

Pressepräsentation Nissan Leaf: Vom Erfolg beflügelt

Von Jens Riedel

Nein, dass in Oslo so viele Nissan Leaf herumfahren liegt nicht daran, dass der japanische Hersteller dort gerade die zweite Generation seines Elektroautos vorstellt. Es hat zum einen mit der norwegischen Politik zu tun – und zum anderen damit, dass der Leaf das erfolgreichste Elektroauto der Welt ist. Nicht trotzdem, sondern gerade deshalb hat Nissan über 100 Veränderungen und Verbesserungen an dem Fahrzeug vorgenommen.

Grundlage der neuen Modellgeneration sind nicht zuletzt Rückmeldungen der mittlerweile weltweit über 58 000 Leaf-Fahrer. 93 Prozent von ihnen sind zufrieden mit dem Auto, sagt Nissan. Kein anderes Modell der Marke kommt auf einen derart hohen Wert. Dennoch bleibt das Bessere der Feind des Guten. Die Liste der kleinen und weniger kleinen Eingriffe ist wie gesagt lang und reicht von verbesserten Telematikdiensten bis hin zur Integration der Ladeklappenentriegelung in den Fahrzeugschlüssel.

Äußerlich blieb der Nissan Leaf bis auf eine leicht aerodynamisch optimierte Front nahezu unverändert. Dennoch sank der – immernoch verbesserungswürdige – cW-Wert von 0,29 auf 0,28. Mehr hat sich innen getan. Der Wechselrichter, der den Gleichstrom der Batterie in Wechselstrom für den Elektromotor umwandelt, wanderte vom Koffer- in den Motorraum, was zu klassentypischen 370 Litern Gepäckraumvolumen führt (vorher 330 Liter). Die auch vorher schon keineswegs zu knapp bemessene Beinfreiheit wuchs durch neue Frontsitze um 5,3 Zentimeter und die Füße passen nun unter die Vordersitze. Ein weiteres praktisches Detail ist beispielsweise eine kleine Leuchte hinter der Ladeklappe für den Stromkabelanschluss, der das Laden im Dunklen erleichtert. Zudem lässt sich das Ladekabel nun gegen Langfinger am Fahrzeug fest verriegeln.

Aber auch psychologische Aspekte flossen in die Überarbeitung mit ein. So gibt es mehr Außenfarben, eine größere Felgenauswahl und ein auf den europäischen Geschmack abgestimmtes schwarzes Interieur statt des bisherigen Grautons. Gab es den Leaf bislang nur in einer Ausstattung, sind es nun derer drei. Das erlaubte zum einen, mit

dem Visia den Basispreis auf unter 30 000 Euro zu drücken, zum anderen mit dem Tekna ein Topmodell mit Ledersitzen, Bose-Soundsystem, 360-Grad-Kamera für leichteres Rangieren und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen zu schaffen. Dazwischen ist der Acenta angesiedelt, der in etwa dem bisherigen Niveau entspricht.

Doch auch technisch hat sich der Kompaktwagen natürlich weiterentwickelt. Die Norm-Reichweite stieg um fast 25 Kilometer auf nun 199 Kilometer. Der Energiebedarf der Klimaanlage, dem größten nicht-motorischen Energieverbraucher, konnte um 70 Prozent reduziert werden. Neu an Bord ist auch der so genannte B-Mode, der die Bremsenergie rückgewinnung optimiert, sobald der Fuß vom Gas genommen wird und sich beispielsweise gut bei Bergabfahrten nutzen lässt. Nach wie vor verfügt der Leaf auch über einen Eco-Modus, der die Leistung des Motors und der Klimaanlage etwas zurücknimmt. Er wird jetzt nicht mehr über einen Schalter in der Mittelkonsole, sondern direkt am Lenkrad aktiviert.

