

Essai - Smart Fortwo Cabrio : En perte d'identité ?

Voilà 23 ans déjà que Smart, en collaboration avec Daimler, propose sa mini citadine. Aujourd'hui Wheels And You prend le volant de la dernière mouture en déclinaison cabriolet.



- 3 cylindres, essence, 999 cm³
- 71 ch à 6'000 t/min
- 91 Nm à 2'850 t/min
- Boîte de vitesses auto. twinamic, 6 rap.
- Vitesse maxi : 151 km/h
- 0 à 100 km/h en 15.5 sec.
- Poids : 975 kg
- Long./larg./haut. (mm): 2'695 x 1'663 x 1'555
- Conso. mesurée : 6.2 l/100 km
- Emissions CO₂ : 99 g/km (C)
- dès CHF 19'845.-, mod. essayé: CHF 27'225.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Xavier Bais, Marc-Philip Jennings

Je me rappelle encore de Monsieur Hayek venant exposer son projet devant l'étudiant que j'étais à l'époque. C'était révolutionnaire. Depuis, la Smart a connu

un réel succès. Désormais la Fortwo troisième mouture, apparue en novembre 2014, est conçue en collaboration avec Renault. D'abord sortie en boîte mécanique, peu pratique pour ce style de voiture, elle est très vite revenue en boîte auto. Depuis peu est apparue une version découvrable.

Il faut savoir qu'auparavant, ce modèle cabriolet représentait 20% des ventes, une part de marché non négligeable qu'il convenait de ne pas abandonner. Voyons en détails ce qu'apporte cette nouvelle génération et si, comme le souhaite Madame Annette Winkler, patronne de Smart, cette auto évoque toujours « la joie de vivre citadine ».



A l'extérieur

Le look, est-ce un élément capital ? Là, je me demande, et pour la première fois, si c'est vraiment important de rouler dans une belle voiture. Parce que très sincèrement, cette troisième génération ne nous a pas gâtés. Qu'est-ce qu'elle est moche ! Et pourtant, je suis un « Smartien ».

Je les ai toutes conduites et totalise plus de 100'000 kilomètres au volant de celles que j'aime appeler avec affection mes « boulettes ». Cependant, mes anciennes boulettes avaient ce côté décalé mais très smart, voire élégant, qui leur était propre. Si, si. Mais cette dernière génération a pris des hanches tout en gardant la même longueur de 2m70. La boulette est devenue un cube !

Sa face avant a dû être créée un vendredi en fin de journée après un crash test... La norme « piétons » nous dit-on ! Elle a bon dos, enfin plutôt rond museau. J'admets qu'elle a de beaux phares à led avec un iris interne « smartien » qui adoucit sa face, ainsi qu'une calandre joyeuse de « bouche qui rit », mais est-ce suffisant ? A vous de juger.

Je pense qu'il faut oublier les anciennes générations et prendre la nouvelle comme elle est. L'arrière reste dans l'esprit de la marque, avec les anciens petits

feux qui ne font plus qu'un. La lunette est restée en verre, gage d'un meilleur vieillissement qu'une lunette en plexi. Les jantes, sur cette finition, sont d'un design moderne et lui vont bien.

On peut choisir la couleur de la cellule tridion et la faire ressortir, ou prendre du full Black. Il y a une palette de choix, de quoi se faire une voiture colorée, ou pas. Notre voiture d'essai ose le rouge pour la cellule et le blanc pour le reste. Pas courant. Au final, les différentes personnes croisées ont aimé.

Cette version cabriolet reprend le principe du toit qui coulisse en deux temps. Premier temps, c'est juste le toit qui se libère, deuxième temps, il descend vers la malle en emportant la lunette arrière qui se replie en « portefeuille ». Il est électrique et peut être activé en roulant. Top ! On peut ensuite retirer les arches et les ranger comme auparavant dans un logement dédié dans la ridelle de la malle arrière.



A l'intérieur

Premier changement, et pas des moindres lorsqu'on a ses habitudes, c'est l'emplacement de la clé de contact. Adieu la clé entre les sièges, on revient au traditionnel logement à droite, sous le volant. Les deux « boules » compte-tours et horloge (options à l'époque) situées au centre du tableau de bord migrent en une seule « boule » mieux placée à gauche, à la base du montant du pare-brise.

Les sièges semblent être les mêmes, toujours aussi fermes, mais celui du conducteur peut enfin se régler en hauteur. Le volant aussi se règle en hauteur, permettant ainsi une meilleure position de conduite et ce quel que soit le gabarit du conducteur.

Le volant multifonctions offre désormais la possibilité de gérer la radio, l'ordinateur de bord et le limiteur de vitesse, le tout de manière très intuitive et facile d'accès. Le système multimédia nommé MirrorLink a bien évolué et propose

des applications modernes. Le dessus de la planche de bord est cosu mais le reste, dessous et côté de portières, s'agrémente de plastique de moins bonne facture. Sur ce point, je constate une régression par rapport aux précédentes générations.

Autre grand changement, la pseudo intégration du combiné Radio/GPS de 7 pouces. On sent la touche Renault et les habitués de la marque au losange ne seront pas dépaysés pour manier ce combiné au demeurant très ergonomique, tactile et rapide. Pour moi, je regrette cette uniformisation, j'aurais aimé une présentation plus décalée et plus fun, quelque chose qui corresponde mieux à l'image Smart.

Le coffre, avec ses 260 litres, est petit mais suffisant pour des courses de deux personnes pour une semaine. Le dossier passager se replie à l'horizontale, ce qui peut être pratique pour loger des objets plus longs.



Sous le capot

Quelle que soit la carrosserie choisie, ce sont les nouveaux moteurs essence basés sur la même plateforme qui équipent ces nouvelles Smart. Rappel pour certain, le moteur est toujours situé à l'arrière de la voiture. Seule la version la plus puissante (90 ch) est dotée d'une suralimentation via un turbocompresseur. Que dire sinon répéter que les versions atmosphériques, 61 ch (pas dispo sur la cabrio) et 71 ch, sont à éviter si l'on souhaite faire du kilométrage, surtout si des routes montagne font partie du trajet.

C'est la version de 71 ch qui équipe notre voiture d'essai. A moins d'adopter une conduite sur le petit couple de 91 Nm et de changer les rapports dès 4'000 t/min, ce petit moteur n'offre pas vraiment de plaisir. Il trompe son monde sur les deux premiers rapports, puis il s'essouffle et rend la conduite peu enjouée, pas du tout en rapport avec le plaisir que ce petit cabriolet des villes peut offrir par ailleurs. La motorisation fait tout ce qu'elle peut, mais elle passe son temps à s'emballer

jusqu'en haut de sa zone rouge. Puis, à 6'200 t/min, le rapport supérieur s'enclenche et l'on redescend à 4'000 t/min, obligeant le moteur à mouliner de plus belle. J'ai de la peine pour lui.

De plus, à turbiner dans les tours, j'arrive à une consommation probablement supérieure à celle du moteur turbo plus puissant. Tout au long de mon essai, j'ai mesurée une moyenne de 6.2 l/100km contre 5.6 l/100km affiché sur l'ordinateur de bord. Si vous le pouvez, n'hésitez pas à ajouter un peu d'argent pour vous offrir la version plus puissante. Hormis cela, on peut relever des progrès au niveau châssis, nous y reviendrons.



Au volant

La première chose perçue dès le démarrage est la direction super légère et surtout le rayon de braquage. Epoustouflant ! La voiture pivote sur son train arrière et comme on est pratiquement assis dessus on a l'impression de tourner sur place. Je pense que je n'ai jamais conduit de voiture qui tourne sur un rayon aussi court. Au début, ça déstabilise mais, la direction se durcissant, on finit par en jouer. En ville, c'est le pied. Il faut apprendre à ne pas trop braquer, au risque de rater son créneau et de se retrouver à angle droit par rapport au trottoir au lieu d'y être parallèle.

