



Bjorn Blokzijl
24 april 2013

Nu meer geLEAFd?

Het is een koude, regenachtige morgen als we in het Noorse Oslo voor het eerst in de gefacelifte Leaf stappen. Reden dat we juist hier zijn en niet in een zonnig oord, is dat deze auto een overweldigend succes heeft meegemaakt in Noorwegen. Sinds de introductie in 2010 verkocht Nissan hier ruim 4.000 Leafs en stond hij in de verkoopstatistieken van vorig jaar zelfs op plaats 12. In Nederland kan Nissan hiervan alleen maar dromen. Slechts 650 exemplaren van de volledig elektrische auto gingen over de toonbank sinds hij hier te koop is. Kan deze gefacelifte Leaf voor meer klanten zorgen? Wij zoeken het uit in een eerste rijtest.



Aerodynamica op 3

Zijn nogal uitgesproken design kan niet iedereen bekoren. Hoewel het Japanse merk duidelijk maakt dat de Leaf rijdt zoals een 'normale' auto, ziet hij er niet uit als een gemiddelde Golf of Astra. Perfecte aerodynamica was het sleutelwoord voor het ontwerp van de auto en dat is goed te zien. Bijzonder gevormde koplampunits moeten zorgen voor een betere luchtstroom langs de zijspiegels en de gladde neus geleidt de wind beter over de auto. Bij de facelift is het uiterlijk nauwelijks veranderd, buiten de iets gewijzigde grille in de bumper. Deze wijziging zorgt voor een nog lagere luchtweerstand, welke uiteraard zorgt voor minder windgeruis maar bovenal minder energieverbruik. Op de achterspoiler is een klein zonnepaneel geplaatst om energie op te wekken. Deze elektriciteit wordt niet gebruikt om de accu bij te laden, maar wel om de airco voeding te geven zodat het interieur al v3r je instapt op de juiste temperatuur is.



Europese smaak

Binnen in de Leaf zijn de veranderingen wat groter. Zo is het dashboard en de bekleding speciaal voor de Europese markt donker gekleurd. Deze kleurwijziging zorgt voor een rustiger, luxer aandoend interieur. Om de Leaf meer een echte gezinsauto te laten zijn, heeft Nissan twee wijzigingen doorgevoerd in het binnenste. Omdat enkele technische componenten verplaatst zijn vanuit de bagageruimte naar onder de motorkap, is nu 40 liter extra bagageruimte beschikbaar. Ook de achterpassagiers profiteren van de facelift. Door een nieuw ontwerp van de voorstoelen, is er ruim vijf centimeter meer ruimte voor de benen.

Binnenruimte is sowieso een sterk punt van de Leaf. Zowel voor- als achterin is ruim plek, al zouden de voorstoelen wat meer steun mogen bieden en zijn de zittingen voor de lange Nederlanders aan de korte kant. Qua kwaliteit van het dashboard is er behalve de kleurwijziging niks veranderd. Vooral harde, goedkoop aanvoelende kunststoffen zijn gebruikt voor het dashboard. Het glimmend zwarte bedieningspaneel - met daarin het scherm voor het audio- en navigatiesysteem - ziet er op het oog goed uit, maar is

niet zo fraai als de pianolak die we steeds vaker zien.



Technisch sterk verbeterd

Hoewel het lijkt dat Nissan zich er met een Jantje van Leiden heeft afgemaakt door het exterieur en interieur slechts op kleine punten te wijzigen, zijn de technische wijzigingen legio. Speciaal voor de Europese markt is de Leaf aangepast aan de wensen op het gebied van rijdynamiek. Zo is de besturing een stuk directer en de vering strakker. Als je het ontbreken van motorgeluid vergeet, zou je zweren in een gewone compacte middenklasser te rijden. Om de verschillen in rijden met een elektrische auto verder te verkleinen is de 'B-mode' toegevoegd. Deze zorgt voor hetzelfde effect als afremmen op de motor. Laat je het gaspedaal los, dan laadt de accu bij door de remgeneratie. Op een volle 'tank' komt de Leaf nu bijna 200 kilometer ver, een verbetering van zo'n 30 kilometer ten opzichte van de oude Leaf.

Is de accu toch leeg, dan kan er op verschillende manieren worden opgeladen. Zo zijn er zo'n 40 CHAdeMO - Charge on the Move - laadpunten in Nederland waar je de

accu's in een kwartiertje voor 80% oplaadt. Daarnaast kun je de auto uiteraard opladen aan een normale laadpaal of via een stopcontact - die 32 ampère aan moet kunnen - thuis of op het werk.



Op de Noorse manier

Waarom elektrische auto's in Noorwegen zo populair zijn, heeft grotendeels te maken met de overheid. Zo zijn er voldoende laadpalen beschikbaar en heb je als bestuurder van een elektrische auto meer rechten dan wanneer je een brandstofaangedreven auto rijdt. Zo kun je overal gratis parkeren, gratis de auto opladen en zelfs over de busbaan rijden. Deze regelgeving resulteert in een straatbeeld waarin niet alleen een groot aantal Leafs rondrijdt, maar tevens een allegaartje aan kleinere elektrische voertuigen die door de stad rijden of bij ãn van de vele laadpalen staan. In ons land is het netwerk van laadpalen nog te weinig gevuld om de elektrische auto net zo'n succes te laten zijn als in Noorwegen, maar wat niet is kan nog komen en het goede voorbeeld ligt er.



Grotere kans op succes

Een kleine 300 verkopen per jaar kon Nissan de afgelopen twee jaar bijschrijven in Nederland. Vergeleken met de Noorse verkopen is dit peanuts, maar dat moet gaan veranderen na de facelift. Niet alleen de verbeteringen aan het interieur, de rijdynamiek en het elektrische systeem zorgen voor een aantrekkelijker plaatje. Nissan verlaagt ook per direct de prijzen door middel van het introduceren van een basisversie - de Visia - en het mogelijk maken om het accupakket te leasen vanaf 79 euro per maand. Op dit moment is de auto vanaf €23.980 te bestellen, een verschil van bijna negen mille (!) met de vorige instapprijs. Hoewel hij in de basis minder luxe is uitgevoerd en het accupakket niet jouw eigendom wordt, is het een stuk eenvoudiger om een vijfzitter elektrische auto aan te schaffen, waarbij de beperkingen ten opzichte van een benzine- of dieselauto steeds kleiner worden. Als de Nederlandse overheid dezelfde maatregelen treft als hun Noorse collegae, dan ligt niks meer in de weg om van de Leaf een succes te maken.

Plus

- + Rijdt als een 'normale' auto
- + Praktischer dan ooit tevoren
- + Goedkoper instappen en goedkoop rijden

Min

- Matige kwaliteit materialen interieur
- Stoelen bieden weinig steun
- Uiterlijk niet ieders smaak