Hand angelegt wurde zudem an das Fahrwerk. Es entspricht nun stärker dem europäischen Geschmack und sorgt für mehr Agilität gerade in Kurven. Die Rückmeldung der Lenkung hat sich ebenfalls verbessert. Die Höchstgeschwindigkeit sank um einen Stundenkilometer auf 144 km/h, gleichzeitig verbesserte sich das Sprintvermögen von null auf 100 km/h um fast eine halbe Sekunde auf 11,5 Sekunden. Der Elektro-Nissan garantiert nun noch spürbar mehr Fahrspaß – vorausgesetzt, der Eco-Modus bleibt ausgeschaltet, denn der bremst das Temperament des Autos spürbar.

Einen großen Schritt nach vorne hat Nissan auch mit einer neuen 32-Ampere-Schnelladestation für zu Hause getan. Es halbiert die Ladezeit der bisherigen Heimstation auf vier Stunden. Kunden in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Dänemark können davon allerdings nicht profitieren. Die gesetzlichen Vorgaben erlauben es in diesen Ländern nicht, die neue so genannte Home Wallbox an das Hausstromnetz anzuschließen.

Zurück nach Norwegen: Das reichste Land Europas fördert Elektromobilität gleich mehrfach. Es entfallen 25 Prozent Mehrwertsteuer beim Kauf, Strom darf kostenlos an allen öffentlichen Ladestationen im Land gezapft werden; City-, Brücken- oder Tunnelmaut sind für E-Autobesitzer ebenfalls kein Thema und Parkgebühren kommen im Wortschatz norwegischer Leaf-Besitzer auch nicht vor. Selbst Fähren sind kostenlos, und in den Städten darf die Bus- und Taxispur benutzt werden, was im Berufsverkehr flotteres Vorankommen garantiert.

So verwundert es nicht, dass der Leaf im ersten Quartal dieses Jahres Platz 6 der meistverkauften Autos in Norwegen belegte und in der zweitgrößten Stadt des Landes,

Bergen, sogar Platz 2 belegte.

29 690 Euro ruft Nissan für den Leaf Visia auf. Das sind bei reduzierter Ausstattung über 4000 Euro weniger als bisher. Wer sich dafür entscheidet, nur das Auto zu kaufen und die Batterie für 79 Euro im Monat dazuzuleasen (drei Jahre á maximal 12 500 Kilometer) landet bei unter 24 000 Euro für das Auto. Auch bei den anderen beiden Ausstattungslinien lässt sich so der Kaufpreis um jeweils 5900 Euro drücken. Die Energiekosten für 100 Kilometer mit dem Leaf beziffert Nissan auf rund 2,60 Euro.

Die Änderungen fließen mit dem Start der Europaproduktion des Leaf im britischen Sunderland in das Fahrzeug ein. Die Markteinführung der ersten Ausbaustufe erfolgt dann Mitte des Jahres. (ampnet/jri)

Daten Nissan Leaf Visia

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,77 x 1,55

Motor: Wechselstrom-Synchronmotor

Leistung: 80 kW / 109 PS bei 6150 U/min

Max. Drehmoment: 254 Nm bei 0 - 2730 U/min

Max. Drehzahl: 10 390 U/min

Batteriespannung: 360 V

Kapazität: 24 kWh

Stromverbrauch: 17,3 kWh / 100 km

CO₂-Emissionen: 0

Reichweite: 199 km

Luftwiderstandsbeiwert: 0,28

Höchstgeschwindigkeit: 144 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,5 Sek.

Kofferraumvolumen: 370 Liter (erweiterbar)

Räder / Reifen: 16,5 J x 16 / 205/55 R16

Wendekreis: 10,4 m

Preis: 29 690 Euro

Bilder zum Artikel:



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.

Nissan Leaf.



Nissan Leaf.
Nissan Leaf.



Nissan Leaf.



Nissan Leaf.

Nissan Leaf.



Nissan Leaf.

Motor des Nissan Leaf.



Motor des Nissan Leaf.
Schnittmodell des Nissan Leaf.



Batterie des Nissan Leaf.



Motor des Nissan Leaf.

Einige Nissan Leaf an einem Parkplatz mit öffentlichen Ladestationen in Oslo.

