

Essai Nissan Ariya : entre une Leaf et un Qashqai !

écrit par Luc Vandersleyen



C'est en 2010, au Japon et aux USA et en **2011 en Europe**, que **NISSAN** lance sur le marché sa **LEAF, 100% électrique** alors que son petit utilitaire, l'e-NV 200 est sur certains marchés depuis 2009. Bien sûr, ils ont évolué, mais c'est seulement maintenant que NISSAN sort un **nouveau véhicule 100% électrique : L'ARIYA** ! Annoncé pour 2020, sa présentation a été postposé à 2021 à cause du Covid et puis au printemps 2022, suite à la pénurie de semi-conducteurs qui perdure malheureusement. Nissan espère que cette nouvelle **NISSAN 100% électrique** pourra être sur le marché **dès ce début de 2023** !







PRESENTATION DE CETTE NISSAN ARIYA

87 kWh Evolve 100% ELECTRIQUE :

SUV premium, l'ARIYA, crossover de 4,6 m de long, d'1,85 m de large et d'1,65 m de haut, **construit sur la plateforme CMF-EV de l'alliance Renault- Nissan**, est un beau coupé qui ne manque pas de grâce avec son empattement généreux. **La face avant est constituée d'une grande calandre trapézoïdale noire et lisse** qui se termine sous le capot avec des phares LED très effilés descendant le long des bords de la calandre. Au centre, on retrouve le nouveau sigle NISSAN. Le toit, noir aussi descend, **à l'arrière**, vers la ligne de caisse et **la signature lumineuse** arrière qui **possède un fin jonc rouge qui rejoint les 2 feux**, est très effilés aussi.

Les 4 roues de 19 pouces sont placées aux 4 coins du véhicule afin de réduire les porte-à-faux. Ainsi, l'espace intérieur a pu être optimisé. **L'habitacle est spacieux et premium avec des matériaux de qualité.** Le toit ouvrant panoramique apporte beaucoup de lumière dans l'habitacle. D'autre part, du velours de qualité recouvre une partie de la planche de bord et des contreportes, où il y a aussi de petites grilles. **La planche de bord possède 2 écrans de 12,3 pouces** et dessous, **la partie horizontale est en bois avec des touches haptiques au centre, qui permettent de régler la climatisation.** La console centrale coulissante se règle électriquement et permet d'avoir plus de place pour les jambes des passagers arrière tandis qu'un espace de rangement, situé au centre du tableau de bord, s'ouvre, aussi, électriquement. Un bouton physique se trouve au centre, sous l'écran central de 12,3 pouces. Il permet de régler le volume de la radio et de l'arrêter. **Les sièges, recouvert d'un superbe velours, sont confortables** et assurent une position de conduite légèrement surélevé. Bien sûr, à l'avant, ils se commandent électriquement. **La banquette arrière permet d'accueillir confortablement 3 passagers** tandis que le coffre, qui dispose de 2 niveaux, est de capacité moyenne avec 468 l, qui peuvent passer à 1.690 l en rabattant

les dossiers asymétriques des sièges arrière.















LA TECHNO DE NOTRE NISSAN ARIYA ?

L'Ariya dispose du même **moteur électrique synchrone** que celui de la [Renault Megane E-Tech](#), mais possède, ici, **242 ch et 300 Nm** contre 220 et le même couple pour la française, tandis que la **batterie lithium-ion**, qui vient de chez CALT en Chine, a **87 kWh** au lieu des 60 kWh de la Mégane car l'empattement plus grand permet de loger plus de cellules. A la différence de Renault, également, **il est possible d'avoir un second moteur sur l'essieux arrière, qui s'appelle e-4ORCE** pour avoir **4 roues motrices**. Dans ce cas, le coffre est amputé de 53 litres et son plancher prend place au niveau du seuil. Bien sûr, toutes les aides à la conduite habituelles sont présentes, mais Nissan a équipé son Ariya du **ProPilot version 2.0**. Il y a, aussi, en plus d'un mode B, la fonction e-Pedal, l'affichage tête haute et un rétroviseur intérieur par caméra en plus du rétroviseur traditionnel.







EN ROUTE AVEC NOTRE NISSAN ARIYA :

Comme toutes les voitures électriques, l'Ariya démarre en **silence** et se révèle agréable à conduire en ville surtout en utilisant la fonction « **e-Pedal** » qui permet les **ralentissements et la régénération** de la batterie. Malheureusement, il ne fonctionne pas jusqu'à l'arrêt complet comme sur la Leaf. Dès les premiers tours de roue, l'ergonomie se révèle excellente. Ici, en roulant calmement et en respectant les vitesses autorisées, on économise beaucoup d'énergie et notre autonomie va aussi bien vers le haut que vers le bas. **L'Ariya est maniable et alerte malgré son gabarit et son poids qui est de 2121 kg à vide et 2530 kg à pleine charge.** En plus, les nombreuses caméras aident à la conduite en ville. **Sur les petites routes sinueuses, le rythme peut être soutenu,** surtout en mode SPORT grâce à son **excellente répartition des masses, son centre de gravité placé bas, sa grande rigidité et sa direction assez directe.** La conduite est très silencieuse, notamment, grâce au double vitrage. Bien sûr, dans les reprises le poids se fait ressentir. De même, sur route dégradée, du fait d'une suspension assez ferme, nous ressentons les inégalités de la route. Heureusement, les sièges sont très confortables. **Sur autoroute, l'Ariya est imperturbable et vraiment très confortable,** mais comme toutes les voitures électriques, la consommation d'électricité est plus importante.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE NISSAN ARIYA EVOLVE ?

D'emblée, le Nissan Ariya 87 kWh est bien équipé et n'est proposé qu'en 2 versions appelées **Advance** et **Evolve**. La première est déjà très complète tandis que pour la version Evolve de notre véhicule d'essai, il y a, notamment, un **système audio Bose**, un **accès mainslibres avec fonction mémoire** ou des **sièges disposant d'un réglage électrique plus complet**. Nous n'avons qu'une seule option : un **chargeur interne triphasé de 22kW** au lieu du chargeur standard de 7,4kW. Sur une **borne bruxelloise de 11kW**, on peut, ainsi recharger entièrement la batterie **en une douzaine d'heures**. Par contre, sur **chargeur DC jusqu'à 130 kW** on peut recharger **350 km en 30 minutes**. Parlons, justement de **l'autonomie**. En prenant possession de notre Ariya, cette dernière **était de 395 km**, mais au cours de notre essai, elle est passé à environ **365 km** à pleine charge.

Notre **consommation moyenne lors de cet essai** de 920 km a été de

27,1 kWh/100 km. Cependant, la **consommation minimale a été de 13 kWh/100 km**. Pour en usage normal par temps clair et sec, nous avons consommé entre 18 et 20 kWh/100 km. Par contre, **sur autoroute, par temps froid, pluvieux et de nuit on arrive jusqu'à 30 kWh/100 km**. Il est vrai, que cela se retrouve avec, pratiquement, toutes les voitures électriques actuellement. Dans ce conditions, mieux vaut ne pas compter plus de 250 kms d'autonomie.

Le prix n'a été disponible qu'en ce début du Salon de l'Automobile de Bruxelles. Il est 67.100 Euros. Sur notre modèle d'essai, nous n'avons qu'une seule option : **la peinture métallisée 2-tone au prix de 1.200 Euros.** Et donc, notre véhicule d'essai valait : **68.300 Euros.**

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	92,93€	92,93€	00,00€
Eco malus	/	0€	/

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen