hTestnotizen zum Nissan Ariya mit Vorderradantrieb, fünf Sitzen, Advance-Pack und 87-kWh-Akku samt 22-kW-Bordlader

Im Test vom 25. Mai bis zum 7. Juni 2023.
Kennzeichen: K – EO 1423 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35
E-Mail: dietmar.fund@gmx.de / dietmar.fund@huss-verlag.de

Karosserie

Der rundliche **Bug** des Ariya lässt sich trotz des höhenverstellbaren Fahrersitzes **relativ schwer abschätzen**. Daher hilft die **Aroundview-Monitor-Funktion**, die ab der Ausstattungsstufe Advance Pack im Touchscreen anzeigt, welcher der Ultraschallsensoren rundum gerade vor einem Kontakt warnt und an welcher Stelle man anzuecken droht. Das **ist beim Ausparken und Rangieren eine gute Unterstützung**. Wie bei den meisten Rückfahrkameras muss man nach der Fahrzeugwäsche und nach einer Regenfahrt daran denken, die Kameralinse abzuwischen, damit keine Tropfen die Sicht trüben. Die **große Batterie** mit 87 kWh bekommt man **erst ab der Ausstattungslinie Advance Pack**. Die Kamera selbst zählt bereits zur Basisausstattung des Ariya.

Zur Seite und durch die **großen Rückspiegel** ist der Ariya trotz der hochgezogenen Gürtellinie **recht übersichtlich**. Nach hinten ist die Sicht durch den relativ flachen Ausschnitt des Heckfensters mittelprächtig.

Die **Einstiege** sind **vorn wie hinten sehr bequem**, weil die Schweller niedrig sind und die hinteren Türen fast im 90-Grad-Winkel öffnen - wie im größenmäßig vergleichbaren Vollhybrid-SUV X-Trail e-Power. Hinten kann man wegen des fast ebenen Bodens gut auf den Mittelplatz durchrutschen.

Die im Testwagen elektrisch angetriebene **Heckklappe** öffnet so weit, dass große Fahrerinnen und Fahrer bequem darunter stehen können. Sie ließe sich ohne elektrischen Antrieb an einer Griffwanne bequem und schnell schließen. Serie ist sie ab der zweiten Ausstattungsstufe Advance Pack.

Die **Ladeklappe** sitzt **im vorderen rechten Kotflügel**, wo das Ladekabel an manchen älteren Schnellladestationen schon recht knapp werden kann, wenn man nicht zwischen zwei stirnseitigen Parkplätzen wählen kann. Die **beiden mitgelieferten Ladekabel** lassen sich in einer Tasche verstaut **seitlich im Kofferraum** hinter den Radkästen **mitführen**.

Unter dem Kofferraumboden gibt es noch einen **flachen Stauraum**. Er ist mit zwei lose eingelegten Einlegeböden abgedeckt. Den hinteren kann man senkrecht stellen, um zwischen ihm und der Heckklappe kleineres Gepäck gesichert mitzuführen, das sonst möglicherweise im Kofferraum hin- und herrutschen würde. Die **einteilige**

Kofferraumabdeckung ist sperrig und man kann sie nirgends unterbringen, wenn man das Gepäck einmal höher stapeln muss. Für ein Auto dieser Preisklasse ist das eine zu primitive Lösung.

Der Ariya bietet **sehr gute LED-Scheinwerfer**, die die Fahrbahn beim Abblendlicht sehr gleichmäßig ausleuchten. In der Automatikstellung des Lenkstockhebels für die Lichteinstellungen **blendet** er **zuverlässig automatisch auf und wieder ab**, sobald Gegenverkehr auftaucht oder ein vorausfahrendes Fahrzeug. Die LED-Scheinwerfer zählen schon zur Serienausstattung des Basismodells.

Innenraum

Der Ariya bietet **vorn wie hinten viel Platz** und aufgrund seiner Höhe auch eine **gute Kopffreiheit**. Im Testwagen waren beide Vordersitze elektrisch höhenverstellbar. Unter sie können die Fahrgäste im Fond gerade noch ihre Füße schieben. Der **Fußraum im Fond ist nicht allzu üppig**. Steht der Beifahrersitz ganz hinten, nehmen die Knie großer Fahrgäste im Fond gerade mal eben Kontakt mit der Lehne auf. Zwei rund 1,86 Meter große Menschen sitzen bequem hintereinander. Auf dem **Mittelsitz** können auch Erwachsene sitzen. Sie haben genügend Kniefreiheit, sofern der Vordersitz ein klein wenig nach vorn geschoben ist, und können sich **besser anschnallen als im X-Trail e-Power**, weil die Gurtschlösser im Ariya etwas weiter auseinanderliegen. Die aus der Lehne herausklappbare Armlehne mit ihren Getränkehaltern drückt allerdings unangenehm in den Rücken.

