



Martijn Verhoef
10/2024

Onterecht onderbelicht

We betrappen ons erop dat we in herhaling vallen, maar we kunnen er niet omheen dat Nissan tijddlang koploper was in de strijd om betaalbare elektrische auto's. De eerste Nissan Leaf was misschien smaakgevoelig, er zijn er toch ontzettend veel van verkocht. Het bleef echter lange tijd bij dit model – de e-NV200 als je een elektrische Nissan wilde.

Nadat steeds meer concurrenten elektrische voertuigen introduceerden en Nissan op zowel technisch als commercieel vlak werd ingehaald, kwamen de Japanners eindelijk met de Ariya op de proppen. Ruim twee jaar kon Nissan al profiteren van de aandrijflijn die Renault nu pas in de Scenic e-Tech introduceert, maar toch wil het niet echt vlotten met de verkoop van het model. Reden genoeg om de prijzen te verlagen en nieuwe aandrijflijnen te introduceren. Wij gaan de weg op met Ariya 87 kWh e-4orce, een 306 pk sterke cross-over met vierwielaandrijving.



Vakmanschap

Toen Nissan de Ariya introduceerde vonden we het gewaagde koetswerk heerlijk verfrissend en bovendien passend bij de rijke Japanse historie die het merk kent. Vakmanschap mocht weer geïntaleerd worden. Hoewel het merk de Ariya trots een cross-over coupé noemt, laten we dat laatste gedeelte van de typering ondanks de sterk aflopende daklijn maar achterwege. Er staat wel een vlotte verschijning, die voor ons nuchtere Hollanders best als uitgesproken kan worden omschreven. Inmiddels zien we designtrekjes van de Ariya ook in andere Nissans terug, maar het was twee jaar geleden echt een compleet nieuwe look voor het merk.

Zeker door de lakkleur Akatsuki Copper en de Aero wielen van twintig inch staat er een sprankelende cross-over voor je neus. Nissan gaat echt niet voor safe met het kleurenpalet, want zelfs de meer standaardkleuren als zwart en grijs spelen door metallic of parelmoereffect met lichtinval en contrast. Het moge duidelijk zijn dat je de Ariya niet voor zijn ingetogenheid kiest, al zal dat direct een groep kopers die niet wil opvallen uitsluiten. Het fleurt het Nederlandse wagenpark in ieder geval wel op en dat

kunnen wij alleen maar toejuichen. Bovendien bewijst het ontwerp zich met een tijdloosheid die we bijvoorbeeld bij Lexus zien. De Ariya moet een elektrisch vlaggenschip zijn en dat straalt de auto ook uit. Naar uiterlijk onderscheid tussen de e-4orce en de voorwielaangedreven versie kun je lang zoeken. Alleen de typebadges geven het verschil weg, de auto staat niet hoger op zijn poten dan de versie met één elektromotor.



Standaard luxe

Vanbuiten is de Ariya behoorlijk uitgesproken, maar dat geldt voor het interieur net zo goed. Koperkleurige accenten, stiksels en bijzondere materialen sieren het binnenste van de Nissan. We rijden de Evolve en dat is de meest luxueuze uitvoering die je kunt krijgen op de Ariya. Bijkomend effect is dat alles wat je op de foto's ziet, standaard op de Ariya Evolve aanwezig is. We profiteren van een te openen panoramadak, elektrisch verstelbare voorstoelen en stuurkolom, een Bose audiosysteem en ventilatie in de stoelen van bestuurder en bijrijder. Het maakt dat een golf van weldaad je overvalt, zodra je in de Ariya stapt. Alleen voor nappaleder moet je bijbetalen, maar we vinden de

Alcantara-achtige bekleding van de zetels en dashboard in 'onze' Nissan ook niet verkeerd.

De voorstoelen bieden een prima steun, al zijn ze vooral gericht op comfort tijdens een niet al te dynamische rit. In bochten schuif je toch wat heen en weer en de zittingen zijn vrij kort voor een volledige ondersteuning.

Het materiaalgebruik binnenin de Ariya vonden we tijdens de eerste kennismaking al goed en tijdens de testweek wordt de waardering alleen maar groter. Alles wat op aanraakafstand zit voelt ontzettend fijn aan en de Nissan is wars van bijgeluiden. Kraakjes hoor je sowieso niet in de Ariya, maar ook windgeruis en bandengerol blijven mooi op de achtergrond.



Mist gebruiksgemak

Doordat er geen middenconsole is, maar slechts een verschuifbare armsteun met ondervak, heb je erg veel ruimte voorin de auto. Er zijn genoeg opbergvakken,

waaronder twee dashboardkastjes (waarvan één elektrisch opent en sluit in de Evolve). USB-aansluitingen zijn er in overvloed, zowel voor- als achterin. De inzittenden achterin beschikken tevens over stoelverwarming, al is dat voorrecht alleen aan de twee buitenste zitplaatsen gegund. Op het middenstuk wil je sowieso liever niet plaatsnemen, want je zit dan een stuk hoger en mist ondersteuning in de rug.

