



Nissan Leaf (62 kWh) e+ Tekna

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (160 kW/217 PS)

Zum Modelljahr 2019 rüstet Nissan die zweite Generation des Elektroflitzers weiter auf und bietet nun den Leaf e+ an. Durch Optimierungen in den Bereichen Energiedichte und Speicherkapazität lässt sich nun eine aus 288 Batteriemodulen bestehende 62-kWh-Batterie ins Fahrzeug integrieren. Die leistungsstarke Version wird von einem Synchronmotor mit einer Leistung von 217 PS angetrieben, der ein maximales Drehmoment von 340 Nm erzeugt. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 157 km/h abgeregelt. Im ADAC Ecotest kommt der Nissan Leaf e+ inklusive Ladeverluste auf einen Testverbrauch von 22,7 kWh auf 100 Kilometer, die Reichweite beträgt daher 300 Kilometer. Alternativ ist der Leaf weiterhin in der Basisversion mit dem 150-PS-Motor und einer 40-kWh-Batterie (192 Batteriemodule) erhältlich. Als Lademöglichkeiten stehen an der Fahrzeugfront ein Typ-2-Anschluss (bis 6,6 kW) sowie ein CHAdeMO-Ladeanschluss (bis 100 kW) zur Verfügung. Gerade in Deutschland findet man allerdings häufiger CCS- statt CHAdeMO-Schnellladeanschlüsse vor. Das Elektroauto verfügt über eine integrierte, bidirektionale Ladetechnik, um über den CHAdeMO-Ladeanschluss sowohl Strom aus dem Netz zu beziehen als auch bedarfsgerecht Energie an das Stromnetz abzugeben – Vehicle-to-Grid (V2G). So kann der Leaf theoretisch dazu beitragen, Schwankungen im Stromnetz auszugleichen.

Der Leaf lässt sich angenehm fortbewegen und bremst bei aktiviertem e-Pedal ohne Bremspedaleinsatz bis zum Stillstand ab. Die Basisausstattung mit Assistenzsystemen kann sich durchaus sehen lassen, einige Funktionen sind allerdings den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. So findet man an Bord unseres Testwagens (Nissan Leaf e+ Tekna Option) unter anderem LED-Scheinwerfer, Notbremsassistent, Rundumsichtkamera, Spurhalteassistent sowie Abstandsregeltempomat (ACC). Insgesamt bekommt man somit ein gut ausgestattetes und solide abgestimmtes Elektroauto, das mit 47.690 Euro aber erheblich teurer als ein konventionell angetriebenes Auto ist. Zudem dürfte der Leaf auch angesichts der zunehmenden E-Auto-Konkurrenz an dieser Stelle keinen leichten Stand haben. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Ioniq Elektro, KIA e-Niro.

+ umfangreiche Sicherheitsausstattung, sehr gute Fahrleistungen

- hoher Stromverbrauch, teuer in der Anschaffung, eingeschränkte Kofferraumnutzbarkeit, keine Anhängelast zugelassen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,6**

Zielgruppencheck

Familie **3,0**

Stadtverkehr **3,3**

60+ **Senioren** **2,6**

Langstrecke **2,8**

Transport **3,1**

Fahrspaß **2,2**

Preis/Leistung **2,5**

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des Leaf hat Nissan ordentlich gefertigt, die Einzelteile sind gut verarbeitet und passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen weitgehend gleichmäßig und insgesamt schmal. Leider bestehen die Türrahmen noch immer aus mehreren Teilen, sodass an den Kanten unschöne Schweißnähte sichtbar sind.

Das Interieur ist solide verarbeitet – feinfühligere Hände ertasten nicht perfekt entgratete sowie wackelige Kunststoffteile. Es dominiert nach wie vor harter Kunststoff im Innenraum, allerdings sind zumindest Teile der vorderen Türen unterfüttert und heben so den Qualitätseindruck. Zudem werben Ziernähte

3,9 Alltagstauglichkeit

Die 62-kWh-Batterie des Leaf kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2 mit 6,6 kW) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CHAdeMO mit 50 kW) geladen werden. Ein Ladekabel für die "Haushaltssteckdose" (EVSE) befindet sich zusätzlich zu einem Typ 2 Ladekabel im Fahrzeug. Beide Kabel finden in dem linken und rechten Ablagefach im Kofferraum Platz. Das Laden mit dem Not-Ladekabel (2,3 kW) dauert etwa 30 Stunden (von 0 auf 100 Prozent). An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund 15 Stunden (bei 4,6 kW). Deutlich schneller wird das Elektroauto mit Gleichstrom über den CHAdeMO-Anschluss geladen. An einer 50-kW-Ladesäule dauert die Ladung auf 80 Prozent rund 66 Minuten. Eine halb volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von 150 km, mit voller Batterie sind 300 km möglich – für ein Elektroauto mit dieser Batteriekapazität lediglich ein durchschnittlicher Wert. Da gerade innerorts der Verbrauch am geringsten ist, sind hier Reichweiten von knapp 400 km möglich.

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

Mit einer Außenbreite von 2,0 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 11,5 m ist der Leaf zwar nicht für den Stadtverkehr prädestiniert, allerdings schwimmt er mit einer Fahrzeuglänge von 4,5 m unauffällig mit.

⊕ Während des Ladevorgangs ist das Losfahren nicht

3,0 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. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Leaf allerdings lediglich eine ausreichende Sicht nach draußen. Ungünstig sind

den Innenraum optisch etwas auf.

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

⊖ Während des Ladevorgangs kann die Motorhaube nachträglich nicht geöffnet werden, da die Ladeklappe offensteht und die Entriegelung verdeckt. Die Motorhaube muss umständlich angehoben und über einen Haltestab fixiert werden – hier wäre ein Gasdruckdämpfer komfortabler.

möglich – eine Fehlbedienung somit ausgeschlossen. Über drei LEDs auf der Armaturentafel wird signalisiert, ob das Fahrzeug geladen wird. Im Kombiinstrument kann zusätzlich der Akkuladestand sowie die Restladedauer angezeigt werden. Außerdem kann der Fahrer des Nissan Leaf über die 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. Der neue Leaf ist serienmäßig mit einer energiesparenden Wärmepumpe ausgestattet, was der Reichweite zugute kommt.

⊖ Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Leaf mit der 62-kWh-Batterie eine Reichweite von lediglich 300 km. Die Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 376 Kilogramm, das reicht für vier Passagiere mit leichtem Gepäck. Anhängelast und Stützlasten sind nicht zugelassen. Auf einem geeigneten Dachgepäckträger sind für den Nissan Leaf Lasten bis insgesamt nur 35 kg zulässig.



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

hauptsächlich die breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen, die den Blick nach hinten und schräg hinten beeinträchtigen – bodennahe Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Die Außenspiegel haben eine passable Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten – allerdings fehlt in beiden Außenspiegeln ein asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie das 360-Grad-Kamerasystem – der Einparkassistent kostet 1.200 Euro Aufpreis. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Der Fernlichtassistent kann lediglich automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden. Die Rücklichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht signalisiert werden. Eine Abbiegelichtfunktion gibt es trotz verbauter Nebelscheinwerfer nicht.

2,3 Ein-/Ausstieg

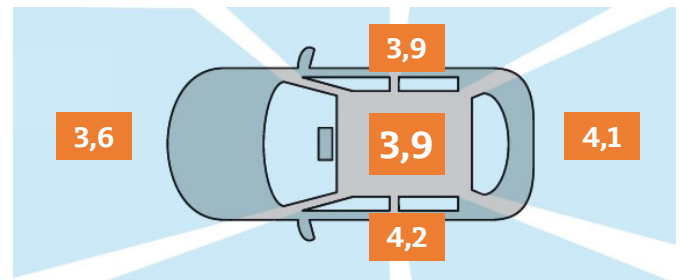
⊕ Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 50 cm über der Straße in angenehmer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Türen öffnen weit, es ist sowohl vorn als auch hinten bequemes Ein- und Aussteigen möglich, obwohl der Schweller etwas höher liegt. Hinten stören der enge Türausschnitt im Fußbereich und die abfallende Dachlinie etwas. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung, die das Ein- und Aussteigen erleichtern. Die Türen werden vorn wie hinten in drei Positionen gehalten. Hinten sind die Haltekräfte allerdings gering, sodass sie bereits bei geringer Fahrzeug-

