

## Nouvelle Kia RIO

## Il va y avoir du sport

Dans un segment B très concurrenté, la Kia Rio se positionne en retrait des stars de la catégorie. Avec cette nouvelle génération, qui ne manque pas d'atouts, le constructeur compte grappiller quelques parts de marché. Prise en main de cette citadine dans la région de Lisbonne.



La bouille sympathique intègre une nouvelle définition de la calandre Tiger Nose (nez de tigre), véritable signature de la marque. Laquée noire, cette partie vient rejoindre les blocs optiques qui bénéficient de projecteurs led. Le bouclier sportif accueille le radar du régulateur adaptatif ainsi que les anti-brouillards cerclés de chrome. On remarque, sur son profil dynamique de 4m, les vitres arrières teintées soulignées par une ligne de caisse horizontale et des flancs creusés. 15 à 17 pouces pour les jantes et 8 coloris, dont 3 nouveaux, seront au catalogue de la personnalisation. L'arrière fait l'objet de sobriété et de modernisme avec un becquet intégré sur la lunette fumée ainsi que des feux led en forme de flèche. Le volume du coffre est en hausse avec 325 litres.

## VIE À BORD

L'intérieur se veut résolument sportif. Le petit volant dispose d'une armada de boutons ainsi qu'une partie en alu poli (comme le pédalier). Devant le conducteur, deux compteurs enserrant le petit écran de l'ordinateur de bord. Sur la planche de bord horizontale, donnant ainsi l'impression de largeur de l'habitacle, trône un écran tactile de 7 pouces qui regroupe l'ensemble des informations multimédia. On notera aussi des rangements disséminés aux quatre coins de l'habitacle comme un porte lunettes

au pavillon, une console centrale à double niveau ou des contre-portes pouvant recevoir des bouteilles de 1,5 litre. La connectivité est au rendez-vous avec Android Auto™ et Apple CarPlay™, des prises USB aux places avant et, plus rare sur le segment, aux places arrières. Pour la sécurité active, le freinage autonome avec détection piéton est une première dans la catégorie. L'alerte de franchissement de ligne est disponible suivant les finitions comme la caméra de recul, les sièges chauffants, le démarrage sans clé ou encore la navigation avec services connectés TomTom LIVE® offerts durant 7 ans.

## MOTORISATIONS ET TARIF

Cette 5 portes inaugure un nouveau moteur essence 1 litre de 100 ch. Ce petit 3 cylindres s'est montré vigoureux sur les routes sinueuses du massif de Sintra. Associé au nouveau châssis, 30% plus rigide et 17 kg plus léger, la citadine nous a bluffé par sa tenue de route à vitesse soutenue. Équipé du Stop & Start, ce bloc propose une boîte manuelle 5 rapports ou automatique 4 vitesses. La consommation annoncée est de 4,5 l/100 km avec des rejets de 102 g/km. Deux autres blocs essence sont aussi de la partie (1,2 84 ch et 1,4 100 ch) ainsi qu'une motorisation Diesel de 90 ch. Gamme Rio à partir de 13 490 € à 20 790 €. Et elle est garantie 7 ans !



## Fiat 500L restylée

## La grande classe

Fort du succès de la petite 500, Fiat lui donne une grande sœur en 2012, la 500L. Suivant les versions, elle se vaudra soit monospace soit SUV. Pour rester dans la course, dans un créneau déjà bien chargé, elle s'offre une petite cure de jouvence et un équipement accru. C'est durant les vendanges que nous en prenons le volant dans le beaujolais.

Pour faire craquer les familles, Fiat n'a pas hésité à cloner les attributs rondouillards de la citadine sur son monospace. Cette version restylée, constituée avec 40% de pièces nouvelles, conserve toujours la bouille rigolote de la petite 500 et propose deux visions de style de vie. Côté citadin avec la 500L Urban ou côté baroudeur avec

la 500L Cross. Commune aux deux identités, la face avant reçoit une « moustache » plus en accord avec l'esprit 500 ainsi que des optiques redessinées. La 500L Urban propose une certaine élégance caractérisée par des touches de chrome sur la calandre, les boucliers ou les poignées de portières. Les jantes alliages contribuent aussi au chic de l'Italienne, qui répartit sa dolce vita sur

4,24 m. Pour sa part, la version Cross se distingue par des attributs virils : sabot de protection argenté, prise d'air impressionnante ou encore protections renforcées sur les passages de roues. Elle est rehaussée de 25 mm et repose sur des jantes de 17 pouces, avec étriers de freins rouge sur notre version d'essai. Elle est plus longue de 4 cm que sa sœur des villes. En se rapprochant des crosso-

vers, stars du moment, elle est prête pour l'aventure hors des sentiers battus. Le volume du coffre est identique aux fausses jumelles avec 455 litres et la personnalisation propose de nombreuses combinaisons de couleurs bi-ton. En marge, la version longue, Wagon, propose 5 ou 7 places et un coffre de 638 litres dans 4,38 m. de long.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

## VIE À BORD

L'intérieur est tout en rondeurs. Des compteurs sportifs aux aérateurs en passant par le combiné multimédia et son écran tactile haute résolution de 7 pouces. La nouvelle 500L est particulièrement bien équipée avec l'Autonomous City Break qui, avec son capteur laser, freine en cas d'urgence (moins de 30 km/h) évitant la collision avec le véhicule qui vous précède. La connexion sans fil de votre smartphone est compatible Apple CarPlay et Android Auto. Le nouveau système Uconnect offre la lecture des sms avec reconnaissance vocale, les prises USB et les commandes sur le vo-



lant. Ou encore, suivant les finitions, d'une caméra de recul et de la navigation TomTom 3D. Sur la version Cross, juste en dessus du levier de vitesse rehaussé, se trouve une petite molette avec 3 modes. Normal, pour une conduite confortable. Traction+ pour vous sortir d'une mauvaise passe, en cas de neige par exemple, le couple est donné à la roue qui adhère le plus. Enfin, Gravity Control plus sera utile pour descendre une forte pente en vitesse stabilisée en toute sécurité. Le mode sélectionné s'affiche au tableau de bord. Pour faire rentrer la lumière dans l'habitacle (le plus grand de la catégorie), vous pourrez choisir entre deux toits panoramiques, soit fixe ou ouvrant. Un bon point pour le miroir de surveillance des enfants assis à l'arrière, mais nous regretterons toutefois l'absence de réglage en hauteur des ceintures de sécurité.

## SUR LA ROUTE

Plusieurs offres moteurs sont proposées. En essence le 1,4 Mpi 95 ch est confronté au petit TwinAir de 0,9 litre développant 105 ch. Si la sonorité discutable de ce bi-cylindres peut surprendre en phase d'accélération, nous l'avons trouvée agréable en vitesse de croisière, mais gare à la zone rouge lors des fortes accélérations ou durant les dépassements... La consommation a approché les 8 l/100 km durant notre essai. Côté Diesel, préférez la version 120 ch. du 1600 cm<sup>3</sup>.

Couple et onctuosité sont présents tandis que la consommation se contentera de 5,9 l/100 km. Une boîte automatique est aussi disponible, mais uniquement avec le petit 1,3 Diesel de 95 ch. Enfin, Fiat est un des rares constructeurs à proposer le GPL (1,4 l/120ch.) ou la Bi-carburant (essence/méthane) avec le TwinAir développant alors 85ch. La nouvelle diva propose ses prestations à partir de 16 990 € (Popstar 1,4) à 24 990 € (Cross 1,6 120 ch.).

