



Nissan Ariya (63 kWh) Evolve Pack (OBC 22 kW)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Er sieht wirklich schnittig aus, der neue Nissan Ariya. Im modernen SUV-Design, mit bulliger Karosserie, großen Felgen und sehr schmalen Scheinwerfern. Auch innen macht er optisch richtig was her, bietet Leder- und Microfaser-Bezüge und als besonderes Gimmick Zierleisten in Holzoptik, welche die Bedienflächen beispielsweise für die Klimatisierung enthalten. Man muss aber genau hinsehen, um die Sensorflächen zu treffen - immerhin erzeugt ein Vibrationsmotor einen fühlbaren "Tastenklick". Nimmt man vorn Platz, fallen die recht hoch montierten Sitze auf - ungewöhnlich gering ist daher die Kopffreiheit. Ebenso stören die zu niedrigen Armauflagen in den Türen, zumal sie erheblich niedriger als die elektrisch verschiebbare Mittelarmlehne liegen. Nach dem Fahrzeugstart muss man sich in Geduld üben, bevor das Infotainmentsystem auf Eingaben reagiert. Außerdem nerven mäßig sensible Reaktion auf Touchbefehle sowie die teils kleinen Bedienflächen. Über die rätselhaften Übersetzungen und wahllosen Abkürzungen in den Menüs legen wir hier den Mantel des Schweigens - Nissan hat schnelle Verbesserung per Software-Update versprochen. Unterwegs zeigt sich der Ariya dann versöhnlich. Flotte Fahrleistungen bietet schon die Basisvariante. Wer hin und wieder weitere Strecken fährt, sollte eher die große Batterie wählen. Im urbanen Bereich ist der Verbrauch niedrig, auf der Autobahn steigt er deutlich an - hier wirkt sich der SUV-Aufbau entsprechend aus. In Kombination mit den optionalen 20 Zöllern ist feines Ansprechen für das Fahrwerk natürlich nicht leicht. Adaptive Dämpfer könnten weiterhelfen, die bietet Nissan aber nicht an. Angesichts des wirklich selbstbewussten Preises für den Ariya sollten sie durchaus drin sein. Ein gutes Elektroantriebssystem (inkl. 22-kW-Lader) alleine rechtfertigt nicht alles - der Rest vom Auto sollte auch gut sein, mindestens aber fertig gereift. Dass Nissan eigentlich ausgereifte Autos liefern kann, sieht man am aktuellen Qashqai, der einwandfrei und passend abgestimmt funktioniert. Dahin muss Nissan den Ariya auch bringen, dann wird ein rundes Paket daraus. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q4 e-tron, Ford Mustang Mach-E, KIA EV6, Skoda Enyaq, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ gutes Raumangebot hinten und im Kofferraum, üppige Serienausstattung, hoher Fahrkomfort, gute Fahrleistungen, 22 kW AC-Laden möglich
- ⊖ mäßige Reichweite, selten volle Ladeleistung erreichbar, halbfertiges Infotainmentsystem, geringe Anhängelast mit Frontantrieb, hoher Anschaffungspreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Ariya ist sorgfältig gefertigt und verarbeitet, die Spalte verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist optimal verkleidet, Nissan nutzt die Möglichkeiten bei einem Elektroauto sehr gut aus. Der Innenraum gefällt durch seine wertigen Materialien, im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn und hinten kommen geschäumter Kunststoff und Microfaser-Überzüge zum Einsatz. An mehreren Stellen gibt es kupferfarbene Applikationen, die den Innenraum optisch aufwerten. Besonders sind auch die edel wirkenden Kunststoffverkleidungen in Holzoptik, welche Bedienelemente der Klimaautomatik und auf der Mittelkonsole u.a. für Fahrmodi enthalten; sie funktionieren

berührungsempfindlich und erzeugen bei Betätigung künstlich eine haptische Rückmeldung. Hinterleuchtete Gitter dienen als Ambientebeleuchtung. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, im Detail ist aber noch Luft für Optimierungen. Praktisch sind die Kunststoffapplikationen an der Karosserie, denn sie schützen das Blech bei kleinen Remplern und lassen sich kostengünstiger als ganze Karosserieteile partiell nachlackieren.

⊖ Die Fronthaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler und bei diesem Fahrzeugpreis auch zu erwarten.

3,6

Alltagstauglichkeit

Die Batterie im Test-Ariya hat eine Kapazität von netto 63 kWh, sie kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein AC-Ladekabel mit Typ 2 Stecker ist dabei, ebenso das Ladegerät mit Schuko-Anschluss. Die Kabel können geradeso unter dem Kofferraumboden verstaut werden. Ein praktisches Fach unter der Fronthaube gibt es nicht. Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert über 30 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 22 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa dreieinhalb Stunden (bei 22 kW) bis zehn Stunden (bei 7,4 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann im Idealfall etwa 32 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Nissan verspricht bis zu 130 kW Ladeleistung. Die konnten aber praktisch nie erreicht werden, in der Spitze haben wir nur kurzzeitig 125 kW gemessen. Sobald man auch nur geringfügig von den Idealbedingungen abweicht, sinkt die Ladeleistung unter 100 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 335 km. Bei Fahrten innerorts oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) sind auch Reichweiten von über 350 km möglich. Die Außenlänge von 4,60 m ist für die Stadt nicht ideal, der