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung großzügige 390 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 560 Liter. Alternativ können im Kofferraum bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 655 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.275 Liter Volumen verfügbar. Ein zusätzliches Staufach unter dem Kofferraumboden gibt es nicht.

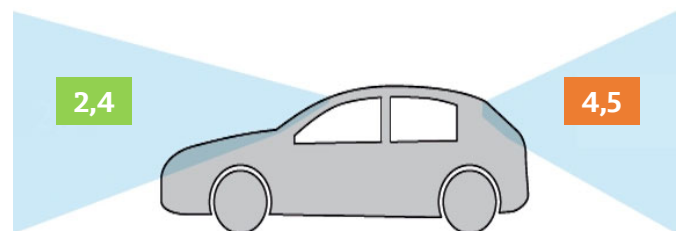
Rundumsicht

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.



neigung nicht zuverlässig offen bleiben. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Leaf in allen Ausstattungsvarianten serienmäßig an Bord.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Zugunsten des Diebstahlschutzes kann das System beim Servicebetrieb deaktiviert werden.



Stattliche 390 l Gepäck fasst der Kofferraum des Leaf.

3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊖ Die manuelle Heckklappe schwingt nicht sehr weit auf, Personen bis lediglich knapp 1,80 m können aufrecht darunter stehen. Eine elektrische Heckklappe ist nicht verfügbar. Das Ladeabteil selbst ist aufgrund der teils nach innen ragenden Seitenverkleidungen stellenweise schmal. Der Subwoofer des

ausstattungsabhängigen Bose-Soundsystems ist am Kofferraumboden befestigt und schränkt die Nutzbarkeit des Kofferraums zusätzlich ein – hier besteht die Gefahr, den Verstärker durch Ladegut zu verkratzen oder gar zu beschädigen. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen entsteht eine hohe Stufe zum Kofferraumboden. Beim Ausladen stört die hohe Ladekante, die 25 cm über dem Kofferraumboden liegt. Das Ladeabteil wird mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne hat keine Durchlademöglichkeit und lässt sich von vorn ohne großen Aufwand asymmetrisch geteilt umklappen, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Für das Umklappen der Rücksitzlehnen vom Kofferraum aus braucht man allerdings viel Geschick und lange Arme. Links und rechts gibt es Haken an der Kofferraum-Seitenwand, an denen man jeweils ein Netz einhängen kann. In diesen Seitenfächern lassen sich beispielsweise die Ladekabel sinnvoll verstauen.

⊖ Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum bietet Nissan nicht an. Zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die sich ein Netz

einspannen lassen könnte. Stellt man die drei hinteren Kopfstützen der nicht umgeklappten Rücksitzlehne nach oben, reichen sie fast bis zum Dachhimmel und haben bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz. Eigene Taschenhaken, Ablagen oder stabile Verzurrösen fehlen im Kofferraum, was für die Ladungssicherung von Nachteil ist. Die Entriegelung der Rücksitzlehnen über das Hochziehen des Verriegelungsstifts ist zweckmäßig – die meisten Konkurrenten verwenden bereits das optisch ansprechendere System mit Entriegelungshebel. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

