



Smart ForTwo

Pour un meilleur monde, commençons par mieux choisir u

Si tout le monde roulait en Smart, il y aurait moins de files. Si tout le monde roulait en Smart, il y aurait deux fois plus de places de parking. Si tout le monde roulait en Smart, les émissions de CO2 diminueraient drastiquement. La toute nouvelle version de cette astucieuse citadine offre aujourd'hui encore plus de raisons de rouler en Smart ForTwo.

Regardez cinq minutes les embouteillages en ville. Il y a de fortes chances que vous ne voyiez qu'une seule personne par voiture. Rares sont les véhicules qui transportent plus d'une personne. Avec un peu de patience, vous aurez la chance de trouver une voiture dont la banquette arrière est occupée. Pourquoi a-t-on besoin d'autant de sièges alors que deux suffisent? C'est une perte d'espace et d'énergie mais aussi de l'argent jeté par les fenêtres.

Smart a fait son apparition à la fin du siècle dernier en proposant une solution : une voiture qui offre précisément ce que l'on utilise et uniquement cela. Aussi logique que soit l'idée, ce changement aussi radical n'a pas pour autant été aussi bien accepté.



Securite

De nombreuses personnes doutent du degré de sécurité que peut offrir une très petite voiture. Smart a équipé la ForTwo de renforts latéraux visibles même de l'extérieur de la voiture. La cellule de sécurité «Tridion» grise de la voiture de test de couleur rouge assure que même cette petite résiste à une collision avec des voitures de beaucoup plus grande taille.

Pour éviter tout accident, l'ABS (pour anti-lock braking system, système antiblocage de freinage) et l'ESP (pour electronic stability program, programme de stabilité électronique) sont de série.

La conduite

Conduire une si petite voiture ne peut être une contrainte et c'est précisément pour cela que la toute nouvelle Smart est 20 cm plus longue que la version précédente. La Smart ForTwo demande toutefois une certaine période d'adaptation. La direction est indirecte et imperturbable. Étant donné que le conducteur est pratiquement assis sur les roues avant, cette mini voiture procure une sensation différente d'une simple petite voiture.

C'est surtout une question d'habitude. Au fur et à mesure, la Smart ForTwo inspire de plus en plus confiance, donne toujours l'impression de pouvoir faire mieux et le conducteur sent mieux la voiture. La seule chose qui ne disparaît pas c'est la sensibilité au vent latéral. La Smart ForTwo se sent réellement à l'aise sur autoroute mais d'autres voitures de petites tailles, telles que la Daihatsu Cuore ou la Toyota Aygo, sont plus confortables.



En ville, la «futée pour deux» est imbattable. Grâce à ses mensurations minimales réduites, cette Smart est incroyablement maniable. La tenue de route est excellente, considérablement meilleure que la précédente. Se rabattre est un jeu d'enfant, parfois brutale (check plonger) Se parquer est également simple comme bonjour même si la nouvelle longueur empêche de se garer de manière transversale sur un emplacement.

Motorisation

Il n'y a pas que le format pratique qui fasse de cette Smart ForTwo une reine de la ville. Le moteur 1 litre 3 cylindres (contre 698 cc avant) est littéralement faite pour la circulation en ville.

Trois types de motorisation sont disponibles sur le marché, à commencer par une exécution de base dotée de 61 cv faisant de la Smart une voiture très maniable et économique. À l'opposé, une version plus rapide délivre plus de puissance (84 cv) grâce à l'ajout d'un turbo alors que la motorisation intermédiaire (71cv), testée ici, sera la plus vendue pour ses prétentions.

Les performances de la voiture d'essai sont excellentes. La ForTwo est dynamique et agile, surtout en ville. Sur autoroute, ses performances sont aussi respectables mais au-delà des 100km/h il faut rétrograder pour pouvoir ensuite accélérer de manière fluide.



Changement de vitesse

La Smart ForTwo ne présente pas de pédale d'embrayage. Pour déplacer le levier de changement de vitesse, il suffit de sélectionner respectivement la vitesse supérieure ou inférieure.

Vu que le moteur est modeste, il est crucial de changer de vitesse au bon moment. Trop tôt : la puissance dégagée est insuffisante et la voiture s'arrête pratiquement. Trop tard : la voiture dégage un bruit assourdissant et la consommation grimpe inutilement. Tout l'art consiste à sentir le bon moment.

D'une pression sur le bouton situé sur le côté du levier de vitesse, l'ordinateur se charge du passage des vitesses; la Smart est complètement automatique (5 rapports). Automatique, mais le conducteur ne la sent pas particulièrement bien et le changement de vitesse s'effectue de façon désagréablement lente. Pourquoi ne pas simplement doter cette voiture d'une boîte manuelle? Le système de changement de vitesse était le point critique de la génération précédente et la solution appropriée ne semble pas encore avoir été trouvée!

L'espace

Si la Smart ForTwo paraît petite, l'intérieur est très spacieux.

Le moteur est situé sous le compartiment à bagages et, par conséquent, l'espace pour les jambes s'étend jusque derrière les phares! Les sièges sont particulièrement esthétiques et se règlent correctement. Le volant, quant à lui, n'est malheureusement pas réglable. Grâce à cet intérieur si spacieux, la ForTwo n'est aucunement une miniature.



Le tableau de bord simple et garni de compteurs amovibles. Un système de fixation permet d'ajouter d'un simple clic des accessoires supplémentaires tels qu'une horloge, des supports ou encore un range-CD. L'exécution «Passion» que nous essayons ici est équipée de série de la climatisation, radio/lecteur CD, vitres électriques, verrouillage centralisé des portes avec commande à distance et un grand toit panoramique. Celui-ci est réalisé dans un matériau PVC léger incassable.

Mini-voiture = mini-coffre? Ici aussi, on est en droit d'être sceptique. L'espace du compartiment à bagages est similaire à celui d'autres petits véhicules. La ForTwo n'a pas été conçue pour les déménagements mais les courses du supermarché y trouvent leur place facilement grâce à toute une série de rangements astucieux. Ainsi, la séparation (auto-agrippante) entre le coffre et l'habitacle peut disparaître très simplement pour laisser place à un espace de rangement dans l'arrière des sièges. En d'autres termes, chaque problème a sa solution et tous les préjugés ont leur réponse.



Conclusion

Smart avait rencontré un obstacle et a fini par le surmonter de façon intelligente. La Smart ForTwo dispose précisément de tout ce que l'automobiliste moyen a besoin. Elle ne s'encombre pas de siège passager superflu, ni de sécurité virtuelle ou d'un prestige inutile. La Smart ForTwo est incroyablement manœuvrable, merveilleusement spacieuse, extrêmement pratique, très sûre et, avant tout, exceptionnellement écologique.

La nouvelle Smart ForTwo est-elle aussi bien que l'édition précédente? La différence entre les deux générations est incontestable. L'impression d'être à bord d'un jouet est un peu atténuée mais le côté fun aussi. Par contre, la nouvelle Smart ForTwo est plus confortable, plus stable, plus rapide, plus spacieuse et plus élégante. Si tout le monde roulait en Smart ForTwo, le monde aurait l'air un peu plus beau. ■



Technique

Smart ForTwo 52 kW Passion

Dimensions et poids

Longueur	270 cm
Largeur	156 cm
Hauteur	154 cm
Empattement	187 cm
Poids	725 kg
Remorque	n.b.
Remorque avec frein	n.b.
Capacite carburant	33 l
Volume du coffre	220/340 l

Moteur et prestations

Cylindree	999 cc
Cylindres/soupapes	3/4
Puissance	71 ch @ 5800 tr/min
Couple	92 Nm @ 4500 tr/min
Traction	achterwielen
Accélération 0-100 km/h	13,3 s.
Vitesse maxi	145 km/h
Conso mixte	4,8 l / 100 km
Conso urbaine	6,2 l / 100 km
Conso extra	4,1 l / 100 km
Emissions de CO2	115 Gr./km



Prix

Prix	11.937 €
Prix du modèle de base	8.976 €