Max Veldhuis
13 november 2019

De pionier voorbij

Nissan was met de Leaf een pionier. Het was de eerste, relatief betaalbare, elektrische auto voor de consument, maar inmiddels zijn er in deze markt legio andere aanbiedingen. Houdt de Leaf vandaag de dag nog stand tussen de toenemende concurrentie? Een upgrade van de accu en elektromotor moet hier zorg voor gaan dragen.

In 2011 kwam de Nissan Leaf op de markt. De naam van de auto is eigenlijk een afkorting: Leading, Environmentally friendly, Affordable, Family car. Destijds beschikte de auto over een accu van 24 kWh, maar kon het uiterlijk niet iedereen bekoren. In 2018 werd het allemaal al een stuk beter. Het design werd behoorlijk opgefrist en de auto beschikte voortaan over een accu van 40 kWh, hetgeen een praktisch bruikbare actieradius opleverde. Nissan doet er voor dit jaar nog een schepje bovenop en komt met de e+. Deze variant beschikt over nog eens 22 kWh extra, waardoor de totale accucapaciteit op 62 kWh komt. Hiermee moet een theoretische actieradius van 385 km haalbaar zijn. Daarnaast is de elektromotor verbeterd; voortaan levert hij 217 pk en

340 Nm koppel. Naast het hogere vermogen en actieradius wordt een zuiniger stroomverbruik beloofd. Welk effect deze verbeteringen in de praktijk hebben, zoeken we uit in een uitgebreide rijtest.

Zoek de verschillen

Vorig jaar is de Leaf al radicaal vernieuwd met de introductie van de tweede generatie. De e+ is er eigenlijk niet van te onderscheiden. Sterker nog, nergens op de auto zijn badges te bekennen die erop wijzen dat je met de snellere en duurdere variant van doen hebt. Het enige aspect waar je de e+ mee kunt onderscheiden, is de blauwe splitter onder de voorbumper. Niet dat verdere uiterlijke wijzigingen echt nodig waren, want de tweede generatie Leaf is een auto die er strak en vlot uitziet. Van een afstandje zijn de gelijkenissen met de Micra gauw gevonden. Met name de scherp gelijnde LED-koplampen vertonen een duidelijke overeenkomst, maar ook de raamlijn is grotendeels hetzelfde als die van de B-segmenter.Â

De Leaf is tegenwoordig een representatieve auto waarmee je prima voor de dag kunt

komen. Ten opzichte van de eerste generatie is dat absoluut een vooruitgang. De blauwe rand boven de diffuser en de grille met 3D-patroon zijn gebleven op de e+ om het geheel wat te verfraaien. Desgewenst kun je de auto bestellen met een contrasterend zwart of blauw dak, maar onze testauto was gespoten in stemmig grijs. Hij past hiermee perfect in het Nederlandse wagenpark, onder het mom van: 'doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg'.

Niet voor lange mensen

In het interieur van de Leaf e+ zijn eveneens geen specifieke wijzigingen te bespeuren. EÃ©n verschil met de eerder geteste auto is dat de bekleding in de duurste Tekna-uitvoering standaard een combinatie is van leer en suÃ¨de met een contrasterend stiksel in het blauw. Ondanks de luxere bekleding voelt het interieur niet heel hoogwaardig aan. Er wordt veel gebruik gemaakt van glimmend en hard plastic, met name op de deuren en de middenconsole. De kritiek die we al hadden op de tweede generatie van de Leaf blijft dus in stand. Daarbij is de zitpositie niet optimaal omdat het stuurwiel niet in diepte verstelbaar is. Met name voor lange mensen vormt

dit een probleem. De stoelen zijn voldoende zacht, alleen de zitting is wat aan de korte kant. Achterin kun je als volwassene redelijk goed zitten, maar de vloer is door de accu vrij hoog gepositioneerd ten opzichte van de stoelen. Daarom zit je al snel met je benen opgetrokken.Â

Voor de bagage is er met 385 liter in principe voldoende plek, maar vergeet niet dat de laadkabels daar ook opgeborgen moeten worden. De Leaf beschikt immers niet over een zogeheten 'frunk'; een kofferbak aan de voorzijde. Gezien het feit dat het laadpunt vooraan zit, was een dergelijke opbergruimte de beste oplossing geweest om de kabels op te bergen. Nu moet je omlopen naar de achterkant. Daarnaast is de subwoofer van het - overigens prima klinkende - Bose-audiosysteem op de vloer van de bagageruimte gemonteerd. Hier had Nissan wel een meer elegante oplossing voor mogen bedenken. Nu ziet het er op zijn zachts gezegd niet heel doordacht uit.

Het multimediasysteem van Nissan werkt goed. Het touchscreen reageert snel en is compatibel met onder andere Apple Carplay. Het voordeel van dit systeem is dat je dit kunt gebruiken naast de reguliere interface, maar de menustructuur van Nissan kan wel wat flitsender. Ook mist de navigatie bijvoorbeeld informatie over de nog beschikbare actieradius op je bestemming, iets wat een Tesla bijvoorbeeld wel voor je berekent. Wel kun je met het systeem laadstations weergeven. Dit werkt helaas niet altijd even precies. Een aparte 'app' hiervoor is dus nog altijd een must. Recht voor je neus zit een analoge teller met daarnaast een scherm waarop je een veelheid aan rij-informatie kunt projecteren. Ook dit ziet er niet heel modern uit, maar het is wel overzichtelijk en makkelijk in het gebruik.

Toegenomen bruikbaarheid

Wat betreft het interieur en het exterieur is er dus nauwelijks iets veranderd bij de e+. Onderhuids wordt het een stuk interessanter. De accucapaciteit bedraagt zoals gezegd 62 kWh, wat betekent dat je volgens Nissan een bereik van 385 km tot je beschikking hebt. Ook kun je voortaan snelladen met maximaal 100 kW via de CHAdeMO-aansluiting. Naast de grotere accucapaciteit heeft de e+ een krachtigere en zuinigere elektromotor gekregen. De vermogenswinst bedraagt 67 pk en een koppeltoename van 20 Nm, waarmee het systeemvermogen op 217 pk en 340 Nm uitkomt. Het opgegeven stroomverbruik is met 2,1 kWh/100 km gedaald tot een waarde van 18,5 kWh/100 km.Â

Behoorlijk mooie cijfers, maar houden ze stand in de praktijk? Laten we beginnen met de actieradius. Op provinciale wegen loopt het getal redelijk gelijkmatig terug, maar op de snelweg gaat het toch wel wat harder. Houd je je keurig aan de maximaal toegestaande snelheden, dan is een actieradius van rond de 300 km in de praktijk mogelijk. Het testverbruik lag rond de 20 kWh/100 km, wat nog steeds prima is. De

praktische inzetbaarheid van de Leaf is in ieder geval toegenomen en in lijn met wat concurrenten als de Kona Electric en e-Niro bieden. De snellaadcapaciteit van 100 kW kun je helaas nog nauwelijks benutten, want de meeste CHAdeMO-laadpunten in Nederland kunnen maar maximaal 50 kW aan. Hierdoor duurt het dus ook langer voordat de grotere accu van de e+ vol zit. Het verschil in laadtijd met de kleinere accu wordt nog groter wanneer je hem thuis aan een type 2-laadpaal hangt, want de gemiddelde laadcapaciteit van zo'n 'box' is maximaal 6,6 kW. Dit betekent dat het zo'n vier uur extra kost om een volle batterij te kunnen krijgen.

Aan de grotere accucapaciteit zitten misschien een paar haken en ogen, maar al met al is het fijn dat de actieradius nu groter is. Je voelt je net wat meer op je gemak door de toename van het aantal kilometers op een volle accu en door de sterkere elektromotor voelt de Leaf serieus vlot aan. Je hebt altijd vermogen, vooral op de tussensprints werkt dat erg prettig. Hij reageert zeer direct op het gas en dat maakt inhalen tot een feestje. De stilte aan boord maakt de rijervaring lekker ontspannend. Een ander element dat hieraan bijdraagt is het 'E-Pedal', waarmee je de rem eigenlijk nauwelijks meer aan hoeft te raken. Laat het gaspedaal los en je staat binnen een mum van tijd stil. Voor het betere bochtenwerk is de Leaf e+ minder geschikt. Hij is ruim 150 kg zwaarder dan zijn minder bedeelde broertje en dat gewicht voel je wanneer je een bocht net iets te snel neemt. De besturing is aan de lichte kant, maar prima voor dagelijks gebruik. Deze auto koop je ten slotte niet vanwege zijn dynamische kwaliteiten.

Uit de markt geprijsd

De testauto is als Tekna van alle gemakken voorzien. EÃ©n van de systemen die geleverd wordt in deze uitvoering, is ProPilot. De Leaf e+ kan hiermee semi-autonoom rijden. De cruise-control werkt goed en houdt op een soepele manier voldoende afstand, maar de stuurassistent is af en toe nog een beetje aan het zoeken naar waar de rijbaan is. Hierdoor lijkt de auto voortdurend lichtjes te meanderen. Ook de sensor op het stuur is niet gevoelig genoeg, want het systeem waarschuwt je vaak ten onrechte dat je je handen te lang van het stuur hebt. Bij zware regenval doet ProPilot het overigens ook niet meer.

De Leaf e+ is verkrijgbaar vanaf 45.850 euro in de N-Connecta uitvoering. De Tekna is 2.100 euro duurder. Voor dat geld krijg je naast ProPilot ook het Bose-audiosysteem en de mooiere bekleding standaard. Veel van de andere zaken zitten ook al op de N-Connecta. Onze testauto komt met zijn metallic lak en parkeerassistent - de enige leverbare optie op de Tekna - uit op een bedrag van 49.900 euro. De e+ is daarmee ruim 7.000 euro duurder dan de standaardversie. Met deze prijs komt Nissan direct in

het vaarwater van een concurrent als de e-Niro. Ook een auto als de Tesla Model 3 heb je al bijna voor dat geld. Gezien de kwaliteit van het interieur en het formaat van de auto oogt de Leaf niet als een auto van ruim 47.000 euro. Een korte levertijd spreekt dan weer in het voordeel van Nissan, want bij de concurrentie moet je door de grote vraag behoorlijk lang wachten.

Ingehaald?

De Nissan Leaf was een pionier in zijn segment. Inmiddels lijkt het erop dat de pionier voorbij is gestreefd. De Leaf e+ heeft een zeer fijne aandrijflijn, voldoende power en een actieradius die een stuk bruikbaarder is dan wat hij ooit was. De algehele indruk van de auto lijkt zijn hoge prijs echter niet te rechtvaardigen. Het interieur is daarvoor niet mooi genoeg afgewerkt en de Leaf is in bepaalde opzichten niet een praktisch wonder. Zoals gezegd zijn er voor rond de 50.000 euro inmiddels legio opties als het gaat om elektrisch rijden. De Leaf met 40 kWh aan accucapaciteit is wÃ©l een interessante aanbieding en zal voor de meeste mensen toereikend zijn. De variant die we al eerder hebben gereden doet met uitzondering van de sterkere elektromotor niet onder voor de

e+ en is een stuk betaalbaarder. De snelle levertijd is fijn, maar voor de prijs van de Leaf e+ zijn er alternatieven die meer waar voor hun geld bieden.

Plus

+ Aantrekkelijk design
+ Aandrijflijn verder verbeterd
+ Toegenomen actieradius

Min

- Hoge meerprijs e+
- Zitpositie bestuurder
- Geen 'frunk' voor kabels