De Ariya is een volwaardige vierzitter, maar lange stukken met drie volwassen personen achterin is minder aan te raden. Aan de beenruimte ligt dat niet, maar net als in auto's als de Tesla Model Y is de middelste zitplaats stukken minder gerieflijk. Als het gaat om gebruiksgemak blinkt de Nissan Ariya overigens niet uit. Waar je op de achterbank niet echt last hebt van de aflopende daklijn, merk je in de kofferruimte wel dat dit ten koste van de inhoud gaat. De e-4orce levert ook nog eens tientallen liters bagageruimte in door de elektromotor op de achteras, waardoor het totaal aan inhoud op net iets meer dan 400 kilo blijft steken. Als je grotere bagagestukken meeneemt, kun je de achterbank wel in twee ongelijke delen neerklappen. Een vlakke laadvloer heb je dan niet en bovendien heb je geen schakelaars in de bagageruimte om de bank eenvoudig neer te klappen. Dat heeft de Tesla bijvoorbeeld wel.



Extra trekvermogen

Tijdens het rijden merk je een behoorlijk verschil met de 63 kWh versie, of de Ariya met voorwielaandrijving. De e-4orce is zo'n 150 kilo zwaarder dan de 87 kWh single motor en dat merk je aan onder meer de demping en vering van onze testauto. Die is vrij stevig ingesteld, om het zwaardere gewicht in bochten te maskeren. Dat lukt heel aardig, want overhellen doet de Nissan niet overdreven. Maar daardoor voelt de auto wel wat stoterig aan, iets wat je niet verwacht bij zo'n gerieflijke cross-over. Wij vonden het niet irritant, maar wees je er dus van bewust dat de auto meer van de ondergrond doorgeeft dan bijvoorbeeld een Leaf. Ander groot verschil is het veel grotere vermogen en koppel en de manier waarop dit op het wegdek wordt losgelaten.

De Ariya e-4orce sprint vanuit stilstand in 5,7 seconden naar de 100 km/h. Er is een nog krachtigere Evolve+ uitvoering van de Ariya die dit klusje in 5,2 seconden klaart, maar we vragen ons echt af of dat de meerprijs van ruim vier mille waard is. De 306 pk sterke versie laat zijn vermogen al op een hele manier gaan, waardoor je ook op hogere snelheid nog een duwtje in de rug voelt. De auto slaat nergens echt dood en blijft gretig

aanvoelen, zonder dat dit onrustig of gejaagd overkomt. Het maakt de Ariya echt veel leuker om mee te rijden dan de single motor, al heeft dit alles natuurlijk wel zijn prijs.

Je kunt je afvragen of je in Nederland de 4WD nodig hebt en de hogere topsnelheid van 200 km/h zal het verschil in overweging ook niet maken.

Maar los van de krachtigere versie met grotere batterij vallen ons meer positieve zaken op die voor iedere Ariya gelden. Bijvoorbeeld de cruise control, die je desgewenst op adaptief of niet zelf remmend zet. Of de afdekking van de laadpoorten met een kliksysteem, veel prettiger dan losse rubberdoppen die dan langs de auto bungelen tijdens het opladen of met een beetje pech vol regenen. Daarnaast biedt Nissan standaard al heel veel hulp en veiligheidssystemen, zoals een adaptieve grootlichtassistent, dodehoekhulp en een waarschuwing voor kruisend verkeer bij uitparkeren.

Ga je voor een groot rijbereik, dan blijft de 87 kWh versie met voorwielaandrijving de onbetwiste winnaar. Toch weten we uit de krachtigere Ariya e-4orce ook ruim 400 km te persen en dat is zeker niet slecht. En een voordeel dat de vierwielaangedreven versie heeft: je mag 1.500 kg geremd trekken, tegen 750 kg voor de FWD versies.

Opladen bij een snellader duurt bij de Ariya net iets langer dan bij directe concurrenten van Tesla en Skoda, maar na iets meer dan 30 minuten hebben we van 10-80% geladen. Dan kun je dus weer ruim 300 kilometer verder rijden.



Uitgebreid aanbod

Welke Ariya je ook kiest, Nissan zorgt ervoor dat je er gerieflijk bijzit. Hoewel de Evolve de kroon spant met echt heel veel gratis extra's, kunnen we ons voorstellen dat je liever iets minder uitgeeft. De Advance biedt al veel luxe en uitstraling met een elektrische achterklep, keyless entry en getinte ramen. Ook grote 19 inch wielen zijn van de partij. De Limited Edition legt de lat nog wat lager en komt zelfs met grote batterij tijdelijk in aanmerking voor de SEPP-subsidie, want de 87 kWh versie kost dan 44.990 euro. Automatische airco, navigatie (inclusief database voor (snel)laders onderweg) en alle veiligheidssystemen zijn dan gewoon aanwezig.

Je hebt dus de keuze uit een grote of kleinere batterij (tussen de 400 en 600 km rijbereik), kracht (240 tegen 396 pk) en aandrijving (FWD of 4WD). Dat veelzijdige aanbod betekent samen met een standaard al heel complete uitrusting dat er snel al een Ariya bij je past. Het blijft een smaakgevoelige auto en we vermoeden dat dit de wat aarzelende start van de verkoop heeft veroorzaakt. Maar daarmee rijdt je ook echt iets bijzonder, waarmee je zowel voor comfort als prestaties geen verkeerde keuze

maakt. Reden genoeg om dit elektrische vlaggenschip weer even in de schijnwerpers te zetten!

Plus

- + Soepele en krachtige aandrijflijn
- + Extra trekvermogen
- + Weelderig en stil aan boord

Min

- Kleine kofferbak
- Achterbank niet van afstand neer te klappen