Martijn Verhoef
15 juli 2022

Comeback cross-over

Toen Nissan in 2009 met de Leaf op de proppen kwam, was het Ã©Ã©n van de eerste autofabrikanten die een EV in serieproductie nam. We kunnen wel stellen dat dit model naast de Tesla de weg heeft geplaveid voor het veelzijdige aanbod aan elektrische auto's die je vandaag ziet rondrijden. Maar zoals bij veel pioniers geldt, gaat de wet van de remmende voorsprong zeker op voor het Japanse merk. Want na de C-segment hatchback bleef het op elektrisch vlak (de besteller e-NV200 even daargelaten) stil bij Nissan.

De nieuwste generatie Leaf vonden we al lang niet meer zo vernieuwend en inmiddels gaan veel autofabrikanten het merk links en rechts voorbij met de ene na de andere hightech EV. Maar het was stilte voor de storm, blijkt nu. Want Nissan is helemaal terug met de elektrische Ariya. Loopt deze cross-over weer voor de troepen vooruit? We onderzoeken het tijdens de eerste testkilometers.

CoupÃ©trekjes

Allereerst het ontwerp van de Ariya: het model spreekt de nieuwe designtaal van Nissan en dat maakt dat het best even wennen is. De auto is weliswaar stijlvol en pakkend vormgegeven, we zouden zonder de merkbadges alleen niet zo snel een Nissan er in herkennen. Het had ook zomaar een nieuw Mercedes-EQ model of een Lexus kunnen zijn. Bepaald geen beledigingen voor de Ariya, want de auto straalt een vergelijkbare klasse uit, terwijl de Nissan toch echt een paar segmenten lager opereert. De dichte grille in zwart hoogglans wordt omsloten door smalle lichtunits met een sierlijke uitloop.

Door het contrasterende zwarte dak krijgt de auto wat coupÃ©trekjes, doordat het lijkt alsof het dak strakker afloopt. De chromen boog die van de A- tot de C-stijl loopt vormt een duidelijke scheidingslijn tussen dak en carrosserie, waardoor de raampartijen ook veel smaller toe lijken te lopen. Bepaald geen verlegen bak, die Ariya. Zeker niet in de introductielak Akatsuki Copper, al vragen we ons af hoeveel mensen zo dapper zijn om de auto in deze kleur te bestellen. Iets minder uitgesproken, maar niet minder fraai is

het Aurora Green dat we ook tijdens de persintroductie zagen. Als Evolve staat de Ariya standaard al op flinke 19 inch sloffen, maar die zijn ook wel nodig om de grote wielkasten te vullen. Optioneel kun je nog voor een maatje groter opteren. Nissan laat met het ontwerp van deze cross-over zien wat het voor ons in petto heeft de komende jaren en dat belooft veel goeds.

Gemotoriseerd dashboardkastje

Met het exterieur van de Ariya kan Nissan goed opboksen tegen andere elektrische cross-overs als de Enyaq en Ioniq 5. Maar in hoeverre kan het interieur van de Japanner meekomen met de rest?
Wat ons betreft gaat dat prima, want de Ariya weet op meerdere vlakken te overtuigen. Om te beginnen met de afwerking, want die is zeer goed te noemen. Aanraakdelen zijn opgetrokken uit zachte kunststoffen en andere bekleding, terwijl bronzen accenten en stijlvolle sfeerverlichting het interieur opwaarderen. Alleen boven- en onderop het dashboard kom je hard plastic tegen, maar daarmee is de Ariya geen uitzondering meer in dit segment. Over het gehele dashboard loopt een dikke laag stof met een

mooi stiksel, terwijl kunsthout over de gehele breedte van het dashboard en op de middenconsole is aangebracht. En dan de ergonomie. Waar je bij concurrenten struikelt over de touchknoppen en schuifregelaars, pakt Nissan het net even anders aan.

Ook hier digitale knoppen voor onder andere de temperatuurregeling en multimedia. Die lichtgevende buttons komen tot leven als je de auto start, want tot die tijd vallen ze niet op in het hout. Als je een knop indrukt, krijg je haptische feedback, zodat het net lijkt alsof je een fysieke knop indrukt. Het werkt uitstekend in de praktijk, waardoor je bijvoorbeeld de airco al snel op de tast kunt bedienen. Op de middenconsole werkt de bediening op dezelfde manier, je opent en sluit zelfs een gemotoriseerd dashboardkastje via deze knoppen. Daarnaast zijn stuurkolom en armsteun elektrisch te verstellen, net zoals in de Ioniq 5.

Ruim en up-to-date

Het grote 12,3 inch multimediascherm is voorzien van een touchscreen, dat snel

reageert op aanraakcommando's. In Nederland kun je gebruikmaken van Amazon's Alexa om spraakcommando's op te dreunen, maar tijdens de introductie in Zweden konden we dit nog niet testen. Het projecteren van jouw telefoonscherm via Android Auto of Apple Carplay werkt in ieder geval prima en als je daarvoor de smartphone moet opladen kun je gebruikmaken van verschillende USB(-C) poorten of een inductieplaatje dat in de armsteun is verwerkt. Punten scoort de Ariya ook met de geboden (opberg)ruimte. Je hebt twee dashboardkastjes tot je beschikking en door het wegvallen van de versnellingsbak ontstaat er een vrij beschikbare ruimte voor de middenconsole. Voorin zit je bovendien riant in de brede stoelen, die elektrisch zijn te verstellen in de Evolve. Het stuur kan uitgebreid ingesteld worden en dat is prettig, want de bestuurdersstoel kan niet heel ver naar achteren. Achterin kun je als volwassene prima plaatsnemen, want aan hoofd- en beenruimte geen gebrek. En de kofferbak is door de dubbele bodem praktisch in te delen, zo kun je de laadkabel mooi onder de laadbodem opbergen. De kofferruimte is de makkelijkste plek daarvoor, want de motorkap van de Ariya biedt geen toegang tot een extra opbergruimte. Als laatste benoemen we nog de rust aan boord van de Nissan. Want door Active Noise Cancelling en gelamineerde ruiten blijven rijgeluiden als bandengerol en windgeruis mooi buiten.

