf (ZE1) als Nachfolger der ersten Generation mit einer Leistung von 110 kW/150 PS und einer Batteriekapazität von 40 kWh
05/2019	zusätzliche Leistungsvariante mit 160 kW/218 PS und einer Batteriekapazität von 62 kWh

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	
Länge/Breite/Höhe [mm]	4490/1788/1530
Breite mit Spiegeln [mm]	2030
Kofferraumvolumen [l]	400
Dachlast [kg]	35

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	(40 kWh)	(62 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	seit 2018	seit 2019
Leistung [kW/PS]	110/150	160/217
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/-	340/-
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	7,9	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	144	157
Verbrauch Hersteller pro 100 km	19,4 kWh (WLTP)	18,5 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	0	0
CO ₂ -Effizienzklasse	A+	A+
Batteriegröße [kWh]	36,0	56,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/20	18/23/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	56	62
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	(40 kWh)	(62 kWh)
Wartung 1	140	-
bei km/Monate	30000/12	-/-
Wartung 2	220	-
bei km/Monate	60000/24	-/-
Wartung 3	160	-
bei km/Monate	90000/36	-/-
Wartung 4	230	-
bei km/Monate	120000/ 48	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	310	-
Bremsscheiben und -beläge hinten	490	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	(40 kWh)	(62 kWh)
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	134	-
Betriebskosten (Kraftstoff)	108	-
Werkstatt-/ Reifenkosten	65	-
Gesamtkosten pro Monat	307	-
Gesamtkosten pro km [Cent]	24,5	-

Garantien

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

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2018 ★★★★★

Der Nissan LEAF erreicht fünf Sterne. Das Fahrzeug ist mit Kopfairbags, Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Front- und Seitenairbags verbaut. Der Insassenschutz ist hoch, das Verletzungsrisiko ist in beiden Sitzreihen überwiegend gering bis sehr gering. Jedoch weist der Insassenschutz beim Crash mit 100% Überdeckung kleine Lücken auf. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert, eine i-Size-Kennzeichnung liegt vor. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht geeignet, die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist bei den meisten Sitzmodellen möglich. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar, ISOFIX-Anbindungen sind auch für den Beifahrersitz serienmäßig verbaut.

Der LEAF ist mit einem umfassenden Assistenzpaket mit Notbrems- und Spurhalteassistent sowie Speed Limiter ausgestattet, die eine gute Wirkung zeigen. Die Reaktion auf Fußgänger bei Nacht und auf Radfahrer erfolgt nur bedingt.

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