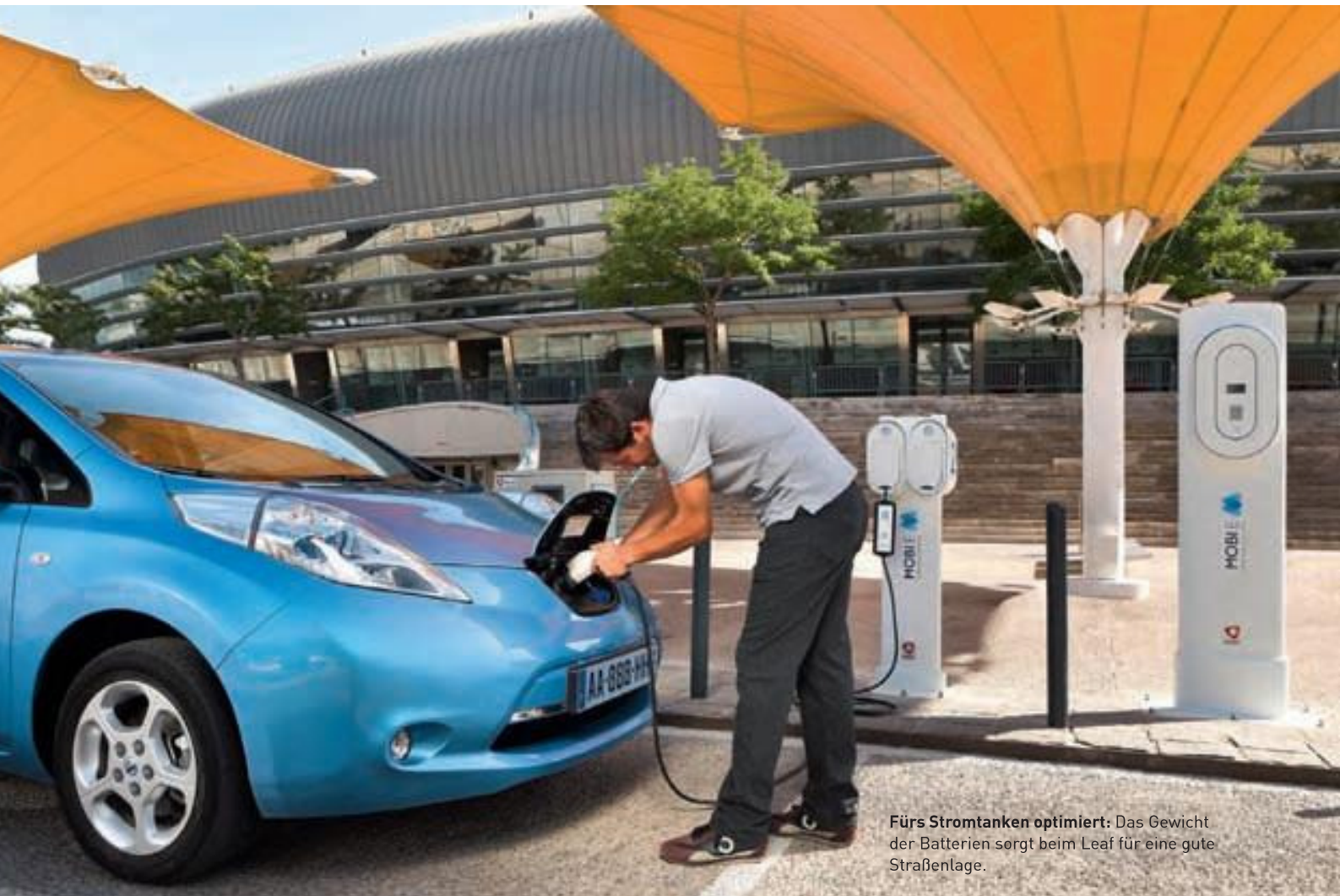


Warten auf den Leaf

Nissan bringt das erste **Elektroauto der „Golfklasse“** auf den deutschen Markt. Mit rund 170 Kilometern Reichweite und gutem Platzangebot verspricht der Leaf viel Komfort. In den USA ist der Wagen seit eineinhalb Jahren zu haben. Hat sich das Warten gelohnt?



Fürs Stromtanken optimiert: Das Gewicht der Batterien sorgt beim Leaf für eine gute Straßenlage.

Text: Jan Wilms

Wie unwichtig der viertgrößte Automarkt der Welt plötzlich werden kann, zeigt den Deutschen keiner so deutlich wie Nissan. Fast anderthalb Jahre nach seiner Markteinführung in den USA und Japan, 14 Monate nach dem Start in Irland und Portugal kommt der Leaf hierzulande im April zu den Händlern. Der Grund: Staatliche Prämien für Elektroautos, die es in Deutschland nicht gibt, machen andere Märkte attraktiver.

Dabei ist der Leaf der erste Stromer im auch „Golfklasse“ genannten Kompaktsegment und das zweite vollwertig einsetzbare Elektroauto überhaupt auf dem deutschen Markt. Außer Renaults großer Limousine Fluence Z.E., die in neue energie 1/2012 vorgestellt wird, sind bislang nur elektrische Klein- oder Sportwagen verfügbar; beim Opel Ampera hat sich die Auslieferung verzögert (siehe Seite 23).

Lohnt sich das Warten auf den Leaf? Der Preis ist mit 36 990 Euro hoch, relativiert sich aber im Vergleich mit dem Kleinwagen Mitsubishi i-MiEV (34 390 Euro) und dem etwas größeren Opel Ampera (48 200 Euro). Da gibt's mit dem „Leading, Environmentally Friendly, Affordable, Family Car“ – kurz Leaf – schon das meiste Auto fürs Geld.

Ein Baum für die Reichweite

Was den Leaf besonders macht: Es ist das erste für die Großserie gefertigte Elektroauto, das von Beginn an als solches konzipiert wurde. Das erschließt sich am ehesten bei der Begegnung mit nachträglich elektrifizierten Autos wie Mini-E, E-Smart und anderen. Hier blockieren Batterien den Kofferraum und lasten schwer auf der Hinterachse, beim Leaf dagegen ist das Batteriepaket platzsparend und flach im Unterboden verstaut, sorgt gleichzeitig für Stabilität.

Technologisch bietet der Leaf in seinem komplett elektrifizierten Antriebsstrang keine Überraschungen: Die Lithium-Ionen-Batterien besitzen eine angemessene Kapazität von 24 Kilowattstunden (kWh) und erlauben eine Reichweite von 160 bis 175 Kilometern unter Idealbedingungen. Über das Onboard-Ladesystem und eine konventionelle Steckdose saugt das

Gefährt 3,3 Kilowatt (kW) pro Stunde, eine Aufladung dauert sieben Stunden. An öffentlichen Starkstromtankstellen sind 50 kW möglich, da füllt sich der Energiespeicher binnen 30 Minuten zu 80 Prozent. Die Ladezeiten lassen sich per Fernbedienung und Timer über ein eigens entwickeltes Multimedia-System programmieren, zum Beispiel um günstigeren Nachtstrom zu tanken.

Auf innerstädtischen Straßen fühlt sich der Leaf viel stärker motorisiert an, als es die Leistung von 80 kW (109 PS) vermuten lässt: Weil das maximale Drehmoment von 280 Newtonmetern aus dem Stand anliegt, schießt der Leaf an jeder Ampel los wie ein Sportwagen, benötigt aber trotz einstufiger Automatik für den vollen Spurt auf 100 Stundenkilometer (km/h) lange 11,9 Sekunden.

Die Fahrfreude bleibt so eine Anfahrfreude – als Langstreckler wird den Leaf aber ohnehin niemand kaufen. Insofern ist es folgerichtig, dass der Motor bei 145 km/h abriegelt, damit die Reichweite nicht in kürzester Zeit wegschmilzt. Auf alle elektronischen Komponenten gibt Nissan, neben der dreijährigen

Fahrzeuggarantie, übrigens eine Gewährleistung von fünf Jahren.

Der Praxistest zeigt, mit welcher Fahrtaktik man im Leaf die versprochenen 160 Kilometer tatsächlich realisieren kann. Bei längeren Fahrten bergauf schrumpft der Energievorrat zwar, ebenso bei allzu dynamischen Anritten. Als kleines Helferlein fungiert ein digitales Baumsymbol im Tachometer, das wächst, wenn der Fahrer vorausschauend unterwegs ist. Fährt er im

Eco-Modus und rekuperiert Energie durch frühes Ausrollen oder sanftes Bremsen, füllt dies die Batterie zügig wieder. Falls die Ladung trotzdem zur Neige geht, berechnet das serienmäßige Navigationssystem den kürzesten Weg zur nächsten Ladestation.

Elektromobiler Pionier

Recht unabhängig vom Fahrstil zeigt sich dagegen der Komfort: Das Fahrwerk arbeitet gutmütig und ermöglicht auch in zügigen Kurvenfahrten ein agiles und sicheres Handling. Lenkung und Bremse geben dem Fahrer zwar eine recht sterile Rückmeldung, verrichten ihre Dienste dennoch zuverlässig. Durch den vibrations- und lautlosen Elektromotor surrt das Auto in Flüsterfahrt durch die Landschaft. Um



Speicher und Stabilität: Das Batteriepaket des Leaf ist platzsparend und flach in den Unterboden integriert.

Fußgänger zu warnen, spielt der Leaf im Schritttempo einen Summton ab.

Optisch erscheint der Kompakt-Elektriker ziemlich voluminös. Vor allem im Profil zeigt sich das Auto trotz sanft ansteigender Seitenlinie leicht unvorteilhaft, mit seinem von hohen Lichtleisten gerahmten Heck und der langen Nase. Doch die Korpuskulenz ist funktional: Der Radstand von 2,70 Metern ermöglicht eine Menge Platz im Innenraum. Bequeme Sitze bieten Platz ▶