

Biltest: Nissan Leaf



Årets Bil 2011. Bäst säljande elbil i världen någonsin – bara månader efter introduktionen. Kommer den ens till Sverige? Vi testar och håller tummarna.

Nissan tror på elbilarna. Så mycket att deras elbil inte utgår från en vanlig bensinbil, utan är unik och från början byggd för att vara just eldriven. Men Nissan tror inte på elbilkunderna; istället för att utnyttja möjligheterna att dimensionera bilen anorlunda så är Leaf utformad som en helt konventionell halvkombi.

Busenkel och tyst

Att köra Leaf är busenkelt. För den lilla spaken till Drive, kör. Vill du köra snålare, för den till Drive igen, så hamnar du i Eco och effekten begränsas. Elmotorn på 80 kW är svagare men effektivare än de flesta bensinbilarna i klassen; elmotorn ger ett högt vridmoment som finns där direkt från start. Genom att litiumbatterierna är inbyggda i golvet ökar vridstyvheten och vägegenskaperna förbättras. Antisladdsystemet griper in tidigt och låter

Nissan Leaf

Pris: Ca 320 000 kr på andra marknader, säljs ännu ej i Sverige

Miljöpåverkan: Cirka 10-30 g CO₂/km beroende på elmix

Bränsleförbrukning: Ca 1,3 kWh/km

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och airbags fram, i sidan och gardiner standard.

Motor: Elmotor, 80 kW/109 hk

Mått: L 445 cm, B 177 cm, H 155 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 525 kg, maxlast 395 kg, släp ej tillåtet

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser, 237 l, nedfällbart baksäte

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, ingen växellåda

Prestanda: 0–100 km/h 11,7 sekunder, toppfart 150 km/h

Förmånsvärde: Ej angivet

Garantier: Ej angivet

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, 40 % reducerat förmånsvärde, supermiljöbilspremie från 2012 för privatpersoner, gratis parkering i 30-talet kommuner.



inte bilen kasa ens på Gotlands rullgrus. Låsning-fria bromsar, mängder med airbags och elbilarnas första toppbetyg i Euro NCAP kompletterar den positiva säkerhetsbilden. Toppfarten begränsas till 145 km/h, kör man enligt den överförsiktiga EU-cykeln blir räckvidden 175 km. Leaf är tyst som ingen annan bil vi kört; så tyst att vindrutetorkarna fick göras om så att de inte stör – en story som Nissan älskar att berätta.

Elbilen normal

Tänk bort eldriften och Leaf är som en värdig utmanare i Golfklassen, med gott om utrymme för fyra och plats för en femte om det kniper. Bagageutrymmet är också dugligt, även om det är lite trågformat. Fäller man baksätet går det inte att tänka bort eldriften längre; den skapar en besvärande hög och bred tröskel mellan bakhjulen.

Det enda stället där Nissan tillåtit sig att vara lite utsvävande är instrumenteringen. 14 små blå bollar visar hur energieffektivt man kör, kvarvarande räckvidd och batterikapacitet visas på upp till fyra olika ställen och batteritemperaturen får stort fokus. Kör man snålt, samlar man träd – tyvärr bara

virtuella. Bilen ger enkla tips om hur räckvidden kan förlängas, vanligen genom att stänga av a/c:n eller dra ner värmen. För att förlänga räckvidden kan bilen värmas eller kylas medan den fortfarande står på laddning. Navigatorn visar hur långt man kommer med kvarvarande laddning, men tyvärr bara i cirkelform och alltså utan att ta hänsyn till att räckvidden blir kortare om man tar motorvägen än landsvägen.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Inget extra

Den enda extrautrustning som finns att få är en solcellsförsedd takspoiler som tyvärr bara laddar 12-voltsbatteriet och alltså inte t.ex. driver luftkonditioneringen eller värmen när bilen står still. Nog hade man önskat sig att kunna välja bort den hala plastratten eller få en annan klädsel än den opraktiskt ljusgrå i tyg. I övrigt är Leaf rimligt välutrustad.

Nissan tar det säkra före det osäkra och tillåter bara tio amperes laddning från vanliga vägguttag, vill man skynda på laddningen med 16 ampere måste man köpa till Nissans hemladdare för ungefär 10000 kronor. Snabbladdning på 30 minuter går också men finns ännu bara på två ställen i Sverige. Bilen laddas i nosen, praktiskt om man kör in i ett garage.

Redo för Sverige – om vi vill

Förståsigpåare har ifrågasatt om Leaf klarar nordisk kyla, eftersom batterierna inte är isolerade eller uppvärmda. Nu ger Nissan svar på tal: Alla Leaf till Norden får vätskedriven batterivärme och -kyla, samt värme i både fram- och baksäten.

På andra EU-marknader kostar Leaf runt 320 000 kronor. Lägg på 10 000 kronor för anpassningen till kyla och du hamnar fortsatt klart under småttingelbilarna i-MiEv, iOn och C-Zero. Att det blir bästa elbilen på marknaden är självklart, det kan också bli första elbilen som utmanar fossilbränslebilarna.

Med uppemot 17 mils räckvidd på el är den också konkurrenskraftig mot många laddhybrider, som kostar mer men bara går ett par mil på el. Men Nissan ännu inte bestämt om Leaf kommer till Sverige; den nuvarande och tänkta elbilsstimulansen är för dålig. Det borde få regeringen att tänka om; ska vi bli utan Årets Bil?



Vi gillar

- Kompetent elbil utan egentliga fel
- Troligen lågt pris

Vi ogillar

- Oklart om den kommer till Sverige
- Plastig inredning
- Detaljmissar

Överväg också

- Eldrivna Ford Focus, VW Golf BlueMotion (diesel eller etanol)



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Martin Prieto Beaulieu
Biltestet utfört under: Juli 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.