Wendekreis von 11,8 m immerhin zufriedenstellend. Die Breite fällt mit 2,18 m (inkl. Außenspiegeln) sehr üppig aus. Der Ladestecker wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Nissan geladen ist - dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste. Mit einem Leergewicht von rund zwei Tonnen gehört der Ariya mit Blick auf die Konkurrenz zu den leichteren Elektroautos - so haben sich die Zeiten geändert. Ebenfalls am unteren Ende rangiert die mögliche Zuladung von lediglich 414 kg - das reicht gerade so für vier Erwachsene und etwas Gepäck. Als Dachlast sind maximal 75 kg erlaubt, als Stützlast beim Fronttriebler nur 50 kg. Das genügt dann nur für einen Fahrradträger mit zwei klassischen Fahrrädern oder einem Pedelec. Die Anhängelast fällt bescheiden aus, denn sie darf nicht mehr als 750 kg betragen. Wer mehr braucht, muss zum Allradler greifen, der bis zu 1,5 t ziehen kann.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset arrangieren, das nur bei kleinen Schäden helfen kann. Ein Notrad ist nicht verfügbar, ebenso sucht man Wagenheber und Bordwerkzeug im Ariya vergeblich.

3,1 Licht und Sicht

Die etwas erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende trotz sehr schräger Heckscheibe ungefähr abschätzen kann, fällt es vorn nicht so leicht, da sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten mäßig, weil die Heckscheibe recht schmal ausfällt; der Kamerarückspiegel, der aus einer Kamera in der Heckscheibe mit Blick nach hinten und einem Monitor im Innenspiegel besteht, hilft nur bedingt, weil die Kamera einen zu schmalen Sichtbereich einfängt. Alternativ lässt sich die Kamerafunktion auch deaktivieren und der Innenspiegel konventionell nutzen. Bodennahe Hindernisse hinter dem Auto sind wegen des hohen Heckabschlusses schlecht zu erkennen. Das 360-Grad-Kamerasystem samt Parksensoren vorn und hinten inklusive Parkassistent unterstützt ab Werk und hilft, nichts und niemanden nah am Auto zu übersehen. Die Außenspiegel sind zwar recht groß, es fehlt ihnen aber eine Abblendfunktion und ein zusätzlicher asphärischer Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto besser einsehen zu können. Außerdem neigen die Spiegelgläser schon ab etwa 100 km/h zum Zittern, was zu einem unscharfen Bild für den Fahrer führt. Die Waschdüsen sind in die Scheibenwischer integriert, was grundsätzlich zu begrüßen ist, da damit das Spritzwasser zielgerichtet versprüht wird. Allerdings wird besonders bei winterlichen Verhältnissen und Salz auf der Scheibe nicht genügend Wasser auf die Scheibe gespritzt, um die Salzschrift vollständig entfernen zu können und eine klare Sicht zu erhalten.

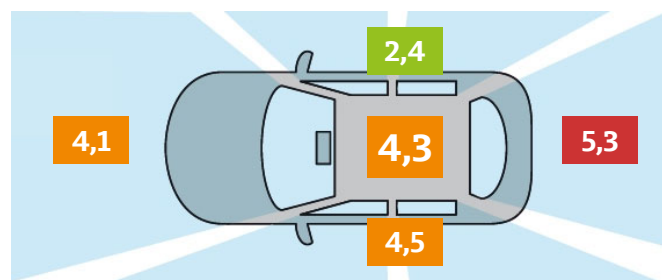
⊕ Der Ariya kommt serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern inklusive Abbiegelicht, automatischer Leuchtweitenregulierung und Scheinwerferreinigungsanlage. Ein Matrix-Lichtsystem, über das der dynamische Fernlichtassistent umgesetzt wird, ist ebenfalls an Bord; es kann andere Verkehrsteilnehmer bei aktiviertem Fernlicht gezielt ausblenden. Die Fahrbahnausleuchtung ist insgesamt gut, nur die Homogenität des Lichtteppichs könnte etwas besser sein.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Ariya nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen. Von Nachteil sind

hauptsächlich die sehr breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen. Der Heckwischer könnte noch weiter nach rechts wischen, wendet aber etwas nach der Mitte schon.

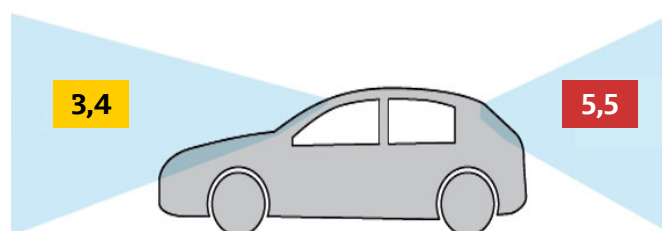
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition im neuen Ariya erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 60 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind höher und breiter als bei Limousinen, was im Grunde der einzige Kritikpunkt ist. Die Türen öffnen weit, hinten fast im 90-Grad-Winkel. Vorn werden die Türen nur an zwei, hinten dafür an drei Positionen sicher offen gehalten.

