

# Nouvelle MCC Smart

Lors de son lancement, fin 1997, la Smart en avait laissé beaucoup sceptiques quant à ses chances de réussite, et ses premières années de production n'ont rien eu d'un chemin jonché de roses.

Pourtant, avec l'élargissement de sa «gamme» – une deuxième carrosserie (la Cabrio) et un deuxième moteur (le turbo Diesel CDI) –, la lilliputienne commence tout doucement à conquérir une niche du marché.

C'est ainsi que, l'année dernière, il s'est vendu en Europe quelque 110.000 Smart, ce qui représente une hausse de plus de 10% par rapport à 2000, la première année de relatif succès pour la firme MCC Smart GmbH. Entre-temps, d'autres modèles ont été mis en chantier chez Smart, entre autres un petit coupé et un roadster dont nous avons pu voir les prototypes (il n'est pas certain que tous deux entreront en production, mais pour au moins l'un d'eux, ce sera à coup sûr le cas) et, pour un peu plus tard, la 4 places que maints clients potentiels de Smart continuent de réclamer. Cette dernière partagerait sa technique et sa plate-forme avec les futures microvoitures de Mitsubishi et Hyundai, les deux constructeurs étant liés au groupe DaimlerChrysler, dont MCC fait partie intégrante.

En attendant ces nouveautés importantes, chez Smart, on s'est penché sur le City Coupé et le Cabrio pour les réactualiser. Un léger restylage, principalement sous-cutané, qui fera sentir ses effets dans le domaine du plaisir de conduite.

V'là les palettes

La nouveauté majeure pour la Smart 2002 est indubitablement la possibilité de commander la boîte 6 robotisée depuis le volant. Nos lecteurs fidèles se souviennent que, lors d'une visite au préparateur allemand Brabus, nous avons pu prendre en main une Smart tunée, dont la nouveauté technique la plus agréable consistait en la possibilité d'utiliser sa boîte sur le mode séquentiel via des palettes au volant. Cette option intéressante est dorénavant proposée par l'usine sur toutes les versions.

Les deux petites palettes sont actionnées du bout des doigts, celle de droite pour «monter» les rapports, celle de gauche pour rétrograder. Nous sommes curieux de savoir si, comme chez la Ferrari 360 Modena F1 ou les Alfa Selespeed, un double débrayage automatique accompagné d'un coup de gaz rendra plus agréables les changements de rapports, jusqu'ici critiqués. En tout cas, chez Smart, on affirme que l'ensemble du dispositif a été revu en profondeur.

Une deuxième amélioration bienvenue est l'agrandissement du réservoir à carburant pour les modèles à essence, dont la contenance passe de 22 à 33 l. C'est vrai qu'il était irritant, pour l'utilisateur d'une Smart à essence – qui consomme tout de même au minimum 6 l/100 km dans son biotope naturel qu'est le milieu urbain –, de devoir se ruer à tout bout de champ vers la pompe la plus proche pour faire le plein. Désormais, un conducteur calme devrait atteindre une autonomie de quelque 500 km.

Demi-cabrio

Extérieurement, la Smart change peu, hormis la possibilité de se la faire livrer dans de nouvelles couleurs ou, pour le City Coupé, de s'offrir un grand toit ouvrant en verre de sécurité dont le panneau de 72 cm sur 42 coulisse sur simple pression d'un bouton. Ce modèle reçoit en outre les phares en double ellipse inaugurés par le Cabrio, tandis que ses feux arrière circulaires s'abritent désormais derrière une glace claire.

Pour le reste, quelques détails ont été revus, comme la possibilité de commander désormais en option usine le compte-tours, la pendulette et le tiroir sous le siège du conducteur, ce qui n'impose plus de les faire monter en accessoire dans un Smart Center. L'exécution Passion a désormais droit d'office à un couvre-bagages flexible, et le tiroir sous le siège du conducteur se retrouve également dans les Pulse et Passion en version Cabrio.

En ce qui concerne les moteurs, rien ne change. Le tricylindre à essence suralimenté de 0,6 litre reste proposé en 45, 55 et 62 ch, à cette nuance près que la variante Cabrio n'a pas droit à la puissance la plus faible. Son homologue turbo Diesel 0,8 litre de 41 ch remplace également.

En dépit de ces améliorations, on ne s'attend pas à une hausse significative des ventes pour 2002 (en Belgique et au grand-duché de Luxembourg, il s'est vendu l'an passé respectivement 2.150 et 250 Smart). Cela dit, on s'est sérieusement attelé au renforcement du réseau et à l'extension du concept de mobilité. Ainsi, l'alignement sur la directive européenne ayant porté la garantie générale à 2 ans, l'acheteur a désormais également droit pendant toute cette période à l'assistance-dépannage.

Pour l'heure, la chasse aux partenaires commerciaux se poursuit afin d'offrir aux clients des Smart-avantages spéciaux, par exemple des places de parking adaptées et réservées. C'est donc pour 2003 que le grand bond en avant est attendu, avec l'arrivée de tout nouveaux modèles.

Source : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le lundi 21 janvier 2002

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/1071-nouvelle-mcc-smart.html>