



Nissan Leaf

El sonido del silencio

Prueba | Casi todas las marcas están desarrollando vehículos eléctricos. Algunos son experimentales y llevados al mercado en números limitados. Estos vehículos son para entidades gubernamentales o compañías con un gran parque automotor. El Nissan Leaf es un maduro y completo coche eléctrico, apto para familias, que ya está en venta desde 2011. Para mantener su ventaja sobre la competencia, Nissan ahora introduce el renovado Leaf.

El coche promedio está en el mercado durante unos cinco o seis años. Cuando faltan dos años para su jubilación, la fábrica planifica una cirugía estética. En este caso la apariencia es adaptada a la última moda, el equipamiento es enriquecido y la tecnología modernizada.

El Leaf ha existido recién dos años, pero Nissan ha decidido ya modernizar el primer coche eléctrico producido en masa. Pero es un desafío grande. El punto débil de cada coche eléctrico es su limitada autonomía. Durante los últimos años la tecnología de las baterías no ha mejorado de forma significativa. Ponerle más baterías no es una opción porque el coche se haría demasiado pesado y caro.



Economizar

Nissan ha encontrado la única solución lógica: ahorrando electricidad, puede sacar más kilómetros de la misma batería. Para tal efecto han renovado el motor eléctrico. Han disminuído la fricción interna y han mejorado el software del coche. Pequeñas mejoras aerodinámicas también aportaron su granito de arena.

El rendimiento del Leaf sigue siendo bueno con el nuevo motor más económico. Desde el comienzo el motor demuestra más flexibilidad que el mejor motor a gasolina. Un motor eléctrico entrega su par independientemente de sus revoluciones y por lo tanto no necesita una caja de cambios. Un motor eléctrico, además, es completamente silencio y libre de vibraciones. Queda claro entonces: el Leaf es más cómodo que la gran mayoría de los coches tradicionales.



Además han remplazado todos los grandes consumidores de energía por versiones más eficientes. Después del motor, el sistema de control de clima (calefacción y aire) es el mayor consumidor de corriente en un coche eléctrico. Empleando un intercambiador de calor en lugar de la tradicional calefacción han reducido el consumo de manera considerable.

Las mejoras no están en las cifras oficiales del folleto. Durante las pruebas en un laboratorio no toman en cuenta las circunstancias climatológicas, pero en la práctica la diferencia es grande.



Recuperación

Aparte de las mejoras para bajar el consumo de corriente, el Leaf está previsto de medidas para recuperar electricidad durante la conducción. Cada coche eléctrico convierte energía cinética en corriente eléctrica durante los procesos de frenar y decelerar.

En el caso del renovado Leaf, el conductor mismo puede elegir cuanta electricidad es recuperada. Con la palanca de "cambios" en la posición "D", el coche casi no decelera cuando el conductor suelta el acelerador. Cuando él elige "B" las prestaciones siguen iguales, pero el coche decelera más fuerte cuando el acelerador es soltado. Más energía es recuperada.



El conductor no solo puede elegir cuanta energía es recuperada. Un modo "eco" hace la reacción al acelerador menos directa. Se nota que en modo eco las prestaciones son bastante menos, pero a la vez el consumo de electricidad es considerablemente menor.



El efecto de las adaptaciones es clarísimo: durante la primera vez que conducimos el Leaf, alcanzamos 120 kilómetros con la batería llena. Esta prueba tomó lugar en el caluroso Portugal. El renovado encuentro tomó lugar en el frío de Noruega. El trayecto era más exigente. A pesar de ello, el nuevo Leaf tuvo una autonomía de 150 kms con la batería llena!

Más coche

En conjunto con los mejoramientos en el consumo, también fueron mejorados el confort y las características de conducción. Para el mercado europeo, han hecho el chasis un poco más rígido y le dieron ruedas más grandes. La dirección es menos ligera y transmite más sensaciones.

Los neumáticos han sido fabricados especialmente para el Leaf y tienen una muy baja resistencia al rodar. En carretera mojado poseen muy poco agarre. Lamentablemente la estabilidad en situaciones críticas es menos que en coches tradicionales (que suelen pesar mucho menos). La gran ventaja de las adaptaciones es que el Leaf se hace sentir más liviano.

Equipamiento

El Leaf debe su éxito a su tamaño. Aquí no tenemos un frágil cochecito eléctrico de carácter experimental, sino un coche maduro para toda una familia. El renovado Leaf también tiene suficiente campo para cuatro adultos. El maletero es incluso algo más grande, porque movieron el cargador al capó.

Hasta hace poco, el interior estaba solamente disponible en un futurístico color blanco. El renovado Leaf también ofrece un color negro tradicional. Un mejoramiento? Es cuestión de gusto personal.

Desde ahora el Leaf esta a la venta en tres niveles de equipamiento. El más lujoso es equipado con cuatro cámaras. La combinación de los cuatro cámaras resulta en una imagen como si hubiera una cámara un par de metros por encima del coche. Es un panorama perfecto. La versión top también tiene un sistema de audio (ultraliviano!) de Bose, que suena más que aceptable con la correcta entonación.



Con "Carwings" es posible analizar el estilo de conducción del piloto. Es posible comparar los datos con otros conductores de Leaf de manera que el mundo se convierte en un concurso de economización. El sistema también toma nota de la cantidad de energía que se ha consumido y de la equivalente cantidad de CO2 que se ahorrado con la conducción eléctrica.

Para facilitar el cargamento eléctrico, el Leaf ahora acepta más tipos de amperajes y voltajes. Entonces el

nuevo Leaf se agota más lento y se recarga más rápido.



Conclusión

Apenas dos años después de su introducción, Nissan ha renovado el Leaf. Parece prematuro, pero no lo es, porque el Leaf se tiene que distinguir de la competencia por su ventaja tecnológica. Solamente manteniendo el coche actualizado, Nissan puede mantener la ventaja.

Lamentablemente no han avanzado mucho en el más importante cuello de botella. La autonomía sigue limitada, de manera que el Leaf es solamente útil para el trayecto casa - trabajo - casa o para transitar dentro de la ciudad. En todos los demás puntos importantes el Leaf ha realizado importantes avances: el cargamento es más fácil, el conductor tiene más medidas a su disposición para economizar energía. El consumo de corriente eléctrica ha bajado y su comportamiento en camino ha mejorado. ■



Especificaciones

Nissan Leaf 5p 109 cv

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	445 x 177 x 155 cms
Batalla	270 cms
Peso	1.525 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	440 kg
Contenido del tanque de combustible	No se sabe
Maletero	330/680 l
Dimensiones de los neumáticos	205/55R16

Motor y prestaciones



Cilindradas	No se sabe
Cilindros / valvulas	No se sabe
Potencia	109 cv @ 1 rpm
Par motor	280 Nm @ 1 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,9 seg.
Velocidad máxima	145 kms/h
Consumo promedio	INF l / 100 kms
Consumo urbano	INF l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	No se sabe

Precio

Precio	€ 33.900
Modelo mas barato	€ 33.900