Sur route aucun problème et, quand les virages approchent, on n'en fait qu'une bouchée. Mais attention encore, au départ il faut souvent effectuer de légères corrections, le temps de s'habituer à l'angle de braquage. Sur autoroute, la voiture est toujours sensible aux rafales de vent et ce malgré un « assistant vent latéral » de série. Ce système agit dès 70 km/h sur la direction et sur le système de freinage via les capteurs ESP. Tout logiquement, il y a aussi plus de bruits d'air que dans un coupé. Mais une fois décapoté on oublie tout. On est vraiment bien protégé des courants d'air, surtout en position totalement ouverte.

Le châssis, disais-je plus haut, a bien évolué, car même avec un empattement de

1,87 mètre, cette nouvelle Smart semble plus stable que les générations précédentes, ceci grâce à un nouveau système d'amortissement qui reste néanmoins très ferme. La largeur a augmenté (+11 cm) offrant des voies plus grandes. Les aides électroniques encore mieux calibrées font de cette lilliputienne une voiture aussi sûre qu'une citadine de taille supérieure. La gamme offre maintenant de nouvelles options payantes comme l'aide au stationnement arrière, la caméra de recul, le détecteur de voie et des équipements de série comme l'assistant au vent latéral, les feux stop adaptatif clignotants, le tempomat avec limiteur de vitesse et un contrôle de la pression des pneus.

J'avais hâte d'essayer la nouvelle boîte de vitesse automatique, la twinamic, une boîte à double embrayage conçue comme une boîte à trois arbres. Elle est constituée de deux boîtes de vitesses partielles avec chacune son propre embrayage et six rapports. Là, il faut l'admettre, les progrès sont énormes, même avec ce petit moteur. La voiture gagne en fluidité et la gestion rapide des rapports offre un immense plaisir de conduite. Je préconise de prendre l'option « palettes au volant », c'est plus fun pour ce type de voiture.



Verdict

A mes yeux, cette nouvelle mouture a perdu de son esprit novateur et flirte trop avec sa notoriété. Cela reste un bon produit mais la qualité perçue, même en prenant une version bien équipée, reste en-deçà de la génération précédente. J'aurais aimé plus de high-tech de série et un design intérieur plus osé.

Esthétiquement, elle est moins mignonne qu'avant et perd de son identité. Oublions le petit moteur atmosphérique qui, pour moi, ne devrait pas être au catalogue de cette Cabrio, pour lui préférer le moteur turbo.

Toutefois, cette nouvelle Smart reste une urbaine cohérente, sûre et plaisante à vivre, on se sent zen à son volant. Elle passe presque partout et ça c'est du luxe. Un luxe et un logo qu'il faut néanmoins payer fort cher, CHF 27'225.- pour la voiture essayée et ses options. A noter que les tarifs débutent à CHF 19'845.- pour la gamme Cabrio contre CHF 13'900.- pour la Fortwo normale.



Prix et options - Smart Fortwo Cabrio twinamic

Prix de base : CHF 22'490.-

Peinture de la cellule trillion en rouge Jupiter CHF: 325.-

Pack rangement : CHF 80.-

Tapis velours noir : CHF 55.-

Pack confort : CHF 350.-

Eclairage d'ambiance : CHF 195.-

Pack média : CHF 930.-

Radio Digital DAB : CHF 390.-

Système audio JBL : CHF 705.-

Fonction d'avertissement des distances : CHF 325.-

Caméra arrière : CHF 445.-

Réservoir 35 litres : CHF 80.-

Pack vision : CHF 660.-

Compte tours : CHF 195.-

Prix TOTAL : CHF 27'225.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Smart / Mercedes-Benz Schweiz AG pour le prêt de cette Smart Fortwo Cabrio.



A lire aussi

Nouveauté – Smart Brabus

Nouveauté – Smart Fortwo Cabrio

Nouveauté – Smart Fortwo et Forfour

Genève 2012 – Smart ForTwo

