

# Essai - Nissan Ariya : le nouveau SUV électrique au look futuriste

*Avec ses Qashqai et X-Trail disponibles depuis plus de quinze ans, Nissan est un précurseur sur le segment des SUV moyens. Aujourd'hui, la marque japonaise élargit son offre avec l'arrivée de l'Ariya, un troisième SUV dont la propulsion est électrique. Elle met ainsi à profit le savoir-faire acquis depuis plus d'une décennie sur la Leaf dont nous vous avons déjà présenté l'essai de la dernière version.*



- Moteur électrique asynchrone
- 242 ch
- 300 Nm continu à tous les régimes
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h : 7.6 sec.
- Poids : 2'172 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'595 x 1'850 x 1'650
- Conso. mesurée : 20.88 kWh/100km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 0 g/km (A)
- dès CHF 63'990.-, mod.essayé: CHF 67'940.-

---

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

---

Même si c'est un peu un non-sens écologique puisque par son poids et une traînée aérodynamique supérieure, un SUV est nettement plus gourmand en énergie qu'une berline ou un break, l'offre des SUV électriques ne cesse de s'élargir tant la demande pour ce segment croît.

Tesla y règne en maître avec son Model Y mais la plupart des constructeurs proposent désormais au moins un SUV électrique : Audi Q4 e-Tron, Ford Mustang Mach-E, Genesis GV60, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6, Mercedes-Benz EQC, Skoda Enyaq, Subaru Solterra, Toyota bZ4X ou Volkswagen ID.4 et ID.5 pour n'en citer que quelques-uns.

Le Nissan Ariya arrive ainsi dans un marché très concurrentiel ; dispose-t-il des atouts pour tirer son épingle du jeu ? C'est ce que je vais tenter de découvrir durant cet essai.



## ***A l'extérieur***

Alors que sur le papier, le design semblait assez futuriste, la découverte de cet Ariya « en chair et en os » confirme mon sentiment. Les galbes sont tendus, mélange de courbes douces et d'arrêtes saillantes.

Le court capot plonge presque autant que le pare-brise et, allié à une ligne de caisse très haute, il confère à l'Ariya un profil presque monovolume. La teinte Akatsuki Copper (cuivre métallisé) joue avec la lumière et magnifie les formes de l'auto alors que le pavillon noir de cette version bi-ton lui sied parfaitement.

L'imposante face avant est verticale et presque exempte d'ouvertures. Elle est ornée de dessins géométriques sur les tiers extérieurs qui rejoignent le regard en V formé par les feux de jour. Le pavillon de toit entièrement vitré descend sur l'arrière, donnant un faux air de coupé à l'Ariya. Il intègre un toit ouvrant et un

becquet qui paraît presque suspendu sur le pare-brise arrière alors que les feux LED ne forme qu'un large bandeau traversant toute la face arrière. Globalement et malgré son look semblant venir du futur, je trouve le design homogène et j'aime plutôt bien.

Avec sa prestance, l'Ariya paraît presque plus grand qu'il ne l'est puisqu'il ne mesure « que » 4.595 m de long, soit la longueur d'une Polestar 2 ou du VW ID.5. Sa hauteur s'élève par contre à 1.650 m et vu de l'avant, il paraît presque étroit. Avec la grosse batterie qui équipe mon véhicule d'essai, le poids est conséquent avec 2'172 kg sur la balance.



## ***A l'intérieur***

Si l'habitacle n'est pas aussi spectaculaire que l'extérieur, il n'en est pas moins moderne. Ainsi, le tableau de bord accueille deux grands écrans reliés et légèrement décalés dans leur profondeur, l'un derrière le volant pour l'affichage des compteurs, l'autre centré qui regroupe le système d'info-divertissement avec

Apple CarPlay et Android Auto. Il n'y a aucun tunnel central et le plancher traverse l'auto autant à l'avant qu'à l'arrière. Une console sépare les deux sièges avant qui peut être déplacée longitudinalement à l'aide d'une commande électrique. Elle accueille le sélecteur de transmission, quelques commandes comme celle des modes de conduite, de la e-Pedal, un double porte-gobelet, un chargeur de téléphone par induction et un petit rangement sous l'accoudoir.

Contrairement à de nombreux véhicules, tous les paramètres de l'auto se gèrent sur l'écran des compteurs via les commandes au volant. L'organisation des menus n'est pas évidente de prime abord et j'ai dû passablement chercher pour trouver certaines options. Et comme souvent, je regrette que certains réglages ne soient pas conservés après l'arrêt de l'auto.

