Joep de Heer
24 februari 2018

Something to beLEAF in

Menigeen verklaarde Nissan voor gek toen ze in 2008 op de Autosalon van GenÃ¨ve de Leaf aankondigde. Een volledig elektrische auto voor de gewone man was tien jaar geleden nog bijna ondenkbaar. Toch zagen we in 2010 de eerste Leaf's van de productiebanden rollen. Dat voor het opvallende design in combinatie met de elektromotoren toch een groot deel van de autokopers gevallen is, bewijzen de verkoopcijfers; met 286 duizend verkopen wereldwijd is de Leaf de meest verkochte elektrische auto ter wereld. Van deze verkopen kwamen er in totaal 83 duizend uit Europa en werden er in Nederland 3.000 verkocht. Nu, tien jaar na de eerste aankondiging van het model, is er een opvolger. De tweede generatie staat in de startblokken om de Nederlandse markt te betreden. De markt heeft echter een gigantische metamorfose ondergaan en inmiddels is Nissan niet meer de enige aanbieder van een betaalbare elektrische auto. Kan Nissan de druk van de concurrentie overleven?

Tijdlozer

Niet alleen de markt heeft een metamorfose ondergaan, de Leaf zelf is ook flink veranderd. Het uitgesproken design van de voorganger heeft het nieuwe model volledig afgeschud en voor ons staat een fris getekende auto. Wie heel goed kijkt, kan zeker nog wel tekenen van de eerste generatie onderscheiden. Echter, de acceptatie van het publiek zal bij dit model waarschijnlijk stukken hoger uitpakken. Met een neus die veel weg heeft van de nieuwe Micra en met de opvallende V-vorm van de grille matcht de Leaf helemaal met het familieplaatje. Het 'zwevende dak' in contrasterend zwart en de scherp opgezette achterlampen passen helemaal in deze tijd. Nissan geeft duidelijk aan dat we te maken hebben met een elektrische auto; op vele plekken is de tekst 'zero emission' terug te vinden en de auto beschikt over de nodige blauwe accenten. Zo zien we aan de voorzijde een blauw vlak met 3D-patroon en treffen we aan de achterzijde een blauwe rand boven de diffuser. Keuze uit een kleurrijk pallet aan lakkleuren biedt Nissan niet; je zult het moeten doen met brons, rood, zwart, grijs of wit.

Doe maar normaal

De buitenzijde van de nieuwe Leaf is stukken minder futuristisch dan zijn voorgaande broeder. Dit is een trend die zich voortzet aan de binnenzijde van de auto. Waar in het verleden een volledig digitaal instrumentarium achter het stuur prijkte, is hier nu een analoge teller bij gekomen. Navraag bij Nissan leert ons dat de consument hierom gevraagd heeft en dat Nissan hier gehoor aan wilde geven. Tussen de stoelen treffen we het herkenbare pookje aan en ook de knoppen om het klimaat in de auto te regelen, zijn hetzelfde gebleven. Natuurlijk is de auto voorzien van een nieuw infotainmentsysteem, maar de software is niet van het snelste soort. Bij het gebruik van de navigatie beweegt het beeld maar moeizaam mee en ook de bediening laat in snelheid te wensen over. Het scherm dat zich naast de analoge klok achter het stuur bevindt, is daarentegen snel en eenvoudig te bedienen en bevat een berg informatie waar je 'u' tegen zegt.

In de auto zien we een grote verscheidenheid aan gebruikte materialen. Op de deur komen we glanzend zwarte onderdelen tegen en het dashboard is gesierd met het

nodige kunstleer en plastic. Daar is her en der een blauw stikseltje aan toegevoegd om het geheel compleet te maken. Hoewel het druk oogt, zorgt het juist voor de nodige frisheid. Over de zit op de stoelen zijn we minder te spreken; De zittingen zijn wat aan de korte kant en met een lengte van 1,90 meter pas je net achter het stuur en zitten je benen ingebouwd. Daarbij is de zit op de stoel vrij hoog en de binnenspiegel ontneemt hierdoor veel kostbaar zicht op de weg. Het stuur is enkel in hoogte verstelbaar en niet in de lengte. Een gemiste kans, want juist door deze ontbrekende zaken wordt het complex om een comfortabele zithouding te vinden als je aan de lange kant bent.

Zoeven

Onderweg merken we dat de auto prima van zijn plek komt. In 8,4 seconden rijden we van nul naar 100 km/u. Al het koppel is direct beschikbaar, dus vooral de eerste meters schiet je er vandoor. Doe dit niet te vaak, want even flink doorrijden zorgt voor een drastische afname van de energie in de batterij. Na een dag met de auto op stap te zijn geweest, kwamen we uit op een verbruik van 17,9 kWh/100 km. Om dit om te zetten in praktische cijfers: We hebben 158,3 kilometer gereden in 3 uur en 10 minuten met een

gemiddelde snelheid van 50 km/u. We begonnen met een honderd procent volle batterij en eindigde met een batterijpercentage van 11 procent. Hierbij moet wel de kritische noot worden geplaatst dat we veel hebben opgetrokken en korte stukjes hebben gereden in combinatie met snelwegkilometers, waarbij we niet terughoudend zijn geweest in de snelheid. Uit een NEDC-test blijkt dat de auto een actieradius zou hebben van 378 kilometer. Neem deze test wel met een fikse korrel zout. Met een nieuwere en betrouwbare testmethode is namelijk ook een test gedaan waarmee werd uitgekomen op een actieradius van 270 kilometer.

Nissan heeft de nodige intelligente technologie toegepast op de Leaf. Zo beschikt de auto over een e-Pedal, die standaard wordt geleverd op iedere uitvoering. Met de e-Pedal is het mogelijk om de auto met slechts Ã©Ã©n enkel pedaal te bedienen. Zowel het versnellen als het remmen vindt plaats met dit pedaal. Om te versnellen, wordt het pedaal ingedrukt en zodra er afgeremd dient te worden, kan eenvoudigweg de voet van het pedaal worden gehaald. De auto begint dan direct flink met remmen en de remlichten gaan aan. Natuurlijk rolt de auto nog wel gedeeltelijk uit, maar dit is niet te vergelijken met het uitrollen op het moment dat de functie is uitgeschakeld. Met dit proces wordt er direct energie teruggewonnen die weer gebruikt kan worden om de auto aan te drijven. Kies je voor de Tekna-uitvoering - de meest luxe - dan krijg je naast dit ingenieuze systeem ook het proPILOT-systeem. Met dit systeem kan de auto gedeeltelijk autonoom rijden. Zo wordt bij duidelijke belijning de auto in het midden van de weg gehouden en volgt hij zijn voorganger op gepaste afstand. Het stuur kan zelfs enkele seconden los worden gelaten, waarbij de auto volledig autonoom rijdt. Hoewel deze techniek niet nieuw is voor Nissan, merken we dat het nog niet helemaal uitontwikkeld is. Zo werkt het soms niet in bochten en op een provinciale weg met duidelijke belijning kan het systeem niet altijd worden ingeschakeld.

Altijd 40kWh

Zie jij de nieuwe Leaf wel zitten? Nissan biedt de keuze uit vier verschillende uitrustingsniveaus. De meest uitgeklede en goedkoopste variant is de Visia; Een auto zonder enige poespas. In dit model vinden we al wel een navigatiesysteem, airconditioning en voetgangersherkenning. Wil je een stapje hoger, dan kom je bij de Acenta. Dit model biedt stukken meer opties en heeft een groter touchscreen (7 inch) en mistlampen. Een trap daarboven vinden we de N-connecta en bovenaan de ladder staat de Tekna. Dat de Tekna ruim in de spullen zit, merk je al snel. Zo is dit model voorzien van een Bose-geluidssysteem, lederen bekleding en natuurlijk het proPILOT-systeem. Alle varianten zijn gekoppeld aan de 40 kWh-aandrijving en beschikken over 150 pk/110 kW. De prijzen lopen uiteen van 33.990 euro voor de instapper tot 38.990 euro voor de Tekna. Is 40 kWh toch iets te weinig voor je? Dan zal je moeten wachten tot het einde van 2018, want dan komt er een uitvoering met 60 kWh op de markt.

Zakelijke keuze

Hoewel de auto natuurlijk prima ingezet kan worden door de particulier, wordt verwacht dat vooral zakelijk Nederland wel oren heeft naar de nieuwe Leaf. Met een bijtellingspercentage van 4% zal de auto voor de meeste leaserijders ongeveer uitkomen op vijf tientjes netto bijtelling per maand. Dat dit vele malen goedkoper is dan de gemiddelde C-segmenter met een brandstofmotor hoeven we niet uit te leggen. Door de lange ervaring op elektrisch gebied die Nissan in de loop der jaren heeft opgebouwd, weten de Japanners goed hoe een auto op de markt te zetten die helemaal tegemoet komt aan de wensen van de consument. Wil je een nieuwe Leaf bestellen, dan ben je intussen niet meer de enige, want er zijn in Nederland al bijna 2.000 bestellingen geplaatst. We hopen dat de fabriek van Nissan in het Engelse Sunderland de vraag aan kan. De wachttijd voor het nieuwe model bedraagt momenteel 2,5 maand en zou best nog eens kunnen gaan oplopen. Wij durven onze hand wel voor in het vuur te steken dat dat nieuwe Leaf wederom een verkooptopper gaat worden.

Plus

+ Aantrekkelijk design
+ Betaalbaar
+ Zeer aantrekkelijk in de lease

Min

- Zitpositie voor langere mensen
- Infotainment traag