



Test - Zero Emission

Ha creduto profondamente nella propulsione elettrica la Casa giapponese, con la sua LEAF (l'auto elettrica più venduta al mondo), insiste e persegue l'evoluzione, anche se con l'estetica Nissan ci va piano. A parte qualche ritocco alla calandra o un nuovo disegno dei cerchi in lega da 17" (di serie sulla Tekna), le misure, l'impronta dello stile, sono immediatamente riconoscibili.

Per le soluzioni rivolte al comparto batterie, o alla fruibilità dello spazio e delle tecnologie a bordo, l'impegno di Nissan è tuttavia fuori discussione. Vantaggi e nei li verifichiamo con la versione LEAF Tekna della nostra prova.

Movimento facile - Piede sul freno e pulsante di avvio per mettere in moto. La i-key ve la tenete anche in tasca. Intanto, volendo, avrete avuto la possibilità di impostare il clima in remoto.

In accelerazione i dati di Nissan segnano potenzialmente 11,5 secondi per coprire da 0 a 100 km/h; valore un po' ottimistico. La coppia è pronta da subito, ma il rapporto unico al cambio fa un po' fatica proprio in partenza a muovere la massa della Leaf.

A parte questo, l'andatura nel complesso soddisfa le aspettative di una guida "normale", persino allegra.



Muovendo il piccolo pomellino tondo del cambio, **si va avanti e indietro; non si sbaglia**. Per fermarsi, basta una leggera pressione sul tasto P al centro. Accanto a Drive si nota scritta una B che significa il recupero in frenata di una maggior quantità di energia.

Tra le funzioni selezionabili, dal display, quella "Eco", a privilegiare il rendimento in autonomia.

L'autonomia indicata di 199 km è esattamente quanto abbiamo trovato segnalato con il pieno di energia. Sfruttarla dipende dal tipo di guida e svariate condizioni. Per esempio l'uso dei freni e del "freno-motore" aiuta a ricaricare le batterie, ma concretamente, indicazioni digitali a parte, è difficile percepire quanto e come influenzi l'apparato "energetico". Impianto freni per altro ben modulabile; lo senti, regoli il piede di conseguenza.

Buona la sensazione di tenuta della traiettoria: la barra antipolio posteriore riesce a stabilizzare degnamente l'assetto. Il servosterzo elettrico è un fuscello: non dà fastidiose sensazioni di virtualità, e le manovre sembrano facili. Un punto a favore per il comfort: da apprezzare, con la complicità degli arredi interni. I rivestimenti rendono adesso una migliore percezione qualitativa, si fa apprezzare, così come l'impostazione relativa a cruscotto, plancia, comandi.



Silenzio, non siamo soli - La silenziosità di

marcia è quasi assoluta. Per certi versi fin troppo. In ambito urbano abbiamo appurato, anche direttamente, che pedoni, bici, motocicli che ci davano le spalle, proprio non avvertivano il nostro arrivo. Quindi attenzione. In questo il sistema acustico per la sicurezza citato da Nissan necessita di un affinamento.

Guardando i km di autonomia, il tragitto extraurbano ripropone il comfort generale. E anche in autostrada le prestazioni non si presentano come penalizzanti: abbiamo mantenuto i 100 km/h come i 120 in modo del tutto naturale. Assorbite degnamente anche le vibrazioni.

Ovvio che che pure l'assorbimento di energia così aumenti. In autostrada non c'è un pizzico di rigenerazione.

Bella dentro - Gli esemplari della Leaf per l'Europa (prodotti nel Regno Unito) hanno accortezze dedicate, rivolte anche ai sedili e al loro supporto: comodi e dal buon contenimento. Con l'allestimento Tekna della prova i sedili sono pure riscaldabili.



Spazio pregevole: l'abitacolo è di larghezza

abbondante, e ben sfruttato anche in senso longitudinale; quindi, libertà di movimento e spazio per le gambe anche dietro.

La larghezza stessa della carrozzeria della Leaf trova in questo senso il suo riscontro.

