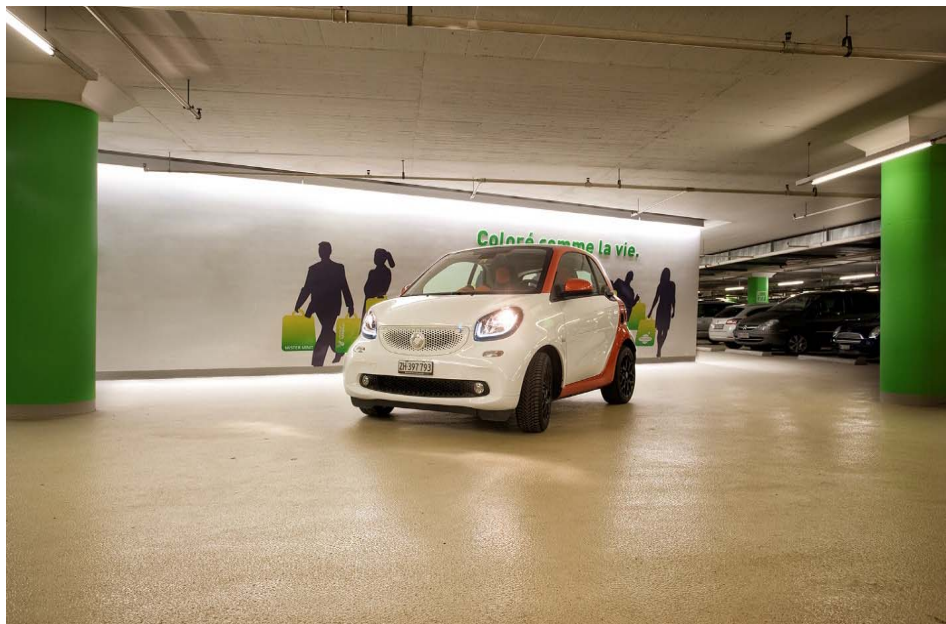


Smart Fortwo 1.0 passion



LA SMART DE TROISIÈME GÉNÉRATION DEMEURE PLUS QUE JAMAIS LA REINE DU TRAFIC URBAIN. LA MICRO-VOITURE OFFRE LE MAXIMUM À TOUT POINT DE VUE, MAIS ÉGALEMENT SUR LE PLAN RAPPORT PRIX-PRESTATIONS.

Positif

- Agile et maniable en milieu urbain
- Habitabilité et sentiment d'espace vu sa taille
- Visibilité périphérique
- Finition
- Possibilités d'inividualisation et de stylisme
- Direction variable

Négatif

- Performances très modestes
- Etagement de boîte trop long
- Confort de marche (insonorisation, amortissement, vibrations)
- Volume du coffre juste, même pour une Smart
- Rapport prix-prestations et politique des options
- Consommation trop élevée

Présentation

La Smart Fortwo demeure dans sa troisième édition une microcitadine à part entière. Son célèbre design est reconnaissable au premier coup d'oeil. Un peu plus d'originalité aurait été la bienvenue. Mais ses feux diurnes LED tendance donnent à la nouvelle Smart Fortwo une nette touche de modernité.

Habitacle

Comme son nom l'indique, l'intérieur est conçu pour deux personnes, avec une garde au toit et un espace pour les jambes suffisants. Le sentiment d'espace est aussi étonnamment grand, vu les dimensions extérieures de la Smart Fortwo. La visibilité circulaire est excellente. Seul bémol: les larges montants du milieu et arrière. Le volume du coffre est vraiment très modeste: la Smart Fortwo offre tout juste de la place pour des bagages ou de gros achats. Mais il est possible de rabattre complètement le siège passager et transporter ainsi des objets plus grands et encombrants. La commande est aisée, toutefois certains boutons sont dissimulés et il faut les chercher. Le grand compteur à vitesses est relativement difficile à lire. Par contre, la visibilité périphérique est excellente lors des manoeuvres pour se garer.

Confort

Question confort, la nouvelle Smart Fortwo n'offre rien d'innovant par rapport au modèle prédécesseur. La suspension ferme combinée avec les roues de 16 pouces a pour conséquence que les irrégularités de la chaussée sont directement ressenties. Le réglage du volant et du siège du conducteur n'est possible que sur demande en option. Mais les sièges sont bien dimensionnés et offrent un maintien très correct. L'insonorisation à l'intérieur est plutôt élevée pour une petite voiture de ce gabarit et les vibrations du moteur sont nettement perceptibles quand la voiture est à l'arrêt. Autrement, l'équipement de confort est complet, même le régulateur de vitesse est de série.



