Fahrbericht Nissan Ariya Evolve+: Mit neuem E-lan

Von Frank Wald

Mit dem Leaf gehörte Nissan einst zu den Elektro-Pionieren in Europa. Doch dann erlahmte der „E-lan“ der Japaner und sie wurden von der Modellflut der Konkurrenz überrollt. Mit dem Ariya bewegen sie sich seit 2022 wieder auf Augenhöhe zu namentlich avisierten Wettbewerbern wie VW ID 4, Skoda Enyaq Coupé oder auch Tesla Model Y. Und der coupé-ähnlich gezeichnete Crossover weiß mit futuristischem Design und edel anmutendem Interieur zu überzeugen. In der neuen Topversion „Evolve+“ mit 290 kW/394 PS zieht er nun in punkto Leistung noch einmal nach. Wobei das Plus an Leistung und Ausstattung auch mit einem Minus im Geldbeutel einhergeht.

Glatte 5000 Euro Aufpreis verlangt Nissan für das neue Ariya-Spitzenmodell, womit der Kunde üppige 65.490 Euro auf den Tisch legen muss. Dafür gibt’s dann aber immerhin auch Komplettausstattung plus blaue Nappaledersitze und 20-Zoll-Aluräder mit Aero-Abdeckung. Alle bekannten Assistenzsystemen inklusive einer Einparkautomatik, Head-Up-Display, Bose-Soundsystem mit 10 Lautsprechern oder ein Glasschiebedach gehörten auch schon zur bisherigen Topausstattung ohne Plus-Zeichen. Leider aber auch das etwas sperrig zu bedienende Infotainmentsystem mit 12,3-Zoll-Touchscreen. Was dem ansonsten sehr hochwertig ausgeführten Interieur mit den beleuchteten, direkt in die Holzflächen integrierten Sensorbedientasten etwas an Glanz raubt. Macht aber also unterm Strich nach Abzug der Zusatzoptionen 2500 Euro für den Leistungsschub von 65kW/88 PS.

Wobei es den nicht zwingend gebraucht hätte. Schon die bisherige Topversion ist mit 225 kW/306 PS nicht wirklich schwach motorisiert. Doch gelingt dem Evolve+ der Standardspurt auf Tempo 100 damit in 5,1 Sekunden noch einmal eine halbe Sekunde schneller. Und die Vehemenz, mit der 600 Newtonmeter Drehmoment das 2,3 Tonnen schwere Trumm aus den Startblöcken katapultieren lassen, ist tatsächlich beeindruckend. Kaum weniger als die Endgeschwindigkeit von 200 km/h, die in der E-Szene und auch bei den meisten Konkurrenten nicht selbstverständlich ist.

Ein Sportwagen wird das Ariya-Flaggschiff deshalb aber immer noch nicht. Im Gegenteil, die gelassene Gangart ist seine Spezialität. Auf Autobahn und Landstraße verwöhnt der 4,60 Meter lange Stromer mit Laufkultur und Komfort. Außerdem kann er auch in schneller gefahrenen Kurven sein üppiges Gewicht nur schwer kaschieren. Wobei der elektrische Allradantrieb stets präsent und aufmerksam ist und das Drehmoment je nach Untergrund und Reifenhaftung in tausendstel Sekunden auf Vorder- und Hinterachse verteilt, viel schneller als ein mechanisches Allradsystem es je könnte. Damit bleibt der Allrad-Ariya, wie wir bei einer ersten Ausfahrt rund um den winterlichen Tegernsee erleben durften, sicher auf Kurs, egal ob die Straße nass, rutschig, mit nassem Laub oder Schnee bedeckt ist.

Leider gibt es für das neue Topmodell keine größere Batterie. Der Akku speichert wie zuvor maximal 87 kWh, die für knapp 500 Kilometer Reichweite gut sein sollen – immer vorausgesetzt, man vergisst ganz schnell wieder, dass man in der Topversion sitzt, nutzt das Strompedal sehr vorausschauend und verzichtet auf besagte Katapultstarts und Topspeeds. Dann könnte es sogar beim angegebenen Normverbrauchswert von 20,4 kWh bleiben – was uns bei den ersten Probefahrten allerdings nie gelungen ist. Unter 22,8 kWh ließ sich die Anzeige im Bordcomputer nicht drücken.

Andernfalls hängt der Crossover häufiger am Stecker als einem lieb sein kann – und mit der bescheidenen Schnellladeleistung von 130 kW auch länger als die meisten Wettbewerber. Dafür fließen an Wechselstrom-Säulen oder entsprechenden Wallboxen mit dreiphasiger Ladung bis zu 22 kW pro Stunde in den Akku. Eine automatische Vorkonditionierung der Batterie gibt es allerdings nicht. So zeigt der Routenplaner zwar Restkapazität und Ladestationen an. Wird eine Zielsäule ausgewählt, muss der Fahrer das Vortemperieren jedoch manuell starten. Vorausgesetzt, er hat die Funktion im verschachtelten Menü des Infotainment-Systems entdeckt.

Durch die zusätzliche E-Maschine im Heck kann der Stromer bis zu 1,5 Tonnen Anhängelast an den Haken nehmen, doppelt so viel wie die Fronttriebler. Im Gegenzug lässt diese aber auch das Ladevolumen im Heckabteil von 468 auf 415 Liter schrumpfen. Andererseits ergeben sich durch den Entfall von Kardanwelle und Differenzial, die bei herkömmlichen mechanischen Allradsystemen notwendig sind, gestalterische Freiheiten und mehr Platz im Innenraum. Auf den Vordersitzen sorgt der Verzicht auf einen durchgehende Mittelkonsole für ein gutes Raumgefühl. Und auch in der zweiten Reihe sind Knie- und Kopffreiheit trotz der abfallenden Dachlinie gut. (aum)

Daten Nissan Ariya Evolve+

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 1,85 x 1,65
Radstand (m): 2,78
Antrieb: 2 E-Synchronmotoren, Allradantrieb, 1-stufiges Reduktionsgetriebe
Systemleistung: 290 kW / 394 PS
Max. Drehmoment: 600 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 Sek.
Energieverbrauch (WLTP): 20,4 kWh
CO2-Emissionen (WLTP): 0 g/km
Batteriegröße: 87 kWh
Reichweite (WLTP): 498 km
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2315 kg / max. 396 kg
Kofferraumvolumen: 415 Liter
Basispreis: 65.490 Euro

Bilder zum Artikel

Nissan Ariya Evolve+ und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

Nissan Ariya Evolve+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan