

Así es el nuevo Nissan Leaf, el primer eléctrico de volumen que ha habido en el mundo

El Nissan Leaf no fue el primero en enchufarse, pero sí el primero en convencer a cientos de miles de personas de que un coche eléctrico podía ser normal, usable y relativamente asequible. Así es la nueva generación de este compacto.

Cuando el Nissan Leaf apareció en diciembre de 2010, el coche eléctrico era poco menos que una rareza tecnológica. Un objeto de laboratorio con ruedas, caro, limitado y pensado para minorías muy convencidas. El Leaf rompió ese guion desde el primer día. No era un derivado eléctrico de un coche térmico, no era un capricho urbano ni un prototipo con matrícula: era un coche familiar, de cinco puertas, diseñado desde cero para ser 100 % eléctrico. Y, sobre todo, para venderse en masa.



No es casualidad que su nombre signifique “hoja” (leaf en inglés). Nissan siempre ha explicado que LEAF también responde a un acrónimo muy poco japonés y muy pragmático: Leading, Environmentally friendly, Affordable, Family car. Es decir, respetuoso con el medio ambiente, asequible y familiar. Dicho hoy puede parecer obvio; dicho en 2010 fue casi un acto de fe.

El modelo que normalizó lo eléctrico

La primera generación del Leaf ofrecía 175 km de autonomía, que luego llegaron a ser 250 km. Hoy esas cifras suenan modestas, pero entonces eran suficientes para demostrar algo crucial: que el coche eléctrico podía servir para el día a día. El mercado respondió de forma unánime. Casi 300.000 unidades vendidas en 49 países lo convirtieron, ya en su primera generación, en el eléctrico fabricado en serie más vendido del mundo hasta el momento.

La segunda generación, lanzada en 2017 cuya comercialización en España comenzó en 2018, elevó el listón con una batería de 40 kWh y 278 km de autonomía. Las ventas alcanzaron las 700.000 unidades antes de que Nissan, en 2024, se decidiera a lanzar un sucesor. Ningún otro eléctrico había alcanzado esas cifras. El Leaf no solo fue pionero: fue el primer eléctrico de volumen real.

Tercera generación: menos ruido, más aerodinámica

El Nissan Leaf 2026 marca el inicio de su tercera generación. Se fabrica para Europa en Sunderland (Reino Unido) y está construido sobre la plataforma CMF-EV de la alianza Nissan-Renault-Mitsubishi, la misma que utilizan el Nissan Ariya o el Renault Mégane E-Tech. Es una base pensada exclusivamente para eléctricos, con baterías integradas en el suelo y una arquitectura optimizada.

Mide 4,35 metros de largo, lo que lo hace 14 cm más corto que su antecesor, aunque es ligeramente más ancho (1,81 m) y más alto (1,55 m). La clave no está en las cifras, sino en cómo

corta el aire. Su coeficiente aerodinámico (Cx) es de 0,25, una cifra excelente teniendo en cuenta que un SUV tradicional ronda 0,35 y un compacto moderno bien afinado, los 0,28.

El Cx mide la resistencia de un objeto al avanzar en el aire. Cuanto más bajo, menos energía necesita para moverse. El concepto se empezó a estudiar científicamente a finales del siglo XIX y se aplicó de forma sistemática al automóvil en los años 30.

El Nissan Leaf llegó cuando el coche eléctrico aún era una incógnita y ayudó a despejar muchas dudas. Esta nueva generación es la consecuencia lógica de quince años de aprendizaje.

Hoy, lograr el Cx de 0,25 del Nissan Leaf, requiere inversión y muchas horas de trabajo en el túnel de viento, esas enormes instalaciones donde se simula el aire en movimiento mientras los ingenieros afinan retrovisores, paragolpes, llantas y líneas de carrocería. En el Leaf, los tiradores delanteros están enrasados, los traseros camuflados, los retrovisores son específicos para Europa y las superficies evitan aristas. Incluso las llantas de 19 pulgadas tienen diseño aerodinámico. La zaga remata el trabajo con un alerón integrado y una luneta muy tendida, sin limpiacristal, mientras que la firma lumínica trasera en 3D aporta identidad sin comprometer el flujo del aire.