Vorteil Elektroauto: vorn wie hinten stört kein Mitteltunnel, man kann also bequem von einer Seite zur anderen durchrutschen. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit LED-Spots unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet. Wenn man sich seinem Ariya nähert, startet die Außenbeleuchtung, welche auch die animierten Front- und Heckleuchten umfasst. Das schlussellose

Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder automatisches Schließen mit dem Entfernen vom Auto ausgewählt werden.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 450 l. Etwa 100 l kann man von diesem Volumen nach unten abtrennen, wenn man den doppelten Kofferraumboden in der oberen Position einlegt. Unter dem Kofferraumboden stehen noch überschaubare 5 l zur Verfügung - für das Ladekabel reicht es gerade so. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 605 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 890 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.460 l Volumen verfügbar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Ariya Serie; in Kombination mit dem ebenfalls serienmäßigen schlüssellosen Zugang öffnet sich die Heckklappe automatisch, wenn man unter die Heckschürze einen Fußschwenk andeutet. Personen mit einer Größe bis fast 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, größere Leute sollten darauf achten, sich nicht an der Klappe zu stoßen. Die Öffnungshöhe der elektrisch angetriebenen Heckklappe kann begrenzt werden, falls beispielsweise die Garagendecke nicht hoch genug ist. Unpraktisch ist die starre Kofferraumabdeckung, hier wäre ein Rolle deutlich sinnvoller. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Der Kofferraum wird von jeweils einer LED-Lampe links und rechts gut ausgeleuchtet.

⊖ Unpraktisch ist die hohe Ladekante: Sie liegt etwa 77 cm über der Straße, das Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Ladekante, denn sie ist mit dem Ladeboden in oberer Position in einer Ebene – das erleichtert insbesondere das Ausladen. Im Kofferraum fehlt eine 12-V-Steckdose, hier hat Nissan am falschen Ende gespart.

Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Immerhin deaktiviert sich das Funkmodul im Schlüssel automatisch, wenn dieser eine Weile ruhig liegt. Wirklich sicher ist das aber nicht. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 450 l Volumen ist der Kofferraum des Ariya von beachtlicher Größe. Es ist genügend Platz für das Reisegepäck oder den täglichen Einkauf vorhanden.



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante des Kofferraums relativ hoch und macht damit das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände gibt es leider nicht. Das Umklappen gelingt einfach, allerdings nur vom Innenraum aus - eigene Hebel im Kofferraum sucht man vergebens. Die Kopfstützen müssen fürs Umklappen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen

können die Gurte eigentlich nur theoretisch eingeklemmt werden, weil eigens Gurtführungen verbaut sind. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei Taschenhaken zur Verfügung.

2,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Betrachtet man das Cockpit des neuen Ariya, fällt schon auf den ersten Blick auf: Nissan geht einen vergleichbaren Weg wie viele Konkurrenten bei neuen Elektroautos. Es muss neu, es muss futuristische aussehen, bewährte Pfade sollen verlassen werden. Der Elektroantrieb bietet neue Möglichkeiten, den Innenraum zu gestalten, da Verbrenner-Antriebsnotwendigkeiten wie ein Mitteltunnel nicht mehr notwendig sind. An dieser Stelle befindet sich zwischen den Vordersitzen eine große, elektrisch verschiebbare Mittelarmlehne. Auf ihr befinden sich neben dem Fahrtrichtungswählhebel in die Holzoptikverkleidung eingelassene Sensortasten (inkl. Vibrationsrückmeldung) beispielsweise für den Fahrmodus oder das elektrisch zu öffnende Staufach unter dem Zentralscreen. Was sich innerhalb dieses großen Quaders befindet, bleibt ein Rätsel - Stauraum ist es jedenfalls nicht. Besagtes mittiges Staufach fährt nicht automatisch auf und zu, es muss die Taste hierfür gehalten werden. Und so geht es bei vielen Details weiter. Im ersten Moment nett anzusehen, aber funktional verbesserungswürdig. Wie die Klimatisierungssteuerung als Sensortasten in der Zierleiste am Armaturenbrett, die sich nicht ertasten lässt. Man muss genau hinsehen, welche Stelle man berührt - immerhin gibt es eine haptische Rückmeldung. Im digitalen Kombiinstrument lassen sich die Anzeigen für Geschwindigkeit und Leistung als klassische Rundinstrumente darstellen und sind damit gut ablesbar. Je nach Einstellung informiert es zusätzlich über Navigation, Unterhaltung, Verkehr oder Fahrzeug. Auch die Navikarte lässt sich großformatig anzeigen. Etwas störend ist hier allerdings, dass die Ansicht beispielsweise beim Aktivieren des Tempomaten automatisch auf die Ansicht der Fahrassistenten wechselt. Der Bordcomputer enthält alle wichtigen Fahrtinformationen und bietet drei unterschiedliche Speicher: Langzeit, Kurzzeit und ab Ladung. Das Lenkrad ist serienmäßig elektrisch und ausreichend weit verstellbar, der Wählhebel und die Pedale sind passend angeordnet. Die meisten Knöpfe und Schalter sind nach Funktionen gruppiert (z. B. Klimatisierung und Infotainment) und beleuchtet – lediglich die Lüftungsdüsen bleiben im Dunkeln. Der 12,3 Zoll große Touchscreen liegt weit oben und damit gut im Sichtfeld des Fahrers,



