



Nissan Leaf (40 kWh) Acenta

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Seit Ende 2017 ist die zweite Generation des weltweit meistverkauften Elektroautos erhältlich - das Design wurde dabei kräftig überarbeitet, der neue Leaf wirkt deutlich schicker. An Details wie etwa der A-Säule erkennt man zwar, dass der Neue wohl noch zu großen Teilen auf dem Alten aufbaut - das tut dem frischen Auftreten aber keinen Abbruch.

Große Neuerungen sind auch unter dem Blech zu vermelden: Der neue Synchronmotor leistet 150 statt 109 PS, das Drehmoment stieg von 254 auf 320 Nm. Zwar ist der Leaf immer noch bei 144 km/h abgeriegelt, diese erreicht er aber deutlich flotter. Zudem ist die Batterie "gewachsen" - es stehen nun 40 kWh zur Verfügung. Im ADAC EcoTest kommt der Nissan damit 200 Kilometer weit, der Testverbrauch liegt inklusive Ladeverlusten bei 22,1 kWh auf 100 Kilometern.

Weiterhin hielt im Vergleich zum Vorgänger eine ganze Armada an Assistenzfunktionen Einzug in den Leaf - selbst ohne die neuen teilautonomen Längs- und Querführungsassistenten. Diese gibt es nämlich erst für die höheren Ausstattungen, der getestete Acenta muss darauf verzichten.

Die "analogen" Grunddisziplinen wie Lenken, Bremsen und Federn absolviert der Nissan recht souverän. Insgesamt bekommt man für den Kaufpreis von 35.600 Euro ein sehr gut ausgestattetes und solide abgestimmtes Elektroauto. Damit liegt man natürlich noch ein gutes Stück über den Preisen der konventionell angetriebenen Konkurrenz.

Konkurrenten: u.a. Hyundai Ioniq Elektro, BMW i3, Opel Ampera-e, VW e-Golf.

+ umfangreiche Sicherheitsausstattung, gut abgestimmter und kräftiger Elektroantrieb, lokal emissionsfrei

- niedrige Reichweite, teure Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 2,8

City 3,3

60+ Senioren 2,6

Langstrecke 2,9

Transport 3,1

Fahrspaß 3,4

Preis/Leistung 2,1

EcoTest ★★★★★

Der Film zum Test auf youtube:
<https://youtu.be/KfE9jOeuDG0>

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Nicht nur von außen, auch von innen macht der neue Leaf einen deutlich frischeren Eindruck. Das Interieur ist nicht nur besser verarbeitet (obwohl feinfühligere Hände immer noch nicht perfekt entgratete Kunststoffe erfühlen), auch ist das Design klarer und wertiger. Nur das Klimabedienteil hat es unverändert in die neue Generation des Leaf geschafft.

Es dominiert zwar immer noch harter Kunststoff im In-

nenraum, allerdings sind zumindest weite Teile der vorderen Türen und ein paar Teile des Armaturenbretts unterfüttert und heben so den Qualitätseindruck.

⊕ Der Unterboden des Leaf ist weitgehend verkleidet und damit glattflächig, was sich sowohl auf die Aerodynamik als auch auf die Geräusentwicklung positiv auswirkt.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten.

3,9 Alltagstauglichkeit

Der Leaf besitzt in der Grundausstattung serienmäßig einen Typ-2-Wechselstromladeanschluss bis 3,6 kW, der CHAdeMO Gleichstromanschluss mit bis zu 50 kWh für die Stromtankstelle ist für das Basismodell nicht verfügbar. In den höherwertigeren Ausstattungsvarianten (Acenta, N-Connecta und Tekna) findet man den Gleichstromanschluss serienmäßig an Bord, außerdem kann der Typ 2 Ladeanschluss bis zu 6,6 kW verdauen.

Eine Komplettladung mit 2,3 kW bei 10 Ampere dauert ca. 17 Stunden, bei 4,6 kW Ladeleistung dauert es in etwa 8,5 Stunden. Per Gleichstromanschluss lassen sich 80 Prozent der Batterie in 45-60 Minuten aufladen.