3,1 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Den Leaf e+ schaltet man über einen Knopf am Armaturenbrett ein, der etwas tief angeordnet ist. Das Kombiinstrument besteht aus einem großen Monitor mit analoger Geschwindigkeitsanzeige auf der rechten Seite und digitalen und individualisierbaren Inhalten im restlichen Monitorbereich. Die Grafiken sind gut verständlich und die Anzeigen sowohl bei hellen als auch bei dunklen Lichtverhältnissen einwandfrei ablesbar. Der Acht-Zoll-Hauptbildschirm des Infotainmentsystems könnte etwas höher im Sichtfeld des Fahrers angeordnet sowie zum Fahrer hingeneigt sein. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich; es bietet viele Einstellmöglichkeiten. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Hat man sich an die Menüführung gewöhnt und sich den Startbildschirm mit den variablen Kacheln auf die persönlichen Vorlieben eingerichtet, stört weiterhin die träge Reaktion des Bildschirms auf Befehle. Einige Statusmeldungen und Menüpunkte bleiben gewöhnungsbedürftig und darüber hinaus sind die berührungssensitiven Schaltflächen recht klein, was die Bedienung während der Fahrt erschwert. Das Klimabedienteil ist übersichtlich

gestaltet, allerdings etwas tief positioniert, sodass der Blick von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Ein separates Display für die Klimaanlage gibt es nicht, die Einstellungen werden im Hauptbildschirm angezeigt.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum geben wenig Anlass zur Kritik. Die Funktionalität kann dagegen weniger überzeugen.

⊖ Das Lenkrad lässt sich lediglich in einem geringen Bereich in der Höhe und nicht in der Länge einstellen – das beeinträchtigt die Sitzposition vor allem großer Fahrer. Die hängend montierten Pedale sind gut zu erreichen und bieten ausreichend Platz. Leider fehlt am Bremspedal ein Unterrutschschutz, damit man nicht mit der Sohle daran hängen bleibt. Die außen an den Vordersitzen angebrachten Hebel der Sitzverstellung sind einfach erreichbar und bedienbar, hinterlassen allerdings einen wenig stabilen Eindruck. Der

runde Hebel zur Fahrtrichtungswahl beziehungsweise für den Leerlauf oder die Parkposition (Taste in der Mitte) liegt gut zur Hand und ist nach einer kurzen Eingewöhnungszeit selbsterklärend. Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum erreichbar. Die Schalter für die Sitzheizung (Vordersitze in der Armaturentafel und Rücksitzbank seitlich am Beifahrersitz) rasten ein und schalten damit nicht automatisch ab, um Strom zu sparen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bereits in der Basisversion hat der Leaf eine gute Multimedia-Ausstattung an Bord. Dazu zählen: Radio, Navigationssystem, AUX-Anschluss, USB-Schnittstelle, Bluetooth-Streaming, Freisprecheinrichtung, DAB+ Radio sowie Apple Carplay und Android Auto. Zudem ist der Leaf serienmäßig mit NissanConnect EV ausgestattet. So können beispielsweise die Ladestationen entlang einer Route angezeigt

und die Entfernung zur nächstgelegenen Ladesäule stets neu berechnet werden. Darüber hinaus lassen sich per App die Klimatisierung sowie der Ladevorgang fernsteuern.

⊖ Ein CD-Laufwerk oder induktive Ladung für Smartphones sind nicht erhältlich.

3,0 Raumangebot vorn

Auch wenn die Kopffreiheit für Fahrer mit einer Körpergröße von rund 2,10 m ausreichen würde, lassen sich die Sitze nur für Insassen bis knapp 1,85 m zurückschieben. Das Raumgefühl wird durch das hohe Armaturenbrett sowie 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.

⊖ Ein Panoramadach, das zusätzliches Licht in den Innenraum ließe, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

3,6 Raumangebot hinten

Der Leaf bietet angemessen Platz auf der Rückbank – solange es sich nur zwei Erwachsene bequem machen wollen. Bei dreien wird es aufgrund der nur durchschnittlichen Innenbreite eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter etwa 1,80 m große Personen sitzen. 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.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich beim Leaf auf die asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türverkleidungen sowie Becherhalter auf dem Mittelunnel. Für kleinere Utensilien steht noch etwas Raum unter der Mittelarmlehne und im vorderen Bereich der Mittelkonsole zur Verfügung. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein kompaktes Format, ist aber weder klimatisiert noch abschließbar.

