

KEERBERGEN

Ervaring opdoen door een test met de elektrische Nissan Leaf

Leo Peeters van de gelijknamige Nissan garage te Keerbergen, stelde ons voor twee dagen, geheel vrijblijvend, de elektrische Nissan Leaf ter beschikking. Na vijf minuten uitleg door Roel zijn wij met de door een elektrische motor aangedreven Nissan in Keerbergen vertrokken, de capaciteit van de batterijen was bij vertrek 97%. Voor de eerste kennismaking en om de bedieningen en rijgewoonten onder de knie te krijgen hebben we lokale korte ritten afgelegd. Daarbij stelden we vast dat het instructieboekje van de Nissan Leaf ontbrak, maar na een telefoontje met Roel, werd een exemplaar ter beschikking gesteld, dat boekje heb je zeker nodig om de alle noodzakelijke bedieningen te ontdekken. Diverse korte ritten brachten de capaciteit van de batterijen naar 75%. Vervolgens werd de Nissan Leaf via een gewoon stopcontact met aarding van woensdag 17 april 's avonds tot donderdagmorgen klaar voor vertrek tot 100% opgeladen.



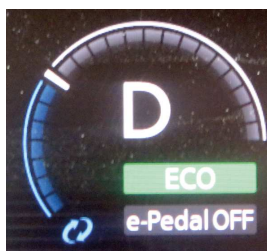
foto JVD S

Prachtige auto, acceleratie en geruisloos rijplezier met vele pluspunten, één minpunt : zeer lange oplaadtijden en te weinig openbare oplaadfaciliteiten.

Oplaadstroom.

uur naar +/- vijf Ampère.

Wie over een monofasig net beschikt, kan de Nissan Leaf via bijgeleverde kabels, met een gewoon stopcontact -met aarding!- opladen. Morsum Magnificat noteerde permanent een laadstroom van iets minder dan tien Ampère -foto inzet-, die laadstroom vermindert pas het laatste half



Eco drive aanduiding

Meteen lange rit.

We rijden met een volle batterij, met alleen de bestuurder aan boord, via de autobaan voor een trip van 160 km naar West-Vlaanderen. Er wordt in de mode "Eco drive" -inzetgereden zonder gebruik te ma-



foto EVER ©

Tijdens de oplaadcyclus wordt +/- 9,64 A stroom afgenomen.

ken van de temperatuurregeling, noch airco. Het verbruik is permanent via de display te consulteren, daarbij wordt duidelijk dat vooral de gaspedaal het vermogen en vooral het -grote- verbruik bepaalt.

Eén derde capaciteit.

We hebben op de overwegend autobaan nooit sneller dan 110 km/u gereden. Op de bestemming aangekomen, is de capaciteit van de batterijen tot 33% gedaald, wat dus wil zeggen dat zonder een ferme boost, de terugweg niet kan worden aangevat. Ter plaatste



eigen berichtgeving

tijdens onze afspraak hebben we zeven uren moeten opladen om de nodige 75% batterijcapaciteit te bereiken.

Nipte capaciteit.

We hadden het verbruik, rekening houdend met ons rijgedrag blijkbaar goed ingeschat, maar we hadden bij thuiskomst nog slechts 10% capaciteit over. We hebben dus geen gebruik moeten maken van de Nissan noodservice.

Kosten voor lang laden.

Voor deze test kunnen we de zeer positieve rijervaring van de Nissan Leaf bevestigen, zeer soepele besturing met heel veel mogelijkheden en controles die bij het rijden de veiligheid ten goede komen. Voor een totale verplaatsing van 350 km hebben we via een 230 Volt stopcontact, 21,5 uren moeten opladen, dat heeft via verlaagd tarief 7,09 euro gekost. Het opladen van de elektrische auto's is duidelijk een probleem en snel opladen via 32A stekker vergt een oplaadkaart die niet onmiddellijk te verkrijgen is -minimum 2 werkdagen-.

Wordt nog vervolgd.

Erik Verbeeck