Für den Fall einer Reifenpanne steht serienmäßig ein Reparaturset zur Verfügung. Ein Reserverad, Wagenheber und Bordwerkzeug sind gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Während des Ladens ist das Losfahren nicht möglich - eine Fehlbedienung ist dadurch ausgeschlossen. Über LEDs im Armaturenbrett wird dem Fahrer signalisiert, ob das Fahrzeug geladen wird. Im Kombiinstrument sind

zusätzlich der Akkuladestand sowie die Restladedauer ablesbar.

Außerdem kann der Fahrer des neuen Nissan Leaf über die neu gestaltete Smartphone App den Ladevorgang des Fahrzeugs überwachen, das Aufladen zu einem bestimmten Zeitpunkt mit eventuell günstigeren Energiepreisen programmieren, die nächste Ladestation suchen oder die Temperatur im Fahrgastraum vor dem Einsteigen regulieren.

Ab der Ausstattungsvariante Acenta ist der Leaf mit einer energiesparenden Wärmepumpe ausgestattet, was der Reichweite zugute kommt.

⊖ Mit einer Komplettladung sind auch trotz der 40 kWh Batterie auf Basis des EcoTest-Verbrauchs (ohne Ladeverluste) Reichweiten von lediglich rund 200 km möglich. Anhängelast und Stützlasten sind unzulässig. Auf dem Dachgepäckträger für den Nissan Leaf sind Lasten bis immerhin 35 Kilogramm erlaubt.

3,4 Licht und Sicht

Auch wenn die Frontscheibe recht schräg verläuft und sich die vordere Fahrzeugkante dem Blick des Fahrers entzieht, lässt sich die Karosserie insgesamt ordentlich abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schränken vor allem die massiven C-Säulen sowie die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen die Sicht nach hinten ein. Auch bodennahe Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen.

Beim getesteten Leaf Acenta ist eine Rückfahrkamera serienmäßig, Parksensoren vorn und hinten sowie eine 360°-Kamerasystem sind optional erhältlich.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Ab Werk sind reaktionsschnelle LED-Rückleuchten verbaut.

⊖ Wenig überzeugend ist das Sichtfeld im Innenspiegel, der zudem nicht einmal gegen Aufpreis automatisch abblendet.

Den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Bei der getesteten Ausstattungsvariante sind die Außenspiegel nur gegen Aufpreis beheizbar, für die Basisversion ist eine Spiegelheizung nicht erhältlich. Die im Fahrzeug verbauten Halogenscheinwerfer entsprechen nicht dem Stand der Technik und leuchten die Fahrbahn nur mäßig aus. Bessere LED-Scheinwerfer sind nur für die beiden höheren Ausstattungsvarianten erhältlich. Ein Fernlicht-Assistent ist aber an Bord.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Leaf ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Sinnvoll: Zugunsten des Diebstahlschutzes lässt sich das System im Menü deaktivieren, wodurch ein unbefugtes Öffnen und Starten mittels eines Funkverlängerers nicht möglich ist (siehe www.adac.de/keyless). Die Türen öffnen weit, es ist sowohl vorn als auch hinten bequemes Ein- und Aussteigen möglich, wenn auch

2,6 Kofferraum-Volumen

Bei aufgestellter Rückbank fasst der Kofferraum bis zur Abdeckung 390 l bzw. bis unter das Dach 560 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um, steigt das Volumen auf 645 l bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. 1.265 l bis unter das Dach.

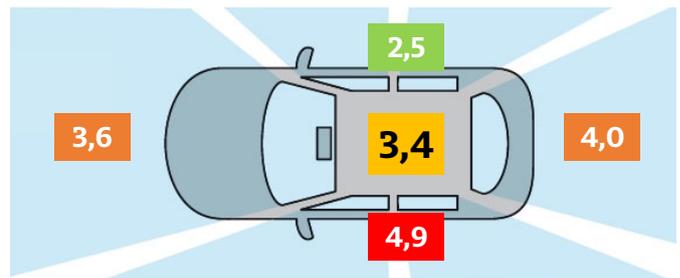
3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu bedienende Heckklappe gibt eine hohe, wenn auch nur durchschnittlich breite Kofferraumöffnung frei. Die Ladekante liegt knapp 72 cm über der Fahrbahn.