Quelques éléments que je juge peu optimaux. Les sièges sont confortables mais même réglé au plus bas, l'assise conducteur demeure nettement trop haute. Le rétroviseur intérieur est remplacé par une caméra arrière qui s'affiche sur un écran en lieu et place de l'habituel rétroviseur. Son champ de vision est toutefois restreint et surtout, il oblige notre œil à changer de « mise au point » alors que sur un rétroviseur classique, ce n'est pas le cas. C'est assez désagréable à l'usage alors qu'il ne procure pas d'avantage par rapport à un rétroviseur classique, d'autant que sa caméra est brouillée par l'eau quand il pleut.

Je rencontre aussi de sérieux soucis de compréhension avec la commande vocale Nissan qui, malgré une prononciation articulée à outrance, ne me comprend pas ; ça va mieux avec Google Assistant ou Alexa tous deux disponibles. Un manque enfin : je n'ai pas trouvé d'écran résumant ma consommation électrique sur l'entier de mon test. L'auto affiche une synthèse de consommation à chaque arrêt mais uniquement pour le dernier trajet. Il m'a donc fallu utiliser le compteur de consommation de ma borne de recharge pour établir la consommation moyenne sur la totalité de l'essai.

Le coffre n'est pas gigantesque, avec un volume de 438 litres. Il dispose d'un compartiment au-dessous du plancher qui permet d'y stocker les câbles de recharge ou d'augmenter la capacité. Ce n'est pas forcément très pratique lors de voyages avec bagages.



### ***Sous le capot***

L'Ariya existe autant en 4×2 (traction) que 4×4 e-4ORCE et avec deux capacités de batteries : 67 ou 87 kWh. Le version 4×2 et 67 kWh développe 160 kW (équivalant à 217 ch) et 300 Nm. La version 4×2 et 87 kWh de mon essai propose 178 kW (242 ch) et également 300 Nm alors que les deux moteurs conjugués au système e-4ORCE développent 225 kW (306 ch) et 600 Nm. Leurs consommations normalisées sont respectivement de 17.1, 17.3 et 19.4 kWh/100 km, ce qui correspond à des autonomies WLTP de 414, 544 et 498 km, des valeurs théoriques parmi les meilleures dans le segment.

Les deux packs batteries de l'Ariya acceptent les recharges sur courant alternatif jusqu'à 22 kW, puissance qui monte à 130 kW en courant continu (super charger). Ainsi, la grosse batterie nécessitera environ 5h de recharge sur une wallbox 22 kW à domicile alors que sur un chargeur rapide, il faudra environ une demi-heure pour passer de 10 à 80%.

Sur l'ensemble des 1'600 km de mon essai, j'ai calculé une consommation globale de 20.88 kWh/100 km. Cela correspond à une autonomie réelle d'environ 420 km pour une charge complète. Sur trajets autoroutiers entre la Côte Vaudoise et le Valais, j'ai relevé une moyenne de 23.3 kWh/100 km.



## ***Au volant***

Il faut presser sur un bouton de la planche de bord pour mettre le véhicule sous tension. Cela fait, autant vous le dire tout de suite, on remarque dès les premiers tours de roue que l'Ariya n'est pas un SUV sportif, dans cette version tout au moins. Si les 300 Nm de couple sont amplement suffisants pour une conduite normale, le poids limite la vitesse du véhicule.

Comme sur de nombreux véhicules dont la direction est assistée électriquement, les remontées au volant sont quasi-inexistantes et la direction n'est pas des plus légères même si elle demeure plutôt précise. Le véhicule prend peu de roulis et son amortissement est agréable quoique plutôt ferme.

En termes de gestion/récupération de l'énergie électrique, l'Ariya est doté à la fois d'une position B de la transmission - elle opère comme le frein moteur d'un moteur thermique - et du dispositif e-Pedal Step qui permet de freiner le véhicule en enlevant son pied de la pédale d'accélérateur tout en récupérant de l'énergie. Je regrette toutefois que cette e-Pedal ne permette pas l'arrêt complet comme sur une Tesla ou une Polestar. C'est même assez désagréable d'avoir un véhicule qui freine correctement au lever du pied puis qui semble se mettre en roue libre à 20 km/h. Pourquoi ne pas offrir au conducteur le confort inégalé d'un véritable système OnePedal jusqu'à l'arrêt complet alors que plusieurs concurrents le proposent ?

Quant à la pédale de frein, elle est un peu déroutante de prime abord puisqu'elle s'enfonce lorsque le véhicule décélère avec la e-Pedal. Dès lors, lorsqu'on freine pour s'arrêter complètement, il n'y a plus aucune garde à la pédale et cette dernière est assez dure et difficile à doser. Je m'y habitue toutefois au bout de quelques jours.

Un détail que je relève également : une ventilation très sonore même à faible vitesse, qu'on entend d'autant plus que les bruits de roulement sont fort bien

insonorisés.