Die Materialanmutung ist der Fahrzeugklasse angemessen, an der Verarbeitungsqualität gibt es nichts zu bemängeln. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, es werden aber handfeste Schwachstellen deutlich, die noch sehr großen Raum zur Verbesserung bieten.

ist aber recht weit vom Fahrer entfernt und dadurch nicht optimal erreichbar. Die Bildqualität kann nicht ganz überzeugen, der Anzeige fehlt Brillanz und sie wirkt milchig. Zudem reagiert der Touchscreen bisweilen unsensibel und damit erst auf den zweiten oder dritten Versuch. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber recht umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert die wichtigsten Informationen in die Windschutzscheibe. Die elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und können auch mit der Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden – vorbildlich, denn bei asiatischen Autos ist das keine Selbstverständlichkeit.

⊖ Beim Infotainmentsystem scheint Nissan ungefähr dort, wo VW mit dem ID.3 war, als sie ihn zu früh auf den Markt bringen mussten. Nach dem Fahrzeugstart braucht man Geduld, bis Tippbefehle umgesetzt werden. Hier und da gibt es noch Softwarebugs, zudem ist es wirklich schwierig, sich die

Bezeichnungen und ihre Abkürzungen zu erschließen. Selbst mit Phantasie und technischem Verständnis kann man sich an manchen Stellen nicht erschließen, was Nissan meint. Manche Rechtschreibfehler kann man sich zusammenreimen: "Ladzeit (gschät)" = Ladezeit geschätzt. Solche Fehler ziehen sich durch das ganze System. Kein einziger Satz in den Infomeldungen kommt ohne unsinnig abgekürzte Wörter aus: "Funktion bei Streckensuche m. Ladestop aktl. n. verfü. Um diese Suche..."

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Grundsätzlich ist der Ariya mit seinem Infotainmentsystem gut aufgestellt. Es müsste nur etwas flüssiger arbeiten, gerade nach dem Fahrzeugstart. Zusätzlich dürfte der Touchscreen sensibler auf Eingaben reagieren. Künftige Software-Updates werden die Reaktionen voraussichtlich verbessern, sofern die installierte Hardware mit den Software-Anforderungen mithalten kann. Serienmäßig ist eine Audioanlage mit BOSE Soundsystem samt zehn Lautsprechern verbaut. Smartphones können per Bluetooth, USB sowie Apple CarPlay (kabellos) beziehungsweise Android Auto (kabelgebunden) mit dem Fahrzeug verbunden werden. Ebenfalls dabei ist die induktive Ladeschale für das Handy unter der Mittelarmlehnenauflage. Das serienmäßige Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage und Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic), Kartenaktualisierungen gibt es „over the air“ – für die ersten drei Jahre kostenlos. Die Nissan Connect Services ermöglichen Telematikdienste (u. a. Ladesäulenübersicht) über die integrierte SIM-Karte. Mittels

Mal wird das Wort mit Punkt abgekürzt, mal einfach so nicht ausgeschrieben. Es handelt sich hier um ein rund 60.000 Euro teures Auto, von einem Hersteller mit jahrzehntelanger Erfahrung; überdies kommt der Ariya mit etwa zwei Jahren Verspätung auf den deutschen Markt - es hätte also ausreichend Zeit gegeben, um die Übersetzungsfehler und Software-Bugs in den Griff zu bekommen.

der Nissan Connect-App können verschiedene Fahrzeuginformationen (z.B. Ladestand) abgerufen und Funktionen (z.B. Vorklimatisierung) gesteuert werden (sieben Jahre inklusive, danach können Kosten anfallen).

⊖ Nissan bindet auf Wunsch Ladesäulen in die Routenplanung mit ein. Allerdings können einzelne Ladestopps nicht bearbeitet, d.h. gelöscht oder durch andere ersetzt werden. Zusätzlich ist es nicht möglich, Zwischenziele zu setzen, wenn die automatische Ladestopp-Integration aktiviert ist - das haben wir noch nicht erlebt. Die Ladestopp-Planung ist fix - genügt die Reichweite bis zur vorgesehenen Station nicht, wird an der Planung dennoch starr festgehalten. Will man manuell einen notwendigen Ladestopp einfügen, ist das nicht möglich - denn dieser wäre ein neues Zwischenziel. In dieser Ausbaustufe setzt man besser komplett auf eine manuelle Ladeplanung, bis ein künftiges Software-Update die Funktionalität verbessert.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Ariya lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit wie auch die Kopffreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreichen. Im Vergleich zu vielen Konkurrenten ist die Kopffreiheit tatsächlich nur Mittelmaß, eine Folge des recht hoch bauenden Sitzgestells der

Vordersitze. Die Innenbreite liegt im guten Bereich. Serienmäßig bringt der Japaner ein großes Panorama-Schiebedach mit. Auch dadurch ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl.