Instapper overtuigt

We rijden tijdens de introductie met de 63 kWh versie van de Ariya. Met deze batterij komt de auto op papier net iets meer dan 400 kilometer, terwijl de elektromotor 218 pk en 300 Nm op de voorwielen loslaat. Doordat dit vermogen en koppel geleidelijk worden vrijgegeven, voorkomt de auto dat de voorwielen spinnen. De acceleratie voelt daarmee vertrouwenwekkend, terwijl je met alle gemak flink versneld. De versies met een grotere batterij bieden nog meer vermogen, maar je hebt niet het idee dat je in de instapper iets tekort komt. In 7,5 seconden sprint je naar de 100 km/h en zeker op tussensprintjes voelt de auto snel aan. Om het gewicht te maskeren is de auto wel vrij stug gedempt, wat de auto op slecht wegdek wat onrustig aan doet voelen.

Ook in bochten merk je dat je met een ruim 1.900 kg zware EV onderweg bent, al doen de remmen heel goed hun werk en is de besturing licht. Het afremmen op de motor zorgt voor een extra energiestroom terug de batterij in en je kunt dit effect versterken door de e-Pedal functie te activeren. Deze functie introduceerde Nissan in de tweede generatie Leaf, maar anders dan bij dit model wordt de Ariya niet helemaal tot stilstand

gebracht. Helemaal sprake van one pedal drive is er dus niet. De auto blijft doorrollen, zodat je altijd de rem moet hanteren om helemaal tot stilstand te komen. Of je activeert de semi-zelfrijdende functies, zodat de auto wel tot stilstand wordt gebracht als je voorganger ook stopt. Bovendien houdt de Ariya rekening met locatiegegevens, zodat de cross-over afremt voor rotondes en afslagen. Zelf inhalen is er niet bij en ook tijdens het autonoom sturen moet je bij de les blijven. Je dient altijd het stuur in handen te houden, maar zelfs dan deactiveert het systeem zichzelf nog wel eens. De wegen rondom Stockholm blijken niet helemaal representatief, doordat we regelmatig tot 50 of 60 worden gemaand, terwijl je op vergelijkbare wegen in Nederland 80 of 100 km/h mag rijden. Het resulteert wel in een heel net rijbereik van zo'n 430 kilometer, terwijl we ook wel stukken snelweg hebben meegepakt op de route.

In de praktijk verwachten we dat het opgegeven rijbereik van 400 kilometer in de zomermaanden in Nederland te halen moet zijn. Wil je meer rijbereik of vermogen, dan kun je kiezen voor het 87 kWh batterijpakket, waarmee de auto tot 520 kilometer ver komt. Als vierwielaangedreven E-4ORCE biedt de Ariya liefst 306 pk en 600 Nm koppel, zodat de auto in 5,7 seconden naar de 100 sprint en het pas bij 200 km/h voor gezien houdt. Een caravan van 1.500 kg trekken behoort bij die versie ook tot de mogelijkheden.

EV-race

Nissan houdt het overzichtelijk bij de uitrustingspakketten en motorisaties. Zoals gezegd kun je kiezen voor een 63 of 87 kWh batterijpakket en als uitvoering staan de Advance (basisuitvoering) en Evolve in de prijslijsten. Standaard beschik je over navigatie, een warmtepomp en een scala aan veiligheidssystemen die semi-autonoom rijden mogelijk maken. Instappen in de versie met kleinste batterij in Advance trim kost je minimaal 48.990 euro, de fiscale waarde ligt daar nog iets onder. De geteste Evolve kost je 4.000 euro meer, maar daar krijg je flink wat extra's voor. We noemen een te openen panoramadak, memorystoelen, stoelventilatie en de matrix led-koplampen. De investering meer dan waard, wat ons betreft. Naast de lak en grotere wielen kun je dan nog kiezen voor een sterkere interne boordlader, waarmee de auto drie keer sneller oplaadt aan een gewone laadpaal.

Nissan zet met de Ariya een bruikbare, ruime en heel complete cross-over neer met een luxe uitstraling. Qua prijsstelling loopt de auto mooi in pas met de directe concurrentie en bovendien is de auto in tegenstelling tot veel andere EV's nog goed

leverbaar. Zo revolutionair als de eerste Leaf is de Ariya niet, maar sinds lange tijd doet Nissan weer helemaal mee in de EV-race.

Plus

+ Strakke en luxueuze uitstraling
+ Complete uitrusting
+ Ruim en stil

Min

- Geen aparte opbergplek laadkabel
- semi-zelfrijdende functies niet foutloos
- e-Pedal brengt niet meer tot stilstand