Ampi dunque anche il portellone e il vano bagagli. Da sapere tuttavia che l'impianto **audio**

Bose fa ripagare la sua qualità del suono con una piccola riduzione del volume di carico (meno 15 litri).

A favore della praticità lo sportello per la ricarica illuminato, e il blocco della presa di corrente quando la vettura è in ricarica, collegata a una colonnina o alla presa domestica. In quest'ultimo caso meglio avere un'impianto sopra lo standard, a meno che non si ricarichi con null'altro bisogno di Watt e Ampere.



Abbiamo percorso circa 150 km, tra percorsi urbani, extraurbani e autostrada. Ne avevamo solo 14 ancora a disposizione. Mette un po' di patema ma fatta l'abitudine al gioco diventa tutto più naturale. Attenzione però alle misure del box e alle manovre necessarie: **la Leaf è larga** e in molti box standard entra a pelo. Il consumo in bolletta? Senza troppi numeri, diciamo che all'incirca consuma quanto una moderna lavatrice.

A disposizione comunque, c'era pure il caricabatterie integrato da 6,6 kW, che può utilizzare le colonnine e dimezzare i tempi di ricarica da 8 ore a 4 ore.

Display evoluto - La Nissan Leaf da 24kWh in allestimento Tekna (come Acenta) ha il Touch screen LCD da 7" con l'aggiornato sistema di navigazione Nissan EV che aggiunge nuove funzioni, come visualizzare le colonnine disponibili e quelle nelle zone raggiungibili in base all'autonomia residua.

E sono in arrivo altri sviluppi con la Leaf dotata della nuova batteria da 30kWh per un'autonomia che sale fino a 250 km, e le cui vendite europee cominciano a Gennaio 2016.

Probabile che anche per questo, da Ottobre 2015 i listini della Leaf portino le versioni scontate di un migliaio di Euro.

Prezzi Nissan LEAF 24kWh (compreso batteria)

Leaf Visia 29.690 Euro

Leaf Visia Plus 30.390 Euro

Leaf Acenta 32.890 Euro

Leaf Tekna 35.590 Euro

Leaf Tekna del Test con Carica batteria da 6 kW + Solar Spoiler (comprende pannello solare) **36.905 Euro**



I PREGI

- **Abitabilità.** L'abitacolo è largo e ben sfruttato.
- **Display e funzioni.** Di effetto e utili. Il sistema EV aggiornato offre ulteriori vantaggi, anche nella mappatura.
- **Comfort.** Per la percezione qualitativa, gli accorgimenti degli arredi, la guidabilità.
- **Maneggevolezza.** Sterzo, freni, assetto hanno tarature adatte al concetto Leaf ma anche ai parametri europei.
- **Propulsione.** Muove agilmente la Leaf. Operazioni di ricarica facili.

I NEI

- **Autonomia.** Accettabile, ma le colonnine di ricarica si limitano ancora a poche città. Nel box si può ricaricare agevolmente se si ha un box. Tenere conto che assorbe poco meno di 3 kWh, quindi opportuno un impianto da 6. Mette ancora un po' di patema.
- **Silenziosità.** E' pressoché totale e l'arrivo dell'auto non si fa percepire da pedoni, ciclisti, motociclisti.
- **Bagagliaio.** Per avere il sound dell'impianto audio Bose, una piccola rinuncia per i bagagli (-15 litri).
- **Ingombri.** Non si percepiscono esattamente dalla guida, e l'evoluto monitor aiuta in retro ma non è precisissimo.

Fabrizio Romano



Valutazioni e Guida all'acquisto

I tre tradizionali allestimenti della LEAF sono diventati quattro, con la versione base Visia proposta in un up-grade Visia Plus con qualche accessorio aggiuntivo (tipo retrovisori sbrinabili e in tinta carrozzeria, i cerchi sempre 16" ma in lega, cruise control, vetri oscurati) prima di arrivare alla Acenta. Tekna come allestimento superiore della gamma, comprende: Cerchi in lega 17" 215/50R17 -

Fari anteriori a LED autolivellanti - retrovisori, volante e sedili riscaldabili - Climatizzatore automatico da 5kW digitale con pompa di calore - Sistema audio BOSE con lettore CD MP3 radio AM/FM ingressi USB IPOD AUX IN con 7 altoparlanti.