⊖ Die Heckklappe schwingt nicht weit auf, Personen bis nur knapp 1,80 m können aufrecht darunter stehen. Das Ladeabteil selbst ist aufgrund der weit nach innen ragenden Seitenverkleidungen schmal und besitzt zudem nur eine geringe Tiefe - das schränkt die Nutzbarkeit stark ein. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht

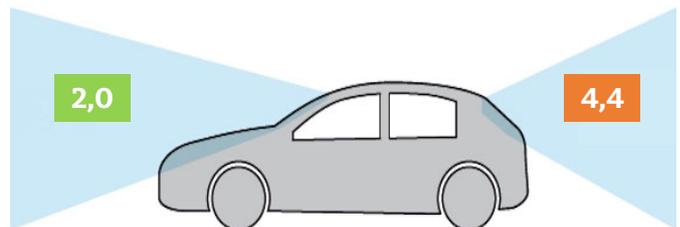
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



hinten der Türausschnitt im Fußbereich etwas eng ist. Betätigt man beim Aussteigen den Fernlichthebel, beleuchten die Scheinwerfer für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung, die das Ein- und Aussteigen erleichtern.



Stattliche 390l Gepäck fasst der Kofferraum des Leaf.

eine hohe Stufe zum Kofferraumboden. Beim Ausladen stört die hohe Ladekante, die 25 cm über dem Kofferraumboden liegt. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich ohne großen Aufwand asymmetrisch geteilt umklappen. Links und rechts gibt es Haken an der Seitenwand, an denen man jeweils ein Netz einhängen kann. In diesen Seitenfächern lassen sich beispielsweise die Ladekabel sinnvoll verstauen. Sonst bietet

der Kofferraum keine speziellen Taschenhaken, Ablagen oder Verzurrösen.

⊖ Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist für den Leaf nicht erhältlich.

3,2 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Durch die Neugestaltung des Innenraums ist der Leaf konventioneller geworden, was der Übersicht zugute kommt. Immer noch sind allerdings ein paar Tasten vom Lenkrad verdeckt, was nach der Eingewöhnungsphase aber kein größeres Problem mehr darstellt.

Auch nachdem man sich an die Menüführung des per Touchscreen steuerbaren Infotainmentsystems gewöhnt und sich den Startbildschirm mit den variablen Kacheln auf die persönlichen Vorlieben eingerichtet hat, stört die träge Reaktion des Bildschirms auf Befehle der Fingerspitzen. Darüber hinaus sind die berührungssensitiven Schaltflächen recht klein, was die Bedienung während der Fahrt erschwert.

⊖ Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum noch zu erreichen. Die mechanische Fußfeststellbremse ist links im Fußraum des Fahrers platziert und nicht ideal zugänglich. Zudem bleibt man mitunter schmerzhaft mit dem Fuß daran hängen.

Das Lenkrad lässt sich nur in einem geringen Bereich in der Höhe und in der Tiefe gar nicht einstellen - das beeinträchtigt die Sitzposition vor allem großer Fahrer.



Deutlich wertiger und besser verarbeitet als beim Vorgänger präsentiert sich der Innenraum des Leaf. Bei der Funktionalität kann man einen solchen Fortschritt leider nicht beobachten - hier fehlt es am Feinschliff.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Bereits die Basisversion verfügt über ein CD-Radio mit Bluetooth-Schnittstelle, Klinken- und USB-Anschluss und digitalen Radioempfang. Ab der getesteten Variante Acenta fällt aber der CD-Player zugunsten eines größeren Touchscreens samt SD-Karten basierten Navigationssystems weg. Dafür halten dann Apple Carplay und Android Auto Einzug in den Leaf.

