

Beschleunigen mit Grinsen und Bremsen ohne Reue

Fahrbericht. Nissan Leaf mit mehr Reichweite: Das meistverkaufte Elektroauto der Welt kommt jetzt mit leistungsfähigeren Akkus und macht wirklich Spaß, solange man kein Chaos ist.

Es kann nicht oft genug betont werden, dass sich elektrische Antriebsenergie signifikant anders entfaltet. Der Punch ist immer da – und eine nicht enden wollende Quelle von Freude und Versuchung. Gleichzeitig sinkt die Wahrnehmung für Geschwindigkeit, weil Vibrationen und Geräusche fehlen. Man ist potenziell immer zu schnell unterwegs. Nur 109 PS? Kann nicht sein!

Niemand konnte sich der Ruhe im Innenraum des Testwagens entziehen, das Erstaunen der Mitfahrenden war nachhaltig. Wie beim Tesla und BMW i3 sind auch beim Nissan Leaf die Akkus am niedrigsten Punkt des Fahrzeugs verbaut und verlagern so den Schwerpunkt weit nach unten, sodass dieses Gokart-ähnliche Gefühl aufkommt, obwohl man in einem Auto sitzt, das von der Anmutung her wesentlich näher an einem Family-Van ist.

Die wichtigsten Entscheidungen bei den Fahrmodi sind Drive und Brake, beides verfügbar in Eco- oder Normalmodus. Brake bedeutet, dass immer leicht gebremst wird, sobald

man vom Strompedal geht, vorteilhaft für Stop-and-go. Auf ländlichen Strecken hat das weite Ausrollen in Drive-Stellung mehr Sinn.

Die Contenance schwindet

Der Ecomodus ist eine städtische Pflicht, weil es wirklich keine Rolle spielt, um wie viel schneller man bei der nächsten roten Ampel steht, sehr wohl aber, ob man auf Reichweite verzichtet, weil zügiges Anfahren eben viel Energie kostet. Allerdings verschwindet die Contenance, sobald klar wird, wie viel mehr Spaß das Fahren im Normalmodus macht, und dass es schon viele Supermärkte mit einem Supercharger von Smatrics gibt, der die Batterien in 30 Minuten auf 80 Prozent ihrer Kapazität lädt.

Akkus können übrigens an Superchargern nur zu 80 Prozent geladen werden, weil sie danach zu heiß werden. Wer 100 Prozent will, muss sanft laden. Ohne Hausanschluss lädt man, wo immer sich Gelegenheit bietet. Für Tage mit höherem Reichweitenbedarf haben wir auf dem vorabendlichen Heim-

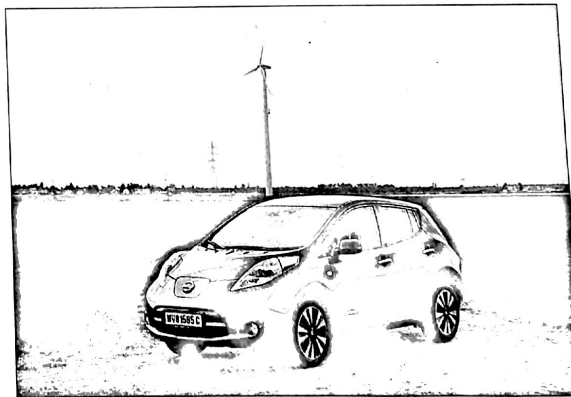
weg noch eine Portion vom Supercharger mitgenommen und in diesen 20 Minuten Wartezeit alles erledigt, was sich auf dem Smartphone überall gut erledigen lässt.

Auf längeren Strecken wie Wien-Salzburg hat es sich bewährt, bereits früh, etwa in Alland, für etwa zehn Minuten zu laden und

E-Mails zu beantworten, und den 30-Minuten-Termin am Supercharger mit Kaffeepause in das letzte Drittel der Fahrt zu legen, um schon Strom für einen großen Teil der Rückfahrt zu speichern. Eine eigene Steckdose zu Hause bleibt ein Riesenvorteil, selbst wenn man auf spezielle Ladegeräte verzichtet.

Diese beginnen bei knapp 800 Euro und verkürzen die 13 Stunden Ladezeit aus der gewöhnlichen Steckdose auf etwa die Hälfte. Planung ist alles: Mit einem chaotischen Lebensstil lässt sich Elektromobilität (noch) nicht vereinbaren.

Ansonsten aufgeräumte Armaturen, schlüssige Bedienung, clevere Ablagen in einem geräumigen Auto, das von außen kompakter wirkt als innen. Die Sitzposition ist gewöhnungsbedürftig hoch, aber nicht unangenehm. Für 300 Euro gäbe es einen Solar-Heckspoiler, da würden wir auf eine größere Lösung warten. Aus den 250 km angegebenen Reichweite haben wir rund 200 gemacht, ein Wert, der sowohl über- als auch unterboten werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h ist bei einem Elektroauto sowieso ein selten angewandter Wert. Leaf-Fahren mit den großen 30-kWh-Akkus beginnt bei 28.021 Euro plus Batteriemiete, aber diese ist kompliziert, lieber gleich kaufen. Unser Testfahrzeug kam dergestalt in höchster Ausstattung auf 36.320 Euro. (dav)



Viel Platz an Bord und mit neuem Akku gut 200 km am Stück: Nissan Leaf.

(dav)

(dav)