Textes et photos : THIERRY ANDRE
drive-essaiauto.com

Kia NIRO restylé

> Coup de crayon – Lancé en 2016, le Niro est devenu au fil des ans le numéro 2 des ventes de Kia. Renouvelé en 2022, il s'offre un petit lifting pour rester dans la course. La face avant du SUV compact garde son capot plat tandis que les feux s'affinent et se verticalisent. La sobriété de la nouvelle signature lumineuse n'est pas sans rappeler celle du grand frère Sportage. La fine ouverture au-dessus du bouclier se veut plus élégante avec son pincement sous le logo faisant référence au fameux *Tiger Nose*, ce nez de tigre qui fait la fierté du constructeur Sud-coréen. Le bouclier est toujours largement ouvert et sa teinte noire laquée se prolonge le long du bas de caisse englobant les roues avant. Le nouveau Niro voit sa longueur évoluer légèrement à 4,43m et il repose sur de nouvelles jantes au dessin atypique de 18 pouces sur Premium. A l'arrière, on découvre des lignes plus affirmées, comme celles des feux, toujours en boomerang, mais plus qualitatifs. Ils sont reliés par un bandeau noir laqué qui surmonte un hayon redessiné plus chic qui s'ouvre sur un coffre de 430 litres. Avec la fonction mains libres (Premium), le hayon s'ouvrira automatiquement, une première sur Niro. On finira par un bas de bouclier sobrement redessiné qui reçoit un diffuseur sportif.

> Vie à bord – L'habitacle conserve deux écrans incurvés, désormais alignés, de 12,3 pouces chacun (sur les finitions hautes) et le volant, à deux branches se modernise. Restons à la place du conducteur pour découvrir, en option, un afficheur tête haute d'une bonne netteté. D'autres équipements sont disponibles dans des pack, comme la clé digitale (permet de partager votre Niro grâce à une application smartphone), les sièges ventilés ou la caméra 360°. On apprécie le système de touches double commande qui affichent, alternativement, soit les réglages de climatisation, soit les choix audio et médias. Pour le confort, les sièges et le volant sont chauffants sur Premium et la banquette arrière est inclinable dès le milieu de gamme. On terminera par une belle liste d'aides à la conduite : Maintien dans la voie, Assistance dans les embouteillages, Freinage d'urgence. Régulation de la vitesse lors de la lecture des panneaux... Le milieu de gamme ajoute un système anti-collision et une aide active en conduite autoroutière avec détection des mains sur le volant. La vigilance de conducteur est également un équipement nouveau sur le Niro pour une conduite en sécurité.



Le « nez de tigre » resta la signature du constructeur sud-coréen.



Un arrière redessiné, plus qualitatif.

> Sur la route – Le nouveau Niro voit son offre moteur drastiquement réduite pour garder sous son capot le meilleur compromis actuel, à savoir un système full hybride qui recharge sa batterie en roulant. L'ensemble est composé d'un bloc essence de 102 ch accouplé à un moteur électrique d'une puissance de 43 ch. En combinant ces deux énergies, le Niro développe 138 ch. Cette puissance, suffisante pour l'usage du véhicule, est envoyée aux roues avant par l'intermédiaire d'une douce boîte automatique à 6 rapports. Avec son petit appétit, le Niro peut parcourir près de 930 kilomètres. Notons que le nouveau Niro propose une offre unique sur son segment : le Freinage régénératif intelligent qui optimise automatiquement la récupération d'énergie pour emmagasiner un peu plus d'électricité pour la batterie. Autre nouveauté du Niro, le mode de conduite Green Zone, qui détecte les zones urbaine et bascule automatiquement en mode électrique.

Thierry ANDRE

Motion 34.950 €, Active 36 850 €, Premium 40.850 €.
L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com

BYD Atto 2 DM-i

> Coup de crayon – Le SUV Atto 2 DM-i propose un excellent rapport prix / équipement. Disponible en deux finitions, Active et Boost, le baroudeur compact de Shenzhen se distingue par une calandre pleine et noir laqué que viennent prolonger les projecteurs led. Ils sont soulignés par les feux de jour rappelant le regard terrifiant d'un dragon. En dessous, le bouclier s'orne de deux prises d'air latérales pour un semblant de sportivité ainsi qu'un petit spoiler gris pour ajouter une touche de virilité. Sur le profil, long de 4,33 mètres et qui repose sur des jantes de 16 ou 17", on a droit à des poignées de portes semi-affleurantes ainsi qu'un habillage assez joli du bas des portières. Les barres de toit et les vitres arrières surteintées sont réservées à la version Boost. On apprécie cette petite fantaisie au niveau de la custode qui emmène le regard sur un joli becquet à la découpe stylée. Sous un élégant bandeau d'éclairage à l'effigie d'un huit couché, évoquant le symbole de l'infini, le hayon propose un coffre de 425 litres.

> Vie à bord – On ne se sent pas confiné et une belle lumière envahit l'habitacle avec la présence du toit vitré sur notre version Boost, combiné avec le choix de l'intérieur beige en TEP perforé. Derrière un volant à méplat, on est très bien installé sur des sièges à réglages électriques et chauffants (Boost) avec une belle vision sur l'élégant combiné numérique de 8,8 pouces. Sur une planche de bord en forme de vague se trouve la tablette tactile de 12,8 '' qui propose les fonctions multimédia et les paramètres de la voiture. Notons que l'Atto 2 est la première BYD à accueillir les services Google intégrés, dont Google Maps pour la navigation. Le petit SUV propose également un assistant vocal géré par Intelligence Artificielle. Pour les aides à la conduite, la caméra de recul est de série, avec une vision 360° sur la finition haute. À cela on ajoutera la liste des alertes comme le risque de collision avant et arrière, la lecture des panneaux, l'aide au maintien dans la file, la vigilance conducteur, l'ouverture des portières en sécurité et autres régulateurs adaptatifs... Si la clé numérique est de série, vous pourrez également déverrouiller la voiture avec la clé NFC en approchant votre smartphone sur la coque du rétroviseur extérieur.



Une calandre discrètement sportive. *Thierry ANDRE*



À l'arrière, un petit becquet vient affiner la silhouette. *Thierry ANDRE*

> Sur la route – La technologie super hybride est un système Hybride Rechargeable qui essaie de privilégier au maximum le mode électrique, le moteur thermique agissant le plus souvent en tant que générateur d'électricité. Le système propose deux puissances associées à la finition choisie. Ainsi, la finition Active propose un moteur de 1,5 litre de 98 ch associé à une batterie maison extra-plate d'une capacité de 7,8 kWh qui alimente un moteur électrique de 197 ch. L'ensemble combiné offre une puissance de 166 ch. La version Boost offre, elle, 212 ch en combinant la puissance des mêmes moteurs, mais cette fois-ci, celui électrique est marié à une batterie plus grosse de 18 kWh. On peut ainsi parcourir, en mixte, jusqu'à 40 km en électrique pour la version Active et 90 en finition Boost. Ces valeurs passent respectivement à 65 et 135 km en circulant en ville. Pour l'autonomie, avec un plein d'essence et les batteries chargées à 100 %, on peut parcourir sans arrêt jusqu'à 1.000 km (Boost). On peut bien sûr recharger l'Atto 2 DM-i en le connectant à un chargeur. Il faudra compter environ 3 heures pour passer de 15 à 100 %.

Thierry ANDRE

Active : 26.990 € / Boost 29.990 €.
L'essai complet et plus de photos sur drive-essaiauto.com