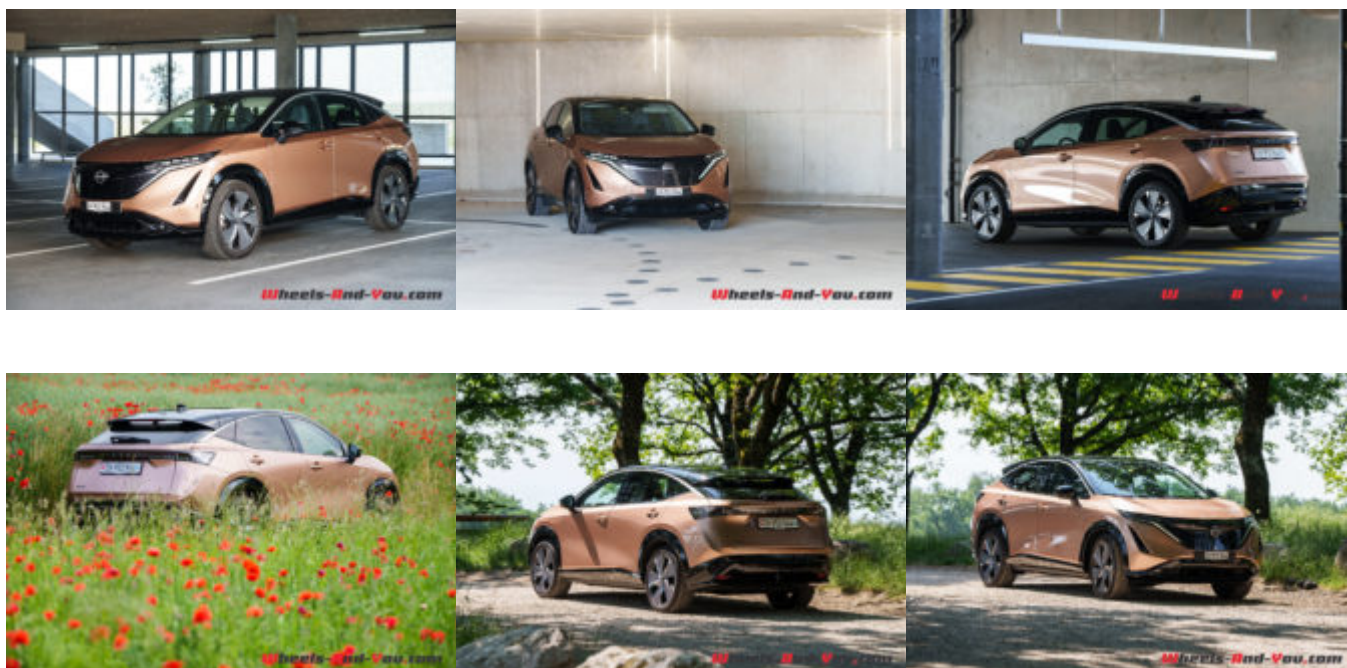
## **Verdict**

Globalement, ce Nissan Ariya est une bonne surprise. Mon expérience de conduite est globalement positive. Le véhicule est homogène, on y est bien installé, l'espace intérieur est généreux et l'insonorisation globale excellente. Tout ce qu'attendent les acheteurs du segment.

De plus, le design général de l'auto se démarque de la production actuelle ; il plaît à certains, moins à d'autres, comme souvent pour les dessins affirmés.

Certes, les performances d'une Tesla Model Y sont globalement supérieures mais en a-t-on vraiment besoin pour rouler au quotidien ? Personnellement, je réponds non et je trouve celles de l'Ariya complètement en phase avec son positionnement de SUV familial. De plus, son prix est sensiblement inférieur à celui de son concurrent direct sur le segment des SUV Coupé, le Volkswagen ID.5.

Quoi qu'il en soit, si vous prévoyez l'achat d'un SUV électrique, je ne peux que vous recommander d'aller découvrir l'Ariya lors d'une course d'essai. Vous pourriez être surpris !



### **Prix et options - Nissan Ariya 87 kWh Evolve**

**Prix de base : CHF 63'990.-**

**Jante alliage 20" : CHF 1'000.-**

**Peinture bi-ton : CHF 1'450.-**

**Intérieur cuir Nappa bleu : CHF 1'500.-**

**Prix TOTAL : CHF 67'940.-**





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Ariya, ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Suisse pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

Essai - Nissan Qashqai 1.7 dCi : La valeur sûre des petits SUV asiatiques

Essai - Nissan GT-R MY17 : Une décennie à en mettre plein la vue

Premier contact - Nissan Qashqai : Une nouveauté pour les 10 prochaines années ?

Premier contact - Nissan Micra : Citadine à la conquête de l'Europe

Essai - Nissan Navara NP300 : Mettez-le au défi !

Essai - Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Essai - Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

Essai - Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai - Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai - Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Evènement - Inauguration Nissan Centre à Carouge

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept

