



Wilbert Huls

Lef

Of een elektrische auto in de toekomst het straatbeeld zal bepalen, blijft onder autoliefhebbers reden tot verhitte discussies. Deels komen de verdeelde meningen voort uit het feit dat er nog geen massaproductiemodellen rondrijden voor dagelijks gebruik. Nissan gaat daar nu verandering in brengen. Geen krappe sportwagen, geen afgeleide van een golfkarretje, maar een heuse hatchback in de compacte middenklasse. In Lissabon – de stad die een voorsprong heeft als het gaat om publieke oplaadpunten – maakten we kennis met de Leaf.



Voorlopers

Een elektrische auto vraagt om een andere infrastructuur als het gaat om oplaadpunten, zodoende wordt de Leaf in etappes geïntroduceerd. Nederland hoort bij de vier gelukkige landen die in de eerste groep zitten. Dit heeft mede te maken met de doelstellingen van de gemeente Amsterdam die het emissievrije rijden wil bevorderen. Een aankoopsubsidie van 6.000 euro, tig oplaadpunten, gratis stroom aan die oplaadpunten en een gratis parkeervergunning waar normaal een wachtlijst voor is, moeten vooral bedrijven over de streep trekken. Het blijft niet bij woorden, want Amsterdam heeft zelf al 100 modellen in pre-order besteld. Uiteraard kunnen bedrijven en particulieren elders ook de Leaf bestellen, maar het kan per gebied wel erg verschillen hoe de dekking van oplaadpunten is. Met name onderweg is een snellaadpunt prettig, aangezien je dan de accu binnen een half uur tot 80% kan opladen. Bij een reguliere oplader, zoals je deze ook thuis kan aanleggen, duurt het tot

acht uur om volledig op te laden. Het mooie is dat het opladen eventueel uitgesteld kan worden via een iPhone-app. Op die manier kan je aan huis bijvoorbeeld profiteren van goedkopere nachtstroom.



Heel normaal

De Leaf is van meet af aan als elektrische auto ontwikkeld en heeft zodoende een geheel eigen onderstel dat met geen enkel ander model gedeeld wordt. Bij de ontwikkeling is aerodynamica uiteraard belangrijk geweest, wat resulteert in eigenzinnige welvingen en uitstulpingen aan het model. Toch is niet alles ondergeschikt gemaakt hieraan, want de bekende Prius-druppelvorm zou de hoofdruimte van de inzittenden achterin teveel kwaad doen. Je kan dan ook op alle plekken heel behoorlijk zitten. De zitplaatsen zijn geen verpletterend ergonomisch hoogstandje, maar het voldoet prima. Wel mis je op de achterbank ondersteuning

vanuit de zitting, omdat je met opgetrokken knieën moet zitten vanwege de hoge vloer waaronder de batterypacks onder verborgen zijn. In een auto die een voorloper is op technisch gebied verwacht je een futuristische cockpit, maar dat valt reuze mee. Behalve het instrumentarium heeft het dashboard van de Leaf een heel vertrouwde aanblik. Zowel van binnen als van buiten is de Leaf dus inderdaad die gezinsauto die eigenlijk heel normaal is. De kofferruimte past er wat dat betreft ook helemaal bij, want hoewel de laadvloer wat diep ligt, kan je er wel genoeg in kwijt.



Onderscheidend

Het onderscheidende van de Leaf zit hem dus echt in de elektrische aandrijflijn. Waar de bediening heel vertrouwd aanvoelt, merk je bij de eerste beroering van het gaspedaal – dat eigenlijk een stroompedaal is, maar dat klinkt zo raar – dat de aandrijfkracht direct beschikbaar is. In de eerste meters win je het dan vrijwel van

iedere auto, ook al ligt de nul tot honderd tijd op een heel gemiddelde elf seconden. Helaas wordt dit felle karakter niet ondersteund vanuit de stuurinrichting, want die is echt gevoelloos. Dat de wegligging - mede door het lage zwaartepunt en het verlaagde onderstel - zeer goed te noemen is, maakt het des te spijtiger dat het stuurgedrag hier niet bij aansluit. Tussen de voorstoelen zit een blauw verlichte knop die voor een soort versnellingspook kan doorgaan, maar dat is het niet, aangezien een versnellingsbak in zijn geheel ontbreekt bij elektrisch rijden. Met deze knop kan je onder andere kiezen tussen een normale rijmodus of een economische. Wanneer je deze tijdens het rijden omzet voel je direct het grote verschil in power. In het display achter het stuur zie je dan het bereik stijgen of dalen met zo'n twintig kilometer. Gezien het royale verschil in pit, is dit eigenlijk niet eens zo veel.



Afstandsangst

Het getalletje dat de range aangeeft kan sterk variëren. Volgens Nissan zelf is een gemiddeld bereik van 160 kilometer realistisch, maar dit kan toch sterk afwijken naar gelang de rijstijl van de bestuurder. Dit bereik is in het perspectief van fossiele brandstofmotoren niet groot, zodoende leidt het bij sommige mensen tot een soort afstandsangst, oftewel de vrees dat een bestemming niet bereikt kan worden. Toch bleek in de praktijk dat het bereik heel voorspelbaar is en daarnaast kent het navigatiesysteem alle oplaadpunten en zal hij je tijdig waarschuwen dat het tijd wordt er naartoe te gaan. Een opvallende eigenschap van de elektromotor is natuurlijk het gebrek aan geluid, dat maakt de Leaf tot een zeer stille auto. Zo stil, dat bijvoorbeeld de ruitenwissermotor apart voor de Leaf ontworpen moest worden, omdat die anders de stilte op een vervelende manier zou doorbreken. Een nadelige eigenschap is dat omstanders je niet zo snel aan horen komen. Bij hogere snelheden is er nog sprake van afroegeluiden en windruis, maar tot 30 kilometer per uur is die nihil en wordt er van onder de motorkap een geluid de wereld in gestuurd. Dit geluid heeft een zodanige frequentie dat het niet als hinderlijk ervaren zou moeten worden, maar in de praktijk bleek dat veel mensen het geluid eigenlijk helemaal niet konden waarnemen, terwijl het systeem wel degelijk ingeschakeld stond.



Alles went

De eerlijkheid gebied te zeggen dat wij ook wel enige scepsis hadden ten opzichte van elektrisch rijden. Je mist immers emotionele waarden als benzinedampen en motorgeluid. Toch went het snel. Zeer snel. Na enkele uurtjes sturen voelt het al heel vertrouwd, alsof je nooit anders gedaan hebt. De bediening is dan ook identiek aan een auto met fossiele brandstofmotor en dat stille karakter is eigenlijk heerlijk comfortabel. Wie een voorloper wil zijn, moet er echter wel snel bij zijn, want de productiecapaciteit van deze moderne techniek is momenteel nog niet zo groot. Ook moet je om te beginnen een aardige investering doen, want met een kleine 33.000 euro is het geen goedkope Nissan, maar aan de andere kant zijn de bijkomende kosten zeer laag, want naast de uitblijvende wegenbelasting val je zelfs in een haast utopische bijtellingcategorie van 0%. Ook de running costs zijn laag, want de brandstofprijs in verhouding met het kilometrage ligt op grofweg $\frac{1}{5}$ van een vergelijkbare

benzine auto en tot slot blijven de onderhoudskosten laag met een voor het leven geseald motorblok en enkel banden en remschijven die op den duur vervangen hoeven worden. Een keuze voor de Leaf getuigt aan de ene kant van lef, maar aan de andere kant ook helemaal niet. En dat spreekt voor dit technisch wonder.

Plus

- + Praktisch elektrisch
- + Fel op het pedaal
- + Comfortabel stil

Min

- Stuurt gevoelloos
- Geluidssysteem voetgangers
- Infrastructuur moet nog groeien