



E-MOBILITÄT: FAHRBERICHT NISSAN LEAF

FLOTTER CITY-SPASS MIT GUTEM GEWISSEN

20

Das ehrgeizige Ziel der Bundesregierung lautet, bis 2020 eine Million E-Autos auf die Straße zu bringen. Bis Anfang 2015 waren es aber nur knapp 19.000. Eine Kaufprämie von 5.000,- Euro soll jetzt Anreize schaffen. Aber warum hakt der Absatz bei den umweltschonenden E-Fahrzeugen? Wir haben uns das bisher weltweit meistverkaufte E-Auto einmal genauer angesehen. Ein Erfahrungstest mit dem Nissan Leaf.

Die Statistik zeigt, dass noch reichlich Luft nach oben ist. Zum 1. Januar 2015 waren auf Deutschlands Straßen 29 Mio. Benzin- und 14 Mio. Diesel-Pkw unterwegs, aber nur knapp 19.000 E-Autos. Um das Ziel der Bundesregierung zu erreichen, bis 2020 sollen rund eine Million E-Autos in Deutschland fahren, will die Politik ab Sommer 2016 Kaufanreize schaffen. 5.000,- Euro Kaufprämie sollen für jedes neugekaufte E-Auto beigesteuert werden.

Experten sind sich einig, dass das den Markt in Bewegung bringen könnte. Die Zeit drängt, denn bis 2020 sind es nur noch 45 Monate. Bei angestrebten 1,0 Mio. Fahrzeugen müssten ab sofort jeden Monat 22.222 E-Autos neuzugelassen werden. Aber was lässt den Absatz bei den umweltschonenden E-Mobilen bisher stocken? Der Umweltschutzaspekt kann es nicht sein. Hohe Preise und geringe Reichweiten wohl eher. Und was ist mit dem Fahrkomfort? Am besten man schaut sich das Ganze mal aus der Nähe an.

Stärkere Batterie mit höherer Reichweite

Die Nissanexperten, Autohaus Tendency (Lobberich) und Autofit Tendency (Kempen), haben uns für den Erfahrungstest einen Nissan Leaf (24 kWh) zur Verfügung gestellt. Der Nissan Leaf ist nicht irgendein E-Auto. Der Leaf ist das mit 200.000

verkauften Einheiten das weltweit erfolgreichste E-Auto, also der perfekte Gegensatz, um ausgereifte E-Mobilität zu erleben. 90 Prozent der Verkäufe wurden dabei in den drei Hauptmärkten USA (90.000 Einheiten), Japan (50.000) und Europa (40.000) erzielt.

Optisch ansprechend steht der Leaf bei Autofit Tendency in Kempen an der Hülser Straße. Perlmetallic weißer Lack und helles, ansprechendes Innendesign. Multifunktionslenkrad, übersichtliches Armaturenbrett und das intelligente Multimedia-System samt 7 Zoll Touchscreen-Display verheißen ebenfalls Fahrspaß. Nach kurzer Einweisung kann es losgehen. Motorengeräusche gibt es nicht. Ist er denn schon an? Ja er ist und leicht wie ein Blatt rauscht der Leaf los. Was heißt hier leicht wie ein Blatt. Stark wie Bulle, denn aus dem Stand entwickelt das E-Auto mit dem schnell ansprechenden 80 kW (109 PS) starken Wechselstrom-Synchronmotor ein maximales Drehmoment von 254 Nm, was in etwa dem Leistungsniveau eines 2,5-Liter-V6-Benzinmotors entspricht. Der vom ersten Druck auf das „Gaspedal“ absolut lineare und spontane Vortrieb drückt einen in die Sitze.

Also Gemach, denn das bevorzugte Einsatzgebiet des Leaf sind Innenstädte und deren Außenbezirke. Wer will ist in 11,5 Sekunden von 0 auf 100. Nach der Landstraßen bewegt



Der Nissan Leaf überzeugt mit seinen inneren Werten: übersichtliches Cockpit mit Multifunktionslenkrad und farblich gut erkennbarer Batteriestand. Auch im Außendesign sammelt der Leaf viele Pluspunkte.



sich der Leaf auch in der Krefelder City gekonnt und wie jedes andere vergleichbare Auto mit Verbrennungsmotor. Nur leiser und umweltschonender. Auch Geräuschreduktion ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Den kurzen Abstecher zur Autobahn meistert der Leaf ebenfalls problemlos. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 144 km/h kann er auch hier mithalten. Allerdings geht bei flotter Fahrt die Batterie ziemlich schnell in die Knie. Der E-Leaf ist und bleibt ein Fahrzeug für den Stadt- und Kurzstreckenbereich.

Seit 2016 besitzt er dafür mit seiner stärkeren 30 kWh Batterie eine höhere Kapazität und deutlich größere Reichweite als das 24 kWh Basismodel. 250 km sind mit der 2016er Batterie-Generation durchaus möglich. Vieles hängt dabei natürlich von Parametern wie Fahrweise, Beladung etc. ab.

Quick charge: In 30 Minuten auf 80 Prozent Ladekapazität

Geht dem Leaf die Puste aus, muss er an die Steckdose. Über einen unter einer Klappe im Bug befindlichen Anschluss wird die Batterie aufgeladen. In vier bis fünf Stunden kann der Vorgang abgeschlossen sein. Fixer geht es bei verschiedenen Leaf-Modellen über einen „quick charge“ genannten Schellladevorgang. Unter Nutzung von Schnellladestationen kann der Akku in nur 30 Minuten von 0 auf 80 Prozent seiner Kapazität aufgeladen werden. Elektroautos ermöglichen zudem eine neue Form des Energiemanagements: Die alternativ angetriebenen Fahrzeuge können sich zeitweise in „Energieversorger“ verwandeln. Die innovative Batterietechnik ermöglicht es, Strom ein- und auszuspeisen.

Wir fahren den Leaf nach unserem Alltagstest zurück auf den Händlerhof und nehmen ein gutes Gefühl mit. Auch wegen der Umwelt und den geringen Verbrauchswerten, denn 100 km E-Mobilität kosten im Leaf nur rund 2,20 Euro.



FAZIT NISSAN LEAF:

Für den Nah- und Stadtbereich ist der Nissan Leaf ein ökologisches, komfortables und alltagstaugliches E-Auto mit großzügigem Platzangebot und vielen praktischen technischen Details. Es macht Spaß, mit ihm unterwegs zu sein. Im Auge behalten muss man die Reichweite, denn z. B. eingeschaltetes Licht und Radio sowie die Klimaanlage zehren neben dem Gaspedal an der Batterie. Dem höheren Kaufpreis stehen umweltschonender und kostensparender Verbrauch gegenüber.

Nissan Leaf 30 kWh: ab 33.960 Euro (Acenta) bzw. 36.360 Euro (Tekna) mit Batteriekauf oder ab 28.060 Euro (Acenta) bzw. 30.460 Euro (Tekna) zuzüglich Batteriemiete (ab 79 Euro für 36 Monate inklusive 12.500 Kilometer jährlich) jeweils zuzüglich Überführung. Elektromotor 80 kW (109 PS) Automatikgetriebe, stufenlos, bis zu 250 Kilometer nach NEFZ (New European Driving Cycle), Verbrauch gesamt 15,0 kWh /100km (Messverfahren nach UN/CEC 101), CO₂-Emissionen: (Messverfahren nach EUNorm) 0 g/km.