Ein **Navigationssystem** hat bereits die Basisausstattung serienmäßig. Die **Sprachbedienung** namens Nissan Sprachassistent **erfordert, dass man Befehle strukturiert eingibt**. Dann funktioniert sie beim Telefonieren oder beim Wechsel eines Radiosenders auch während der Fahrt gut. Bei der Eingabe eines Navigationsziels dagegen muss man sehr aufpassen, dass man nicht versehentlich falsch gelotst wird. Diese Ziele sollte man besser im Stand eintippen.

Praktisch ist, dass man sich jederzeit **per Tastendruck** an der unteren Befehlsleiste des Touchscreens **die nächsten Ladestationen anzeigen lassen** kann. Sie erscheinen dann mit der Entfernung und mit einem i-Symbol, unter dem **nähere Angaben zum Anbieter und der Leistungsfähigkeit** abrufbar sind. Unverständlich ist, dass das Navi auf der Autobahn noch Dutzende von Kilometern nach dem Passieren einer Schnellladestation dazu aufruft, zu ihr zurückzufahren, anstatt die in Richtung auf das Ziel liegenden Alternativen anzuzeigen. Glücklicherweise ist das Netz der Schnelllader entlang der Autobahnen schon so dicht, dass man bei fast jeder Raststätte und fast jedem Autohof mit Schnellladern rechnen kann, die ihren Namen auch verdienen.

Nachts sind **alle Bedienelemente** beleuchtet. Zusätzlich gibt es eine dezente Ambientebeleuchtung in den Fußräumen und unter der Armaturentafel. Die **Innenbeleuchtung** ist **angenehm hell**.

In den **Ablagen** der Vorder- und der Hintertüren kann man Literflaschen gesichert abstellen. Hinten passt nichts mehr daneben, vorne schon. In der **Mittelkonsole vorn** gibt es ebenso wie in der aus dem Mittelsitz hinten herausklappbaren Armlehne **zwei Halter für Getränke oder Becher**. Anders als im X-Trail e-Power gibt es im Ariya unterhalb der Mittelarmlehne keine brauchbare Ablage mehr. Das

Handschuhfach ist geräumig. In der Mitte gibt es ein weiteres Fach, in das aber keine DIN-A4-Unterlagen passen. Unter der Armauflage vorn verbirgt sich nur ein flaches **Fach zum induktiven Aufladen** dafür geeigneter Smartphones.

Laut der Preisliste vom 1. April 2023 **gibt es die 3. Sitzreihe nicht für die Antriebsvariante e-Power mit Vorderradantrieb (!)**. Sonst kostet sie immer 800 Euro (incl. MwSt.) Aufpreis.

Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich im Verhältnis 60:40 umlegen, wobei der breitere Teil links liegt. Es entsteht ein beinahe ebener, **nach vorn nur leicht ansteigender Laderaumboden** ohne Stufe. Damit entspricht die eingeschränkte Variabilität dem bei Elektrofahrzeugen und Hybriden aller Art Üblichen.

Motor und Antriebsstrang

Der Elektromotor leistet 178 kW/242 PS. Der **On-Board-Lader kann schon im Basismodell mit 22 kW dreiphasig laden**, was das Laden mit Wechselstrom an Wallboxen und öffentlichen Ladestationen deutlich beschleunigt und auf jeden Fall eine Alternative für das Laden über Nacht an betrieblichen Ladesäulen schafft. **Schnellladen** kann man laut den technischen Daten **mit bis zu 130 kW**. **Serienmäßig** ist **schon beim Basism**odell eine stromsparende **Wärmepumpe**.

Als **Reichweite** kombiniert gemessen nach WLTP gibt Nissan für diese Antriebsvariante 516 bis 531 Kilometer und einen **Stromverbrauch kombiniert zwischen 20,4 und 19,8 kWh/100 km** an.

Über das Drücken einer Taste in der Mittelkonsole, die wenig haptische Rückmeldung gibt, kann man zwischen den **Fahrmodi** Standard, Sport und Eco **wählen**. Angezeigt wird der Modus dann im zentralen Display vor dem Fahrer. Er **muss nach jedem Systemstart wieder neu angewählt werden**, wenn nicht „Standard“ eingelegt bleiben soll. Die **Taste für das Fahren mit einem Pedal** muss man dagegen **nicht ständig neu drücken**. Auch ihre Aktivierung wird im Fahrer-Display angezeigt.

Den **Ladevorgang** zeigt der Ariya von außen einsehbar nur grob mit einer blauen, blinkenden Leuchte auf der Armaturentafel an. Wenn man wissen möchte, wie lange der Ladevorgang vermutlich noch dauert, muss man den Wagen öffnen und das System starten. Erst dann kann man das ablesen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Bridgestone Alenza in der Dimension 235/55 R 19 (101 V) bestückt. Mit ihm ist das **Fahrwerk** zwar **straff abgestimmt**, rollt aber dennoch geschmeidig über grobe Unebenheiten. Ein Aufschaukeln auf langgezogenen Bodenwellen verhindert schon das hohe Gewicht des Ariya, das beim Fahren spürbar wird. Seine Servolenkung vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte das **Rundum-Warnsystem**, das in engen Baustellen durch ständige Warntöne und **ziemlich eckiges Gegenlenken** nervt, ganz wie im eng verwandten Vollhybriden X-Trail. Der integrierte **Abstandsregler** schaut wie im X-Trail e-Power nicht sehr weit voraus und regelt ziemlich abrupt. Vor einem schon längst sichtbaren Stauende regelt er die Geschwindigkeit noch nicht herunter, während ein guter Fahrer längst vom Gas gehen würde. Dafür bremst er dann sehr spät sehr energisch. Um ein Abschalten des beim Stop-and-Go-Verkehrs praktischen Reglers durch eigenes Bremsen zu verhindern, kann man nur rechtzeitig die Wunschgeschwindigkeit herunterregeln. Das ist nicht sehr komfortabel.

Praktisch hingegen **ist, dass man bei einem neuen Tempolimit im Display angezeigt bekommt, ob man es als neue Wunschgeschwindigkeit übernehmen möchte**. Wenn man das mit der Taste quittiert, mit der man die Geschwindigkeit stufenweise variiert, wird es gleitend übernommen. Dabei **geht der Regler einfach vom Gas** und fängt nicht gleich an zu bremsen. Diese Funktion gehört ebenfalls schon zur Ausstattung Advance Pack.

Verbrauch

Auf insgesamt **2.039 Test-Kilometern** verbrauchte der Nissan Ariya mit Frontantrieb und 87-kWh-Akku zwischen 17,32 kWh bei reinem Landstraßen-Einsatz und 20,96 kWh auf einer Autobahnetappe. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 19,70 kWh**. Nur einmal wurde die Reichweite weit ausgereizt. Bei 11 Prozent oder 61 km angezeigter Rest-Reichweite leuchtete der Warnhinweis „Warnung: Batterie niedrig. Jetzt laden“ im Display vor dem Fahrer auf.

Störungen unterwegs

Die **ersten drei Ladeversuche** im EnBW-Ladepark Heßdorf, an einer zweiten Ladesäule eines anderen Anbieters dort und an der Autobahnraststätte Haidt **missglückten, weil keine Kommunikation zwischen dem Fahrzeug und der Ladestation zustande kam**. Die Ursache könnte gewesen sein, dass der Ariya mit dem Keyless-Go-System verriegelt, wenn der Fahrer ein paar Schritte weggeht und prüft, ob man sich an der Ladesäule zuerst autorisieren muss und dann den Stecker einführen oder umgekehrt. Bei verriegeltem Fahrzeug bleiben zwar die Ladeklappe und die Verschlüsse der beiden Ladeanschlüsse offen, aber der Stecker kann dann nicht mehr ganz eingeführt werden, verriegelt nicht und es ertönt ein Warnsignal. Bei einer geöffneten Tür klappte das Zusammenspiel dann. Ist der Ladevorgang in Gang gekommen, kann man beliebig ver- und entriegeln.

Nach dem Laden an der 22-kW-Säule der Strotög in Töging am Inn blockierte der Ladestecker trotz der Anzeige, dass die Batterie auf 100 Prozent geladen sei. Eine **Lösetaste** wie bei anderen Elektroautos hinter der Ladeklappe **hat der Ariya nicht**. Schließlich entriegelte der Stecker erst, nachdem das Fahrzeug mehrmals per Fernbedienung ent- und verriegelt wurde.

Beim Schnellladen am 300-kW-Ladepunkt von Citywatt in Neuötting am 7. Juni 2023 waren **mehrere Anläufe nötig, bis der Ladestecker verriegelte und der Ladevorgang in Gang kam**, obwohl genauso vorgegangen worden waren wie zwei

Tage zuvor am exakt gleichen Ladepunkt. Erst nach mehrmaligem Ver- und Entriegeln und mehrmaligem Vorhalten der Ladekarte kam der Ladevorgang in Gang, nachdem einmal ein „Kommunikationsfehler“ im Display der Ladesäule angezeigt worden war.