2,7 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für über 2,10 m große Menschen aus - ein sehr guter Wert. Allerdings geht man schon ab etwa 1,90 m mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das serienmäßige Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzelne verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar, die Lehnenneigung kann aber in zwei Stufen variiert werden. Das Angebot an Ablagen ist in Ordnung, es gibt kleine wie größere, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz und wird serienmäßig auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug

dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne wie hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt über die Klimaanlage und auch nicht abschließbar. Es gibt in der Armaturenbrettmittelte noch eine zusätzliche elektrisch angetriebene Schublade, die mit feinem Filz ausgeschlagen ist.

2,4 KOMFORT

2,9 Federung

Den Ariya gibt es nur mit einer Fahrwerkskonfiguration. Bei manch anderem Hersteller - zumindest optional - verfügbare adaptive Dämpfer bietet Nissan nicht an. Das muss nicht per se schlecht sein - im Ariya könnten Federn und Dämpfer aber noch ein wenig Feinschliff vertragen, um den Preisvorstellungen des Herstellers besser gerecht zu werden. Der Ariya fühlt sich wie ein aktuell typisches Elektroauto an: schwer, mit niedrigem Schwerpunkt, aber mit tendenziell straffer Auslegung, um sicher auf der Straße zu liegen. Dennoch gibt es harmonischere Fahrwerke, auch ohne elektronische Regelungen, wie es beispielsweise der Subaru Solterra

vormacht. Mit den optionalen 20 Zoll Reifen federt das Elektro-SUV recht trocken auf Kanten an. Gerade innerorts würde man sich ein sensibleres Ansprechverhalten wünschen, sowohl bei Einzelhindernissen als auch bei kurzweiliger Fahrbahn. Mit zunehmender Geschwindigkeit verdaut das Fahrwerk Unebenheiten besser und bietet dann einen angemessenen Komfort. Das gilt auch auf der Autobahn, jedoch halten Bodenwellen die Karosserie immer etwas in Bewegung. Kopfsteinpflaster federt der Ariya gut weg und auch Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel kann das Fahrwerk gut schlucken.

2,5 Sitze

⊕ In der Evolve Pack Ausstattung bringt der Ariya elektrisch einstellbare Vordersitze mit, die überdies beheizbar und kühlbar sind. Der Fahrersitz verfügt über eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lordosenstütze - für den Beifahrersitz dagegen gibt es gar keine Lordosenstütze. Beide Seiten verfügen über eine Memory-Funktion für die Einstellungen. Die Konturierung von Sitzflächen und Lehnen ist in Ordnung; die Lehnen sind jedoch ungewöhnlich kurz für europäische Verhältnisse, schon für über 1,80 m große Menschen sollten sie höher sein. Überhaupt sind manche Details an den Vordersitzen "kurios". Neben den knapp bemessenen Lehnen fällt der insgesamt hohe Unterbau der Sitze auf. Das passt zwar

zur verschiebbaren Mittelarmlehne, nicht aber zur Höhe der Armauflagen in den Türen - die sind schlicht zu niedrig. Das erheblich unterschiedliche Niveau der Armauflagen außen und innen ist ergonomisch ohnehin ein Graus. Es bleibt der Eindruck, für die Sitze hätte man sich zu einem recht späten Entwicklungszeitpunkt entschieden und konnte die Türinnenverkleidungen nicht mehr anpassen. Auf den Rücksitzen sieht es stimmiger aus. Dort gefällt außerdem die üppige Beinfreiheit. Die wenig ausgeprägten Konturen hinten sind klassenüblich, insgesamt sitzt man auch auf langen Strecken angemessen bequem. Nur der Mittelsitz eignet sich lediglich für kurze Strecken.

2,5 Innengeräusch

⊕ Bei Elektroautos ergeben sich Innengeräusche, die sich nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Denn oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche. Es kommt beim Auto grundsätzlich darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Nissan hat sich durchaus bemüht, für Ruhe im Innenraum zu sorgen, beispielsweise durch Doppelverglasung der vorderen und hinteren Seitenscheiben. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,4 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender

Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge wie der Nissan X-Trail erreichen. Der Fahrzeugboden ist umfassend verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man nur in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind die Abrollgeräusche der 20 Zoll-Räder etwas zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche im Bereich der A-Säulen und Außenspiegel ab Landstraßentempo auf.

1,6 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaatomatik ist beim Ariya Serie. Die Intensität des Automatikmodus kann nicht beeinflusst werden. Dagegen lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung, Sitzlüftung vorn sowie getönte Scheiben ab der B-Säule sind beim Evolve Pack ebenfalls Serie. Zudem gibt es eine beheizbare Frontscheibe, allerdings mit feinen Drähten, welche für manche Fahrer nachts störende Lichtreflexe erzeugen können. Vorteil Elektroauto: Es gibt die Möglichkeit der Standklimatisierung (Heizen und Kühlen), bei Bedarf auch über die App. Eine energieeffiziente Wärmepumpe verbaut Nissan in alle Ariya serienmäßig.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man nicht unabhängig voneinander einstellen. Sitzheizung und Lüftung können nur über das Infotainment-Menü angesteuert werden. Die Schaltflächen sind recht klein geraten und reagieren bisweilen schlecht auf Eingaben, was freilich am Monitor liegt. Das Ablenkungspotenzial vom Verkehrsgeschehen ist zu groß, separate Testen wären die weit bessere Lösung. Zumal Nissan die möglichen Vorteile einer elektronischen Steuerung gar nicht nutzt: Eine eingeschaltete Heizung wird beim nächsten Fahrzeugstart nicht automatisch abgestellt, selbst wenn der Beifahrersitz frei bleibt. Unnötige Energieverschwendung ist vorprogrammiert, denn die Anzeige einer aktivierten Heizung ist arg klein geraten.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Mit der "kleinen" Batterie gibt es den Ariya nur mit Frontantrieb. Der Elektromotor leistet bis zu 218 PS und maximal 300 Nm Drehmoment. Damit ist der Nissan absolut angemessen motorisiert. Gefühlt geht er zurückhaltend zu Werke, man sollte sich aber nicht täuschen lassen, denn die Beschleunigung ist durchaus flott. Nissan verspricht von 0 auf 100 km/h 7,5 s und schiebt der Endgeschwindigkeit bereits bei 160 km/h einen Riegel vor. Die Höchstgeschwindigkeit kann

der Ariya landauf, landab halten und damit zeigen, dass theoretisch auch mehr ginge. Trotz stattlichem Leergewicht von zwei Tonnen beschleunigt der Elektro-Nissan in 4,3 s von 60 auf 100 km/h und in 5,7 s von 80 auf 120 km/h - Überholmanöver oder Einfädeln in die Autobahn sind damit zügig und sicher erledigt. Vom Stand weg geht es zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 1,1 s - perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg kurz verhalten und dann mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung absolut

gleichmäßig ab und lässt erst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach. Der Nissan hat hier ganz klar seine Stärken und zeigt die Erfahrung der Japaner mit Elektroautos.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Ariya kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An der Bedienung über den flachen Wählhebel auf der Mittelkonsole gibt es nichts auszusetzen; man hat die Bedienlogik schnell verinnerlicht und kann den Nissan dann praktisch blind steuern. Funktionalität und Ergonomie gefallen. Fährt man im Normal-Modus, ergibt sich in Stufe D eine mäßige Bremswirkung, in Stufe B eine erhöhte. Für sogenanntes One-

Pedal-Driving gibt es einen eigenen Modus, den man mit einer expliziten Taste auf der Mittelkonsole aktivieren kann. Im Eco-Modus wird in D und ohne Gaspedalbetätigung praktisch in den Freilauf geschaltet, die Rekuperation steuert man dann über das Bremspedal. Eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer bietet der Ariya leider nicht. Ebenso wenig Paddel am Lenkrad, über die z.B. die Rekuperationsstufen vorgewählt werden könnten. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Ariya hat ein insgesamt sicher abgestimmtes Fahrwerk mitbekommen. Der Stromer lässt sich auch von Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, der etwas längere Radstand und der niedrige Schwerpunkt sind dabei hilfreich. Entspanntes Fahren ist damit gut möglich. Bei sportlicher Gangart nehmen die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken zu, bleiben aber im Rahmen. Durchdrehende Räder könnten kurzzeitig auftreten, bis die Traktionskontrolle die Leistung an den Vorderrädern ausreichend zurückgenommen hat - hier regeln manche E-Autos schneller und sensibler. Beim ADAC Ausweichtest geht der Ariya auf Nummer sicher. Er reagiert gut auf die ersten Lenkbefehle, geht im Lastwechsel in spürbares Übersteuern über, was sich etwas nach leichtem Heck anfühlt. Das ESP greift aber vehement und mit lautstarkem Arbeitsgeräusch (technisch bedingt, kein Defekt) ein und bremst den Ariya deutlich ab, so dass er beherrschbar

bleibt. Durch das Gieren des Fahrzeugs schiebt es nur wenig über die Vorderräder, das Untersteuern ist gering. Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Die Kehrseite dieser auf Sicherheit ausgelegten Abstimmung: Ein dynamischer Kurvenräuber ist der Ariya nicht. Die Regelschwellen für die ESP-Eingriffe sind eng definiert, es gibt keinen breiten Übergangsbereich, in dem ESP sanft einsetzt und seine Eingriffe steigert. Sobald ein bestimmter Lenkwinkel in Abhängigkeit der Geschwindigkeit überschritten wird, löst ESP aus und greift energisch ein. Für dynamisches Fahren ist das ungünstig, auch wenn der Ariya während der ESP-Eingriffe leicht giert und so einfacher auf Kurs gehalten werden kann. Allerdings wird immer erheblich Tempo abgebaut. Sobald man die Lenkung "aufmacht", enden die ESP-Eingriffe. Somit bleibt der Ariya gut beherrschbar und sicher, hinterlässt aber unter Fahrdynamik-Aspekten ein durchwachsenes Bild.

2,6 Lenkung

Die Lenkung des Ariya wirkt ziemlich entkoppelt, setzt Lenkbefehle aber gut um und arbeitet ausreichend präzise. Die Zentrierung passt, man kann den gewünschten Kurs entspannt halten. Auch kurvige Landstraßen durchheilt der Ariya gelassen.

Mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung relativ direkt übersetzt, der Lenkaufwand speziell innerorts hält sich dadurch in Grenzen.

3,2 Bremse

An das synthetische Bremsgefühl kann man sich im Alltag schnell gewöhnen. Das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen: Den Übergang spürt man kaum. Ansprechen und Dosierbarkeit sind einwandfrei.

Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor vorn, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Ariya so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 37,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist nur ein zufriedenstellendes Ergebnis.

1,6

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Nissan stattet den Ariya schon in der Basisausstattung ziemlich komplett mit Assistenten aus - mit praktisch allem, was das Konzernregal hergibt. Für die Ausstattungslinie Evolve Pack gibt es dann nur noch den Einparkassistenten und den dynamischen Fernlichtassistenten dazu. Ansonsten sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent oder die Verkehrszeichenerkennung immer dabei, ebenso die automatische Distanzregelung ACC und der Kreuzungsassistent. Das Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ebenfalls serienmäßig bekommt man ein Head-up-Display mit Projektion der Informationen in die Windschutzscheibe. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Nissan Ariya 86 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 11/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der Ariya immer mit. Hintere Seitenairbags oder Knieairbags sind nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe - der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering genug, so dass der Himmel die Abstützung mit übernehmen kann. Die mittlere Kopfstütze lässt sich nicht so hoch wie die seitlichen herausziehen, daher ist auf diesem Platz der Insassenschutz nicht optimal. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar, wenn man sie seitlich im Kofferraum verstaut. Vier Verzurrsen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-Trenngitter gibt es über das Zubehörprogramm gegen Aufpreis, es lässt sich hinter der Rückbank befestigen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

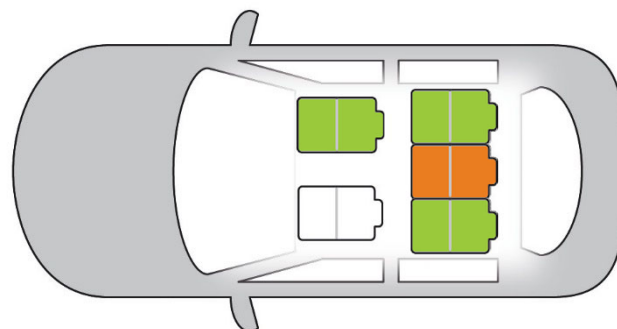
2,3 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ariya 89 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da wie üblich keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt möglich, eine Isofix-Befestigung gibt es nicht. Es empfiehlt sich wie so oft eine Probemontage vor dem Kauf.

⊖ Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann zu leicht manipuliert werden, den kleinen Hebel können auch Kinder umlegen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist beim Ariya zufriedenstellend, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen und der Scheinwerfer hoch. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Elektro-Nissan 74 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein

Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist serienmäßig.

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A; um die 63-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 71,8 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Ariya mit Frontantrieb und 63 kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 335 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen; dennoch kann Nissan

nicht vermeiden, dass schon oberhalb von 100 km/h der Verbrauch signifikant ansteigt. Auch Kälte wirkt sich entsprechend aus. Andererseits sind bei wohligen Temperaturen und gemüthlicher Gangart wiederum Verbräuche deutlich unter 20 kWh/100 km möglich. Aus dem Ecotest-Verbrauch von 21,3 kWh/100 km im gemischten Betrieb errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 107 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 48 Punkte.

2,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des

Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,3 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 87 mg/km verbunden -

dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Ariya im Bereich Schadstoffe 37 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte

erzielen. In der Summe steht der Nissan für ein so großes und durchaus kräftiges Auto aber gut da, weil er 85 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sterne.

3,1 AUTOKOSTEN

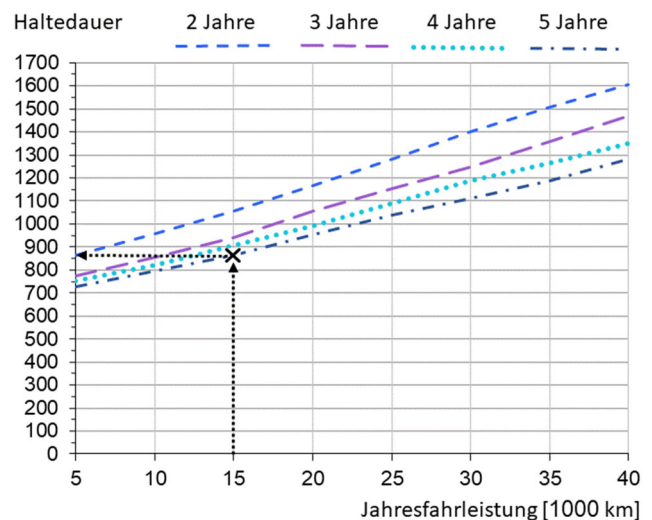
3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Ariya Evolve Pack mit der 63 kWh-Batterie liegt bei üppigen 56.490 Euro. Das ist ein erstaunlicher Preis, trotz der sehr großzügigen Ausstattung. Es fehlt aber an vielen Stellen noch Feinschliff, der nicht nur durch Software-Updates in Ordnung gebracht werden kann. In der jetzigen Form ist das Auto insbesondere zu diesem Preis daher nur bedingt zu empfehlen. Ob man die Elektroauto-Förderung vom Staat noch erhält, steht in den Sternen, denn die Lieferzeiten fallen recht lang aus. Die Unterhaltskosten sind voraussichtlich relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 74 Euro fällig - aber erst ab 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind etwas durchwachsen; die Haftpflicht-Einstufung liegt mit 15 günstig, deutlich höher dagegen die Teilkasko mit 22 und besonders die Vollkasko mit 26. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Elektromotors ausnutzt oder dynamisch durch die Kurven fährt und damit die Reifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss mangels umfassender Erfahrungswerte noch mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Nissan gibt auf das ganze Auto drei Jahre bis 100.000 km Garantie, auf die Batterie acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist gerade die Kilometer-Begrenzung bei 100.000 heutzutage etwas wenig, für die