1



2



3



4

1 Agréable sentiment d'espace dans l'habitacle.

2 L'étagement de boîte extrêmement long pénalise les performances.

3 Nouveau: capot démontable bien pratique.

4 Le volume de coffre de 260 litres est toujours trop juste, même sur la nouvelle Smart.

Performances

La Smart Fortwo est une voiture conçue pour le trafic urbain mais elle devrait également pouvoir monter en puissance sur autoroute. Les performances de la voiture de test sont toutefois très modestes. D'une part, la puissance du moteur est tout juste, d'autre part l'étagement de la boîte manuelle à 5 rapports est trop long, ce qui conduit à une tenue de route beaucoup trop molle. Son poids considérable (+ 105kg) pénalise aussi fortement ses performances. L'accélération de 0 à 100 km/h a été mesurée à 15,9 secondes. L'élasticité (par exemple, l'entrée sur autoroute) est également trop longue. La consommation de 6,0 l/100 km est clairement trop élevée vu la dimension du véhicule et les prestations offertes.

Qualités routières

Les qualités routières sont typiques d'une Smart mais cependant pas mauvaises. Ainsi, en raison du court empattement, il est difficile d'empêcher les mouvements de tangage. La direction active à assistance variable mérite toutefois des louanges. Sur autoroute comme en trafic urbain, elle est directe et informative. Le châssis relativement ferme (châssis sport en option) négocie les virages avec nervosité et tient bien la route, ce qui renforce nettement le sentiment de sécurité.

Sécurité

Sur le plan de l'équipement de sécurité, la Smart Fortwo peut bien rivaliser avec les plus grands. Cinq airbags (y compris l'airbag genoux), l'assistant au démarrage en côte ou le système antivent latéral sont de série. L'habitacle Tridion avait déjà fait ses preuves lors des crash-tests sur les modèles précédents. La visibilité circulaire est bonne.

Particularités

La charge utile de série de 270 kg aurait été largement suffisante pour la Smart, mais le véhicule testé était bien plus lourd qu'indiqué (105 kg en plus), ce qui fait que la charge utile n'était que de 165 kg.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	999 ccm
Cylindres	3
Soupapes par cylindre	2
Suralimentation	oui
Puissance max.	52 kW
Couple max.	91/2'850 Nm/trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m5
Traction	arrière

Carrosserie

Type de carrosserie	coupé
Poids à vide sel. construct	880 kg
Charge tractable max.	— kg
Volume du coffre petit	260 litres
Volume du coffre grand	350 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/80'000 km
Garantie mobilité	30 ans/illimité
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

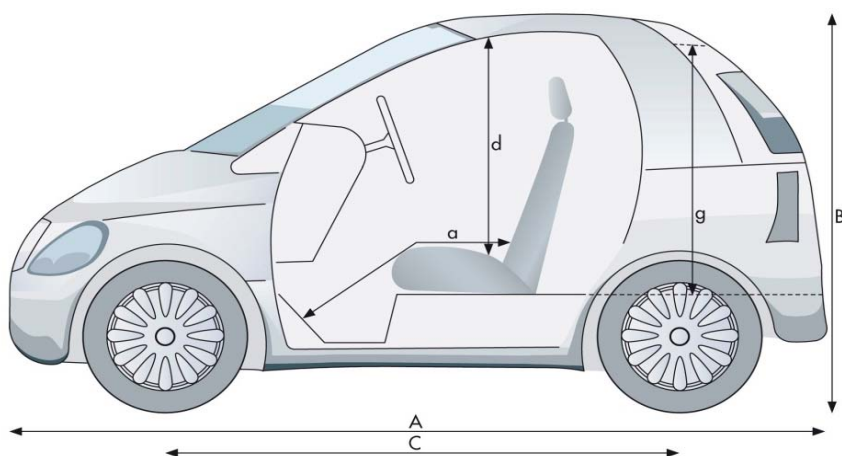
Prix

Prix de base	16400 CHF
Prix du véhicule de test	21735 CHF

Accessoires (extrait)

- pack Edition #1
- réservoir de 35 litres
- set dépannage
- tapis velours noir
- boîte à gants verrouillable

Pneu du véhicule de test	185/50R16 204/45R16 Conti av:165/65R15 ar:185/60R15
Dimension minimale	



a de/à 92 cm/111 cm

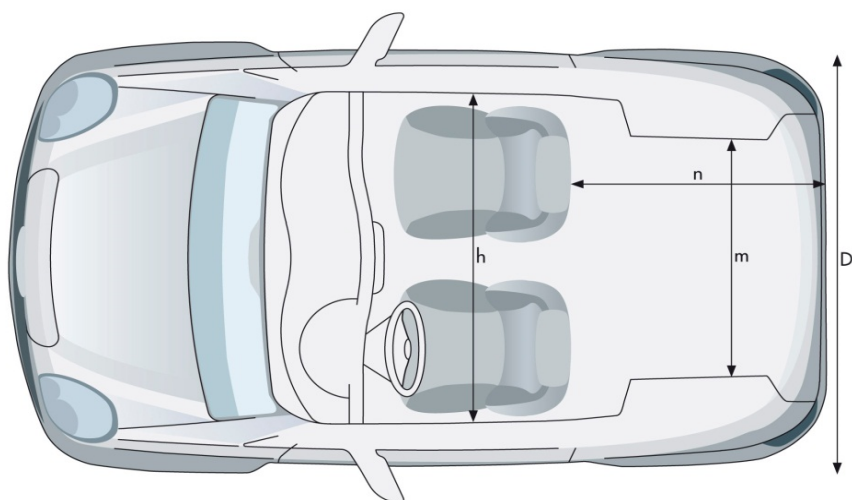
d 104 cm

g 66 cm

A 270 cm

B 154 cm

C 187 cm



h 142 cm

m 90 cm

n 57 cm

D r:185/60R15 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	52.8 kW
Ecart avec le constructeur	+0.8 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	56 km/h affiché
à 80 km/h	75 km/h affiché
à 100 km/h	94 km/h affiché
à 120 km/h	114 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	985 kg
Ecart avec le constructeur	+105 kg
Charge du véhicule de test	165 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	14.4 s
TCS	15.9 s

Elasticité (3^e et 4^e rapports)

60 - 100 km/h	11.6 s
80 - 120 km/h	14.6 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	2028 m
1000 m effectifs sont	986 m tachymètr

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	37.0 m
Décélération moyenne	10.4 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	7.3 m
droite	7.3 m

Insonorisation

à 60 km/h	63 dB(A)
à 80 km/h	67 dB(A)
à 100 km/h	69 dB(A)
à 120 km/h	72 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	10 ans 80000 km

Service selon constructeur

affichage km
affichage mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 3'059.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.59 CHF/km
à 15'000 km/an	0.44 CHF/km
à 30'000 km/an	0.29 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	4.9	3.7	4.1
TCS	5.5	3.8	4.4

Consom. du test

5.8 l/100 km

Emissions de CO₂

usine	93 g/km
TCS	99 g/km
moyenne suisse	144 g/km
étiquetteEnergie	B

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.18 m
	arrière	1.96 m
Visibilité	avant	2.83 m
	arrière	3.44 m

APPRÉCIATION TCS

Équipement |||||

Équipement sécurité |||||

Coût des services |||||

Insonorisation |||||

Visibilité circulaire |||||

Freinage |||||

Consommation usine |||||

Consommation au test |||||

Consommation véh. testé ||||

TABLEAU COMPARATIF

	SMART	FIAT	TOYOTA	VW
	Fortwo 1.0 52 kW passion	500 1.2 Lounge	Aygo 1 X	UP 1 BMT move up
Prix (CHF)	16'400.-	17'490.-	13'900.-	16'850.-
Cylindrée (cm ³)	999	1242	998	999
Puissance (kW/CV)	52/71	51/70	51/69	55/75
Couple max. (Nm/trmin)	91/2'850	102/3'000	95/4'300	95/3'000
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	4.4 B(2)	4.7(1) C(2)	4.2 B(2)	4.2(1) B(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	72	73(5)	73	71(6)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.44	0.47	0.41	0.44
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	HHHHH	HHHHI	HHHHH	HHHHH
Test Touring (numéro/année)	3/2015	1/2008(5)	17/2014	10/2012(6)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) total des coûts sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Fiat 500 1.4 Lounge

(6) VW UP 1.0 black up