Da annotare il Touch screen LCD da 7" che per Acenta e Tekna viene abbinato al più evoluto sistema di navigazione Nissan EV con segnalazione delle zone raggiungibili in base all'autonomia residua. (come sulla Leaf m.y. 2016 dotata della nuova batteria da 30 kWh.



Alla retrocamere si aggiunge il Sistema Around View Monitor (AVM) per una visione a 360° dell'esterno.

I prezzi appaiono un po' alti visti in rapporto alla classe dimensionale, ma qui si parla di propulsione di moderna generazione, elettrica, pulita al massimo e ormai in grado di fornire un'autonomia accettabile per muoversi nei brevi e medi tragitti.

Durante la prova abbiamo utilizzato percorsi urbani, extraurbani e autostradali. Quindi non abbiamo sfruttato sempre i sistemi di recupero dell'energia, ma più di 150 km li abbiamo fatti senza arrivare proprio al collo. E poi è bastato collegare il cavo adatto alla ricarica domestica. Ci vuole un po'; diciamo che un impianto da sei kW, il tempo per qualche ora di riposo può bastare. L'importante è non arrivare proprio a secco.

Nota: i prezzi posso riguardare l'acquisto della vettura compresa la batteria, oppure si può optare per l'alternativa con la batteria a noleggio. La mobilità di nuova generazione, elettrica, zero emission e pienamente sostenibile continua il suo percorso. Ormai assodato. La realtà va in questa direzione.

Dal 2016 entra in commercio il modello con la nuova batteria 30 kWh.

Photo Gallery





Caratteristiche Tecniche
Nissan LEAF 24 kWh



CARROZZERIA: berlina 5 porte - 5 posti

MOTORE: Elettrico Sincrono trifase EM57
Potenza max. CV (kW) -80[109]/3000-10000 giri min.
Coppia max. Nm - 254 /0-3000 giri/min.
Giri max 10500

BATTERIA: Laminata agli ioni di litio - 24 kWh 48 moduli
Tensione 360 V - 192 celle

SISTEMI DI RICARICA: ingresso 3,6 kW oppure 6,6 kW (opzionale)
Ricarica rapida Standard ChadeMo
Doppio cavo di ricarica: modo3 con prese T1 Yazaki lato vettura - T2 Mennekes lato infrastruttura
modo2 EVSE con prese T1 Yazaki lato vettura - domestica Schuko lato infrastruttura



TRASMISSIONE: RE1F61B Riduttore a un rapporto

Rapporto riduzione finale (C/A) 8,1938
Trazione Anteriore

Sterzo con Servosterzo elettrico

Impianto freni

Ant. Rigenerativo - dischi ventilati 283×28 - Post. dischi ventilati 292×16

Sistema di controllo stabilità ESP

Ruote 16" 6,5 J (TEKNA o opzione 17" 6,5J)

Pneumatici 205/55R16 (TEKNA o opzione 215/50R17)



PESI E DIMENSIONI: 1512/1548 kg (Tekna)

Massa complessiva (max.) 1945 kg

Carico utile max. 395 kg

Lunghezza 4445 mm - Larghezza min. 1770 mm - Larghezza max. (con retrovisori) 1967 mm - Altezza 1550 mm

Passo 2700 mm - Sbalzo ant./post. 952/788 mm -Carreggiata ant./post (con ruote 17")

1530/1525- Altezza da terra min. 156 mm - Raggio di sterzata (con ruote 17") 5.4 m

Capacità di carico (VDA)

370 (std) / 355 (Tekna con sistema audio Bose)

PRESTAZIONI

Consumo elettricità (in conformità Direttiva UN/CE 101): 150 Wh/km

Autonomia (NEDC) 199 km - Emissioni CO2 0 g/km - Velocità max. 144 km/h -

Accelerazione 0-100 km/h 11,5 sec.

Diametro min. di sterzata (tra marciapiedi) 10.8 m