Batterie ist der Umfang inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 335 km muss man einen Abfall der Reichweite auf 235 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 863 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ariya (63 kWh) (OBC 22 kW)	Ariya (87 kWh) (OBC 22 kW)	Ariya (87 kWh) e-4ORCE (OBC 22 kW)	Ariya (87 kWh) e-4ORCE (OBC 22 kW)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	178 (242)	225 (306)	290 (394)
Max. Drehmoment [Nm]	300	300	600	600
0-100 km/h [s]	7,5	7,6	5,7	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	200	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,6 kWh E	18,2 kWh E	19,8 kWh E	20,4 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/26/22	15/26/22	15/26/22	15/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	74	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	776	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	47.490	58.990	61.990	71.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	300 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.595/1.850/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.980/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	468/1.350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität brutto/netto	n.b./63,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Tochigi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	255/ 45 R20 101V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Ecotest-Verbrauch	21,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 107 g/km)
Reichweite	335 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.180 mm
Leergewicht/Zuladung	1.986/414 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/890/1.460 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	540 Euro
Monatliche Gesamtkosten	863 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/22		
Basispreis Ariya (63 kWh) Evolve Pack (OBC 22 kW)	56.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	59.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.608 km
Auffälligkeiten/Mängel	zahlreiche Software-Bugs

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeuge) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG Nissan Ariya (63 kWh) Evolve Pack (OBC 22 kW)

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	744 Euro
Metalllackierung	ab 700 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	3,2
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	1,2
Federung	2,9	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,6		

Stand: April 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	45 kW
maximales Drehmoment	300 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,3 kWh/100km / 337 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./63 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	71,8 kWh
Garantie/garantierte Kapazität 8 Jahre, 160.000 km, 9/12 Kapazitätsbalken	

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Drive Mode Schalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% "Batt. niedrig/Jetzt laden" & Batt. gelb, 5% "Kann nicht starten/Batt. zu niedrig/Jetzt laden"
Leistungsreduzierung	-
Notfallstrecke bei Neustart	-

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorne rechts
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

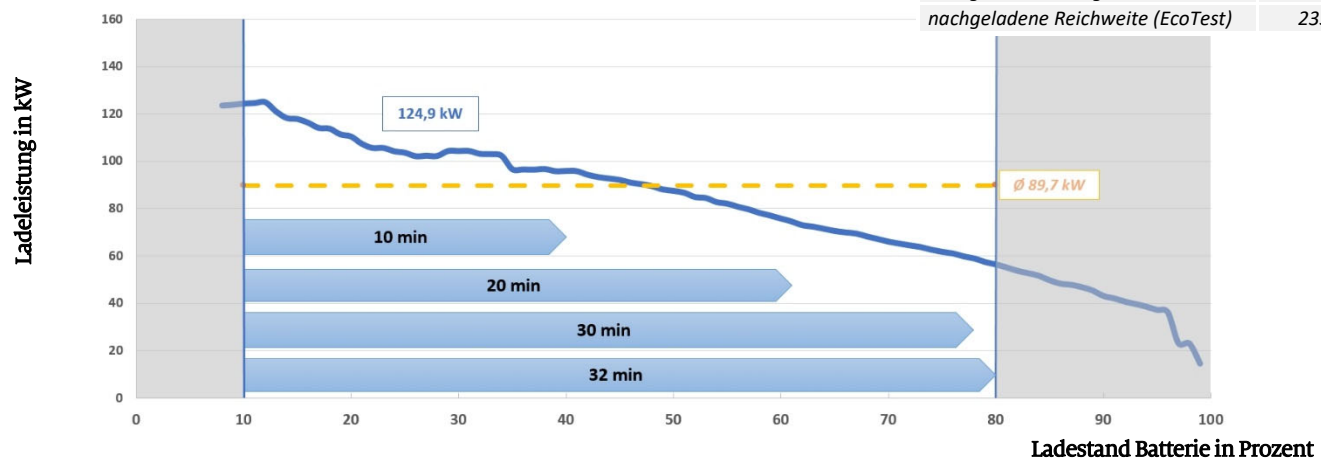
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja LED im Armaturenbrett, je voller desto langsames Blinken

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	55,5 - 31 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	55,5 - 9,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	17,5 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 130 kW	32 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