Außerdem ist außer im Basismodell NissanConnect EV

enthalten. So werden beispielsweise Ladestationen auf der Route angezeigt, und die entsprechende Entfernung zur nächstgelegenen stets neu berechnet. Darüber hinaus lassen sich mit einer App die Klimaanlage sowie der Ladevorgang fernsteuern.

⊖ Das hochwertigere Bose-Lautsprechersystem ist dem Topmodell Tekna vorbehalten.

3,0 Raumangebot vorn

Auch wenn die Kopffreiheit für Fahrer mit einer Körpergröße von rund 2,1 m ausreichen würde, lassen sich die Sitze nur für Insassen bis knapp 1,85 m zurück schieben. Das Raumgefühl wird durch das hohe Armaturenbrett sowie durch die hohe Seitenlinie etwas gemindert. Auch ist

der Platz zwischen recht breiter Mittelkonsole und Tür eher knapp bemessen, man stößt oft mit dem Ellbogen an die Türverkleidung.

3,4 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Fahrer eingestellt, finden im Fond Passagiere bis zu einer Körpergröße von ebenfalls 1,80 m genügend Platz. Allerdings fällt der Platz für die Füße unter den Vordersitzen gering aus. Im Fond wirkt sich vor allem die ansteigende Seitenlinie negativ auf das Raumempfinden aus.

3,5 Innenraum-Variabilität

Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen sowie Becherhalter auf dem Mitteltunnel. Für kleinere Utensilien steht noch etwas Raum unter der Mittelarmlehne zur Verfügung. Das kleine Handschuhfach ist zwar beleuchtet, lässt sich aber nicht abschließen.

⊖ Im Fond gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände, es finden sich nur Flaschenhalter in den Türverkleidungen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

3,1 KOMFORT

2,7 Federung

Das schon beim Vorgänger angenehm ausgewogene Fahrwerk ist auch beim neuen/runderneuerten Leaf gelungen. Es bietet zwar keine Verstellmöglichkeiten, zeugt aber von sorgfältiger Abstimmungsarbeit. Vor allem im innerstädtischen Bereich gefällt, wie das Fahrwerk Querfugen, Gullideckel etc. pariert. Auch auf der Landstraße ist Komfort

vorhanden, nur mehrere aufeinanderfolgende Wellen bringen den Nissan manchmal aus dem Tritt - er stuckert oder schaukelt dann mitunter wenig souverän. Insgesamt aber eine durchaus gefällige Vorstellung des japanischen Elektroautos.

3,5 Sitze

Prinzipiell mangelt es den Sitzen an Individualisierungsmöglichkeiten. Während sich der Fahrersitz zumindest noch in der Höhe einstellen lässt, ist am Beifahrersitz nicht einmal dies möglich. Eine Sitzflächenneigungseinstellung, justierbare Wangen oder auch einstellbare Lordosenstützen werden weder für den Fahrer-, noch für den Beifahrersitz angeboten.

Die Sitze sind vorn weitgehend körpergerecht ausgeformt und angenehm gepolstert - hier gibt es aber deutlich bes-

sere Wettbewerber in der Fahrzeugklasse. Allerdings dürften die Sitzflächen für große Personen länger ausfallen. Der Seitenhalt ist insgesamt nur akzeptabel. Die Sitzposition ist vorn recht angenehm, könnte jedoch durch eine längs- und höheneinstellbare Mittelarmlehne weiter gesteigert werden.

⊖ Die Rücksitzbank ist viel zu weich und kaum konturiert, hier sitzt man auf Dauer nicht bequem.

2,9 Innengeräusch

Bei Tempo 130 wurde ein Geräuschpegel von 68,7 dB(A) im Innenraum gemessen. Hochfrequente Antriebsgeräusche des Elektromotors sind unter hoher Last bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar im Innenraum hörbar, werden aber nicht als störend wahrgenommen. Gerade innerorts liegt

die Lautstärke im Innenraum sehr niedrig, eine der Stärken von technisch ausgereiften Elektroautos wie dem neuen Leaf. Während Windgeräusche erst bei Höchstgeschwindigkeit deutlicher vernehmbar sind, fallen Fahrgeräusche schon früher auf.

3,3 Klimatisierung

Jeder Leaf ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die energiesparende Wärmepumpenheizung ist dem Einstiegsmodell aber vorenthalten. Man kann bereits während des Ladevorgangs das System - auch per App - aktivieren und den Innenraum vorklimatisieren. Das hat den Vorteil, dass der Innenraum beim Losfahren aufgeheizt ist und die zum Aufheizen benötigte Energie nicht dem Akku entzogen wird.

Ordert man das optionale Winterpaket (für Visia nicht erhältlich, für Tekna Serie) sind die Vorder- und äußeren Rücksitze sowie das Lenkrad beheizt. Getönte Scheiben im Fond sind für die beiden höheren Ausstattungslinien serienmäßig, für den getesteten Acenta aber nicht erhältlich.

⊖ Luftdüsen unter den Vordersitzen, die für ein schnelleres Aufheizen der Fahrgastzelle hinten sorgen könnten, fehlen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet mit nun 150 PS statt 40 PS mehr als der Vorgänger, auch das Drehmoment wurde erhöht: Von 254 Nm auf 320 Nm. Typisch Elektromotor liegt das Drehmoment sofort an und sorgt für ordentliches Beschleunigungsvermögen. Dank fein geregelter Leistungsabgabe ist ein sehr zügiges, aber nicht unkontrolliertes Anfahren möglich, was sich positiv bemerkbar macht, wenn man in den fließenden Verkehr einfädeln möchte. Die Höchstgeschwindigkeit ist wie beim Vorgänger bei 144 km/h abgeregelt. Der Zwischen-

sprint von 60 auf 100 km/h ist in zügigen 4,8 Sekunden erledigt. Überholmanöver lassen sich problemlos absolvieren.

Durch Betätigen der Eco-Taste am Lenkrad wird die Motorleistung gedrosselt, was für einen niedrigeren Stromverbrauch sorgt und die Reichweite verlängert. Auch im Eco-Modus steht für die meisten Fahrsituationen genügend Leistung zur Verfügung; benötigt man kurzzeitig die volle Leistung, wird diese bei Kickdown zur Verfügung gestellt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektromotor spricht spontan an und überzeugt mit einer sanften und gleichmäßigen Leistungsabgabe aus dem Stand heraus. Darüber hinaus überzeugt die

Laufkultur des völlig vibrationsfrei arbeitenden Elektromotors.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Leaf besitzt zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des drehmomentstarken Motors und der sehr hohen möglichen Drehzahlen benötigt man aber nur eine Fahrstufe. Damit ist ein spontanes und völlig ruckfreies Beschleunigen aus dem Stand heraus bis zur Höchstgeschwindigkeit möglich. Der handtellergroße Knauf in der Mittelkonsole zum Einlegen der Fahrstufe lässt sich gut bedienen, erfordert aber etwas Eingewöhnung. Die Fahrstufen werden schnell genug gewechselt (z. B. von D in R). Im Normalmodus "Drive" (D) gewinnt der Leaf Bremsenergie zurück (Rekuperation), sobald man den Fuß vom Gaspedal nimmt. Die durch die Rekuperation eingeleitete Verzögerung des Fahrzeugs kann durch zusätzlichen Tritt aufs Bremspedal verstärkt werden. Um eine möglichst starke Energierückgewinnung zu erreichen, gibt es den Fahrmodus "Brake" (B). Der Modus eignet sich besonders

für lange Bergabfahrten, da man dann nicht ständig die Bremse betätigen muss. Eine Berganfahrhilfe verhindert beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