Dos baterías, dos filosofías

La gama se articula en torno a dos versiones. La primera ofrece 177 CV y una batería de 52 kWh, con 445 km de autonomía homologada. La segunda sube a 218 CV, batería de 75 kWh y hasta 622 km WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) un procedimiento internacional que se utiliza para medir de forma estandarizada el consumo, las emisiones y la autonomía de los coches.





La batería de menor capacidad, la de 52 kWh, tiene una potencia máxima de recarga en corriente continua (la de los cargadores públicos) de 105 kW, mientras que en corriente alterna, que es la de las casas, puede cargar a 7,4 kW (opcionalmente a 11 kW). Las cifras para la batería más potente, la de 75 kWh, son de 150 kW en corriente continua y a 11 kW en alterna, respectivamente. Esto significa que cargar a 150 kW en corriente continua en un cargador rápido es como si el coche bebiera kilovatios muy deprisa. Algo así como llenar una bañera con una manguera industrial en lugar de con un grifo doméstico.

Las baterías se fabrican en Reino Unido por AESC Envision, socio histórico de Nissan. Y al volante, las levas permiten regular la frenada regenerativa: cuanto más retiene el coche al levantar el pie, más energía vuelve a la batería. El botón e-Pedal lleva esto al extremo y permite conducir prácticamente con un solo pedal.

Dentro: tecnología sin estridencias

El habitáculo del Nissan Leaf transmite desde el primer momento una sensación de coche bien pensado, más preocupado por la comodidad que por los efectos especiales. Los materiales en símil cuero conviven con superficies textiles de tacto blando en el salpicadero y las puertas. El conjunto es cálido y acogedor, lejos de la frialdad que a veces acompaña a los eléctricos más tecnológicos, lo que no quiere decir que renuncie a los últimos avances.

La tecnología se concentra en dos pantallas de 14,3 pulgadas dispuestas de forma continua. Una se encarga de la instrumentación y la otra del sistema multimedia, que funciona con Android Automotive y servicios de Google integrados, además de ser totalmente compatible con Apple Car Play. Esto permite que el navegador calcule rutas teniendo en cuenta los puntos de recarga y otras variables, y que el Leaf se convierta en una extensión lógica del ecosistema digital del usuario.

En las plazas traseras hay buen espacio para las piernas, suficiente para viajar cómodamente, aunque la altura para las cabezas es algo más justa si equipa el techo panorámico de cristal. A diferencia de las cortinillas tradicionales, el Nisan Leaf utiliza cristal de opacidad variable que se oscurece para reducir la entrada de luz y calor.

El apartado práctico se completa con un maletero de 437 litros, una cifra generosa para un eléctrico de su tamaño. Con los asientos abatidos, el volumen alcanza los 1.052 litros, lo que amplía notablemente su capacidad de carga. Bajo el piso no hay rueda de repuesto, solo un kit reparapinchazos: una decisión ya habitual en la industria que ha dejado para el recuerdo la rueda de repuesto.

Cómo se mueve

El motor de 218 CV entrega 355 Nm de par. Dicho fácil: el par es la fuerza con la que el coche empuja desde parado, como si

alguien te diera un empujón muy decidido en la espalda. Por eso, pese a rozar las dos toneladas, acelera de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos. La velocidad máxima está limitada a 160 km/h.

En consumo, homologa 13,8 kWh/100 km, aunque en uso real mixto se mueve más cerca de 19,6 kWh, que pueden bajar a unos 17 kWh en condiciones favorables. En otras palabras, casi 400 km reales sin estrés.

La suspensión MacPherson delante y multibrazo detrás logra un equilibrio convincente entre confort y control. La dirección y el freno tienen un tacto más natural de lo habitual en un eléctrico, y el coche transmite confianza desde los primeros kilómetros.

El Leaf, hoy

El nuevo Nissan Leaf parte en España de 30.000 € con ayudas del Plan Moves III. Llegará a los concesionarios en el primer trimestre de 2026.

Pero más allá de cifras y equipamientos, el Leaf sigue siendo lo que siempre fue: el coche que hizo normal lo que antes parecía raro. No fue el primer eléctrico de la historia, pero sí el primero que se vendió como se venden los coches de verdad. Y eso, en el mundo del automóvil, es mucho más importante que llegar el primero.

Fuente: quo.