⊖ Im Fond gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände, es stehen lediglich die Lehnentaschen an den Vordersitzen sowie kleine Türfächer (die bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen aufnehmen können) bereit.

3,1 KOMFORT

3,1 Federung

Im Vergleich zur Leaf-Variante mit kleiner Batterie federt der Leaf e+ nicht so souverän und geschmeidig die Unebenheiten ab. Das gut 150 kg höhere Leergewicht wurde offenbar lediglich durch straffere Federn und Dämpfer kompensiert, ohne eine harmonische Gesamtabstimmung zu finden. Das spürt man vor allem innerorts, wo der Leaf e+ recht „hölzern“ über kurze Bodenwellen fährt und die Insassen das durchaus spüren.

Auch Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster werden nur zufriedenstellend abgefedert. Mit zunehmender Geschwindigkeit zeigt sich das Fahrwerk souveräner und williger im Schluckvermögen. Auf Landstraßen kann man mit dem gebotenen Komfort recht gut leben, sofern der Straßenbelag nicht besonders schlecht ist. Lange Autobahn-Etappen sind kein Problem, hier ist ein guter Federungskomfort geboten.

3,4 Sitze

Prinzipiell mangelt es den weichen Sitzen an Individualisierungsmöglichkeiten. Eine Sitzflächenneigungseinstellung, justierbare Wangen oder einstellbare Lordosenstützen sind weder für den Fahrer- noch für den Beifahrersitz erhältlich. Die Sitze sind vorn weitgehend körpergerecht ausgeformt und angenehm gepolstert – hier gibt es aber deutlich bessere Wettbewerber in der Fahrzeugklasse. Die Sitzflächen dürften für große Personen länger ausfallen. Der Seitenhalt ist insgesamt akzeptabel. Die Sitzposition ist vorn recht angenehm, könnte jedoch

durch eine längs- und höheneinstellbare Mittelarmlehne weiter gesteigert werden.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Da Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und zudem weich gepolstert sind, ergibt sich ein unzureichender Seitenhalt – auf Dauer sitzt man hinten nicht so bequem.

3,0 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Fahrzeugen unterscheiden. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Bei Tempo 130 wurde beim Leaf ein Innengeräuschpegel von 69,1 dB(A) gemessen – das ist ein zufriedenstellender Wert. Hochfrequente Antriebsgeräusche des

Elektromotors sind unter hoher Last bei niedrigen Geschwindigkeiten zwar im Innenraum hörbar, werden aber nicht als störend wahrgenommen. Gerade innerorts ist der Leaf im Innenraum sehr leise, eine der Stärken von Elektroautos. Während Windgeräusche erst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten deutlich vernehmbar sind, fallen Fahrgeräusche schon früher auf. Beispielsweise sind lediglich die hinteren Radläufe mit einer Dämmung versehen, die Abrollgeräusche der Reifen mildern.

2,7 Klimatisierung

Das Elektroauto ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik samt energieeffizienter Wärmepumpenheizung sowie einer UV-absorbierenden Frontscheibe ausgestattet. Unabhängig vom Ladevorgang kann der Innenraum vorklimatisiert werden – während des Ladevorgangs wird die benötigte Energie nicht dem Akku entzogen. Das optionale Winterpaket (serienmäßig bei Tekna Option) beinhaltet beheizbare Vorder- und äußere Rücksitze sowie ein beheiztes Lenkrad. Die Fondscheiben sind

ausstattungsabhängig ab der B-Säule (Testwagenausstattung) verdunkelt.

⊖ Für die Fondpassagiere sind keine separaten Luftauslässe vorhanden – weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor des Leaf e+ leistet (gemäß Herstellerangaben) mit 217 PS satte 67 PS mehr als der Standard-Leaf und erzeugt ein maximales Drehmoment von 340 Nm. Typisch Elektromotor liegt das Drehmoment sofort an und sorgt für ordentliches Beschleunigungsvermögen. Dank fein geregelter Leistungsabgabe ist ein zügiges und gut kontrollierbares Anfahren möglich, was sich positiv bemerkbar macht, wenn man in den fließenden Verkehr einfädeln möchte. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 157 km/h abgeregelt. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in

zügigen 3,6 Sekunden erledigt, sodass sich trotz des hohen Leergewichts von 1.724 kg Überholmanöver schnell absolvieren lassen.