Zusätzlich gibt es als Neuerung in der zweiten Leaf-Generation das "One-Pedal-Driving". Per Schalter aktiviert, lässt sich der elektrische Nissan in diesem Modus einzig mit dem "Gas"pedal fahren. Nimmt man den Fuß ganz vom Pedal, verzögert das Auto stark und bis zum Stillstand, was in vielen Situationen das Bremspedal überflüssig macht. Die Abstimmung ist gut, aber nicht ganz perfekt gelungen. Selbst nach einiger Eingewöhnung fällt es gerade beim Rangieren nicht so leicht, Beschleunigung und Bremsen fein zu dosieren. Ohne E-Pedal kann man den Leaf in dieser Situation sensibler steuern - dank separatem Knopf kann man mit einem Tastendruck die Modi wechseln.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Leaf quitiert dynamische Lenkbewegungen mit Karosserieneigungen, bleibt aber gut beherrschbar. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Nissan nicht besonders sportlich oder agil, aber konsequent sicher. Das ESP fängt das beim Ausweichvorgang drängende Heck zuverlässig ab und stabilisiert das Auto. Gleichzeitig wird so deutlich Geschwindigkeit abgebaut, und der Leaf rollt sicher durch den Rest des Parcours.

Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Leaf zum Untersteuern. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, drängt das Heck stark nach - das ESP greift aber auch hier stabilisierend ein. Ein Bremsimpuls in einer Kurve sorgt ebenfalls für ein drängendes Heck.

Ohne Lenkeinschlag bietet der Leaf eine gute Anfahrtraktion, mit Lenkeinschlag drehen die Antriebsräder auch trotz Traktionskontrolle gelegentlich durch.

3,2 Lenkung

Die Mittelstellung lässt sich nicht blind erfüllen und die recht leichtgängige Lenkung lässt Rückmeldung bei Kurvenfahrten vermissen. Darunter leidet nicht nur das Lenkgefühl, sondern auch die Zielgenauigkeit, da sich der benötigte Lenkwinkel vor der Kurve nicht eindeutig einschätzen lässt. Insgesamt aber kommt man mit der Lenkung noch zufriedenstellend zurecht.

3,0 Bremse

In Verbindung mit der Testbereifung kommt der Leaf bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 36,5 m zum Stehen - das ist ein durchschnittlicher Wert. Die Bremse spricht zufriedenstellend an und lässt sich ordentlich dosieren, wenn auch das Pedalgefühl durch die Rekuperation etwas beeinträchtigt wird.

2,2 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die für die neue Leaf-Generation von Nissan erdachten teilautonomen Fahrsysteme (Stau-Assistent, Lenk-Assistent) sind den beiden höchsten Ausstattungen vorbehalten und für den Testwagen nicht verfügbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Dennoch ist die serienmäßige Ausstattung mit Fahrassistenzsystemen gut. Es gibt einen Abstandsregeltempomaten, eine Verkehrszeichenerkennung, einen autonomen Notbremsassistenten, einen aktiven Spurhalteassistenten sowie einen Assistenten, der den toten Winkel überwacht. Auch vor Querverkehr beim rückwärts

Ausparken warnt der Nissan. Optional kommen noch eine Müdigkeitserkennung und eine Bewegungserkennung hinzu. Letztere warnt im Rückwärtsgang vor sich bewegenden Objekten hinter dem Auto - die Daten der Rückfahrkamera dienen hier als Grundlage.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Der Nissan Leaf erreicht beim ADAC Crashtest mit 93 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit (Test April 2018).

Der Leaf verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorn reichen für Personen bis zu einer Größe von

knapp zwei Metern, im Fond bis zu einer Größe von rund 1,65 m.

⊖ Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine fest definierten und gut erreichbaren Halterungen im Fahrzeug. Zudem fehlen stabile Zurrösen im Kofferraum zur Ladungssicherung.

3,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Leaf 86 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit.

Auf den beiden äußeren Fondsitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze dank Isofix-Halterungen mit i-Size-Kennung problemlos montieren. Auch mit den Gurten ist dies einfach möglich. Bei besonders raumgreifenden Kindersitzen wie etwa solchen mit Base und Stützfuß lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben - eine Probemontage ist wie immer vor dem Kauf empfohlen.

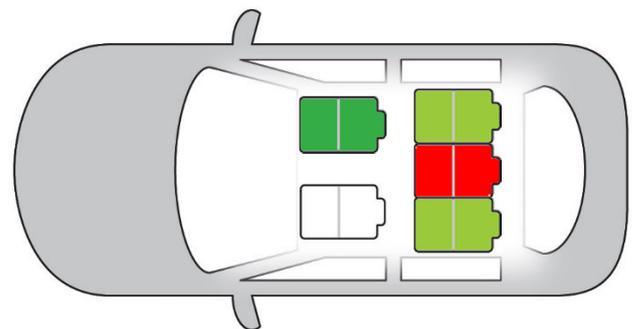
⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und schlechten Gurtenlenkpunkte kaum, um Kindersitze mit dem Gurt sicher zu befestigen. Auch Isofix ist hier nicht vorhanden.

Für die elektrischen Fensterheber hinten gibt es keinen Einklemmschutz, wodurch die Verletzungsgefahr bei unvorsichtigem Schließen der Fenster steigt. Die

Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich leicht deaktivieren, auch von Kinderhänden.

Kindersitze

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



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)

2,9 Fußgängerschutz

Beim ADAC Fußgänger- und Fahrradfahrer-Sicherheitstest erreicht der Leaf 71 Prozent der möglichen Punkte. Die Randbereiche der Motorhaube sollten aber noch nachgiebiger gestaltet werden.

⊕ Um bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten in der Stadt die durch den lautlosen Antrieb erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger zu reduzieren, sendet der Leaf bis zu einer

Geschwindigkeit von 30 km/h oder beim Rückwärtsfahren ein akustisches Annäherungssignal aus, das Passanten auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam machen soll. Mittels Taste kann das Signal auch vorübergehend deaktiviert werden. Das Notbremssystem reagiert bis 60 km/h auch auf Fußgänger.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Nissan Leaf liegt im ADAC EcoTest bei 22,1 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste). Die Erzeugung des ermittelten durchschnittlichen Stromverbrauchs entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 128 g/km. Damit erhält der Leaf im CO₂-Kapitel des EcoTest 41 Punkte.

Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde. Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie ermittelt wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist mit Wandlungs- und Einlagerungsverlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Leaf stößt lokal keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, weshalb er in diesem Kapitel die vollen 50

Punkte erhält. Insgesamt bringt er es auf 91 Punkte und damit auf fünf Sterne im EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

Nissan verlangt für den Leaf Acenta mit der 40 kWh Batterie 35.600 Euro. Das ist trotz der guten Serienausstattung ein sehr hoher Preis für ein Fahrzeug in dieser Klasse.

⊕ Nissan gewährt auf die 40 kWh Batterie eine Garantie von acht Jahren bzw. 160.000 Kilometern. Auf das übrige Fahrzeug gibt es drei Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie, alle elektrospezifischen Bauteile haben fünf

Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie. Der Leaf muss alle 12 Monate oder 30.000 km zur Inspektion. Die eigentlich anfallende Steuer von 56 Euro im Jahr wird für die ersten zehn Jahre erlassen, wenn das E-Auto bis 2020 erstmals zugelassen wird. Weiterhin ist der Antrieb des Elektroautos wartungsfrei, die Werkstattkosten sind deshalb gering. Auch der Bremsenverschleiß ist durch die starke motorbedingte Verzögerung sehr gering.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Leaf (40 kWh)
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/3.283
0-100 km/h [s]	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	144
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	14,6 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	31.950

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, AC-Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.283 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 3.283 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	144 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km	15,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,29 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.490/1.788/1.530 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/35 kg
Tankinhalt	40 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	22,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	k.A. g/km (WTW* 128 g/km)
Reichweite	200 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.572/423 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/645/1.265 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	51 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	612 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/18		
Basispreis Leaf (40 kWh) Acenta	35.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.575 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.447 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	650 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	Serie/650 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechsellassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten Winterpaket	325 Euro°
Lenkradheizung Winterpaket	325 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,4	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,6	Lenkung	3,2
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	3,0
Innenraum	3,2	Sicherheit	2,2
Bedienung	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	1,5
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	1,9
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Juni 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.