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

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Elektromotor spricht spontan an und überzeugt mit einer sanften und gleichmäßigen Leistungsabgabe aus dem Stand heraus. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und damit

verbundenen hohen Drehzahlen etwas nach. Darüber hinaus ist die Laufkultur des vibrationsfrei arbeitenden Elektromotors einwandfrei.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Japaner besitzt zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des drehmomentstarken E-Motors und der möglichen Drehzahlen ist jedoch eine Fahrstufe ausreichend. 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 Fahrtrichtungen lassen sich damit zügig wechseln (beispielsweise von D nach 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, steht der Fahrmodus "Brake" (B) zur Verfügung. Der Modus eignet sich besonders für lange

Bergabfahrten, da nicht ständig die Bremse betätigt werden muss. Eine Berganfahrhilfe verhindert beim Anfahren an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Zusätzlich ermöglicht der Leaf mit dem e-Pedal das sogenannte "One-Pedal-Driving" – so lässt sich der Leaf größtenteils mit dem Gaspedal fortbewegen und bremsen. Nimmt man den Fuß vom Pedal, verzögert das Auto intensiv und bis zum Stillstand. Über weite Strecken hinweg kann man so ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und setzt die mechanischen Bremsen des Fahrzeugs seltener ein. Die Abstimmung ist gut, aber nicht ganz perfekt gelungen. Selbst nach einiger Eingewöhnung ist es gerade beim Rangieren schwer, Beschleunigung und Verzögerung fein zu dosieren. Ohne E-Pedal kann man den Leaf in dieser Situation sensibler steuern – am separaten Taster in der Mittelkonsole kann der Modus jederzeit gewechselt werden.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Leaf quitiert dynamische Lenkbewegungen mit ausgeprägten Karosserieneigungen, bleibt aber gut beherrschbar. Das hohe Gewicht wirkt dämpfend und sorgt für eine gewisse Trägheit. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Richtungsstabilität nur wenig. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Leaf zum Untersteuern. Hebt

man das Gaspedal in einer Kurve, drängt das Heck stark nach außen – das ESP greift aber 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 trotz Traktionskontrolle gelegentlich durch.

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.

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 zudem die Zielgenauigkeit, da sich der benötigte Lenkwinkel vor der Kurve nicht eindeutig einschätzen lässt. Insgesamt aber kommt man mit der Lenkung zufriedenstellend zurecht. Die Lenkung hat Nissan insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,6 Umdrehungen erforderlich.

3,2 Bremse

Die Bremse spricht verzögert an und lässt sich zufriedenstellend dosieren, wenn auch das Pedalgefühl durch die Rekuperation etwas synthetisch ist. Muss der Leaf so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h durchschnittlich 37,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – das ist ein durchschnittlicher Wert.

Der Bremsenverschleiß fällt zwar durch die starke Verzögerung des Elektromotors geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.




















2,0 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Tekna Option-Ausstattung bringt der Leaf nahezu alles serienmäßig mit, was Nissan im Bereich Sicherheits- und Assistenzsysteme zu bieten hat. So gibt es unter anderem eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung, einen Abstandsregeltempomaten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Totwinkel- und einen Spurhalte-Assistenten mit Warnfunktion und Lenkungeingriff (während ACC-Betrieb). Der Spurwechselassistent beinhaltet den Ausparkassistenten, der mit den Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht.

⊖ Bei einer Notbremsung blinken weder die Bremslichter in hoher Frequenz, noch wird der Warnblinker aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

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 | Serie |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Serie |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | nicht erhältlich |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Nissan Leaf erreicht beim Euro NCAP Crashtest mit 93 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit (Test April 2018). Der Leaf verfügt über Front- und Seitenairbags sowie von vorn 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. Größere Personen erhalten über den Dachhimmel noch eine gewisse Schutzwirkung. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer

angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

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

3,3 Kindersicherheit

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der Leaf 86 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf den beiden äußeren Fondsitzen und dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze durch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe problemlos montieren. Auch mit den Gurten ist das einfach möglich. Hohe Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondsitzen allerdings nur eingeschränkt montieren, da sie leicht an der C-Säule anstehen können.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

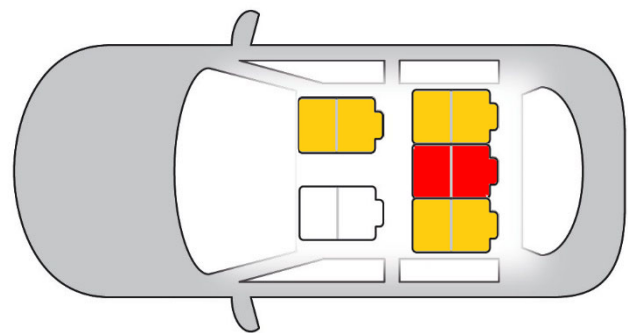
⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und schlechten Gurtanlenkpunkte kaum, um Kindersitze mit dem Gurt sicher zu befestigen – Isofix ist ebenfalls nicht vorhanden.

Die elektrischen Fensterheber haben keinen zuverlässigen Fenstereinklemmschutz. Durch die hohen Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Die Kinder-

sicherung der hinteren Türen lässt sich leicht deaktivieren, sogar 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 Euro NCAP Crashtest erreicht der Leaf 71 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Fußgängerschutz und erhält insgesamt die Fünf-Sterne-Bewertung im Euro NCAP Crashtest (04/2018). Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt Personen, sodass ein Zusammenstoß verhindert oder zumindest dessen Folgen abgeschwächt werden können. Die Vorderkante der Front ist gut entschärft. Hauptkritikpunkt an der Karosserie sind die steifen Windschutzscheibensäulen, die ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen und noch nachgiebiger gestaltet werden könnten. Zudem könnte das autonome Notbrems-

systems in den einzelnen Testszenarien noch zuverlässiger auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer reagieren. 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 Signal aus, das Passanten auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam machen soll. Mittels Taste kann das Signal deaktiviert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein hoher Stromverbrauch von 22,7 kWh pro 100 km ermittelt. Die Verbrauchsangabe beinhaltet die Ladeverluste bei 1-phasiger Ladung mit 28 A (max. 6,6 kW); um die 62-kWh-Batterie einmal komplett von leerganz voll zu laden, werden 68,41 kWh benötigt. Der Leaf gehört damit hinsichtlich des Verbrauchs zu den weniger effizienten Elektroautos. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Leaf mit der 62-kWh-Batterie eine Reichweite

von rund 300 km. Aus den 22,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 124 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 42 von 60 Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 17,2, außerorts bei rund 24,1 und auf der Autobahn bei hohen 27,0 kWh/100 km. Der Leaf ist demnach in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind dann Reichweiten von knapp 400 km möglich.

2,8 Schadstoffe

⊕ Der Leaf stößt zwar lokal keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, in den für die Stromversorgung in Deutschland erforderlichen Kraftwerken allerdings schon. Die Emissionen werden, wie die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem

Stromverbrauch von 22,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 99 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der Nissan Leaf lediglich 32 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigt automatisch die Punktzahl. Besonders effiziente Elektroautos können bereits heute die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe erreicht der Leaf 74 Punkte und damit vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,6 AUTOKOSTEN

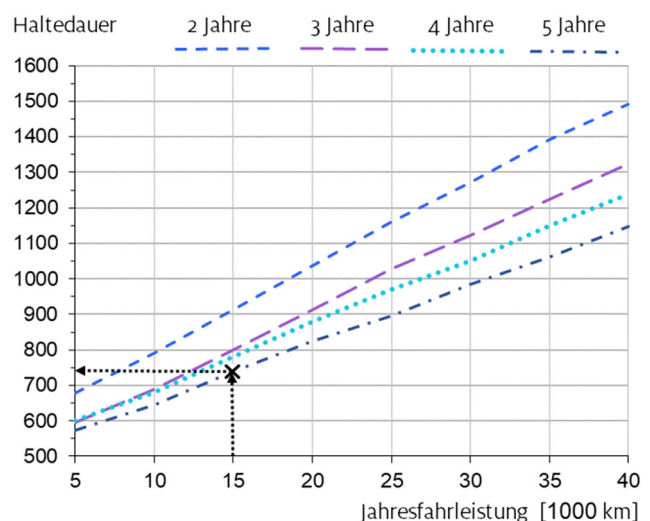
2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Leaf ist ab 36.800 Euro erhältlich, allerdings mit der kleinen 40-kWh-Batterie, dem schwächeren Elektromotor (150 PS) und einer nicht ganz so üppigen Ausstattung. Für den Leaf e+ Tekna Option verlangt Nissan bereits stolze 46.500 Euro. Das ist trotz der guten Serienausstattung ein sehr hoher Preis für ein Fahrzeug in dieser Klasse. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin 6.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Elektroautoprämie abziehen. An Kfz-Steuer werden jährlich 62 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn das E-Auto bis 31.12.2020 erstmals zugelassen wird. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat, die Haftpflicht liegt bei 17, Teilkasko bei 18 und die Vollkasko bei 21. Der Leaf muss alle 12 Monate oder 30.000 km zur Inspektion (gemäß Serviceintervall). Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Vorderreifen schneller verschleifen. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, der beispielsweise von der Haltbarkeit der Batterie abhängt. Nissan gewährt auf die 62-kWh-Batterie

eine Garantie von acht Jahren beziehungsweise 160.000 Kilometern (verfügbare Kapazität). Auf das übrige Fahrzeug gibt es drei Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie, alle elektrospezifischen Bauteile haben fünf Jahre Garantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 738 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Leaf (40 kWh) MY19 | Leaf (62 kWh) e+ N-CONNECTA |
|-------------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 0/0 | 0/0 |
| Leistung [kW (PS)] | 110 (150) | 160 (217) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 320/3283 | 340/4000 |
| 0-100 km/h [s] | 7,9 | 6,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 144 | 157 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 20,6 kWh E | 18,5 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | - | - |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/22/18 | n.b. |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 56 | 62 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 646 | 726 |
| Preis [Euro] | 36.800 | 44.700 |

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

| | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| Elektro, Elektrofahrzeug | |
| Hubraum | 0 ccm |
| Leistung | 160 kW/217 PS bei 4.600 1/min |
| Maximales Drehmoment | 340 Nm bei 4.000 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 1-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 157 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 6,9 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 18,5 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | - |
| Stirnfläche/c _v -Wert | 2,29 m²/0,28 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 215/50 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.490/1.788/1.540 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.707/433 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 420/790 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | -/35 kg |
| Bateriekapazität | 62 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre |
| Produktion | Großbritannien, Sunderland |

ADAC Messwerte

| | |
|---|------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,6 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37 m |
| Reifengröße Testwagen | 215/50 R17 91V |
| Reifenmarke Testwagen | Dunlop ENASAVE EC300 |
| Wendekreis links/rechts | 11,5/11,4 m |
| EcoTest-Verbrauch | 22,7 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 0 g/km (WTW* 124 g/km) |
| Reichweite | 300 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 69,1 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.995 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.725/375 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 390/655/1.275 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 104 Euro | Werkstattkosten | 64 Euro |
| Fixkosten | 101 Euro | Wertverlust | 469 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 738 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 62 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/21/18 | | |
| Basispreis Leaf (62 kWh) e+ Tekna | 46.500 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 02.08.2019 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 47.690 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 3.375 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 | -/Serie/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 1.200 Euro |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie |
| 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 |
| Spurwechselsassistent | 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 | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie |
| Lenkradheizung | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-----------|
| Anhängerkupplung | - |
| Metalllackierung | 590 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Februar 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer