

Lunes, 28 de septiembre de 2026 09:00 CEST

El smart #2 contará con la célula Tridion Cell Evo para ofrecer un nuevo nivel de seguridad en el segmento de los coches urbanos



- La próxima generación de la célula de seguridad Tridion del nuevo smart #2 garantizará una estructura de carrocería diseñada para cumplir con elevados estándares de seguridad.
- La Arquitectura Eléctrica Compacta (ECA, en inglés) combina una conducción ágil y un aprovechamiento eficiente del espacio en un formato ultracompacto.
- El equipo de diseño global de Mercedes-Benz logra que el smart #2 represente la evolución del icónico coche urbano de smart para una nueva era de la movilidad eléctrica.

28 de septiembre de 2026, Alcobendas (Madrid).

El nuevo smart #2 ¹ ofrecerá un nuevo nivel de seguridad para vehículos urbanos gracias a su estructura de carrocería Tridion Cell Evo. La seguridad es un atributo fundamental del smart #2, independientemente de sus dimensiones compactas. Las mejoras en la rigidez del chasis y en los puntos de resistencia estructural garantizan la seguridad y la confianza del conductor, tanto en entornos urbanos como en carretera. La nueva generación de la reconocida célula de seguridad Tridion complementa esta solidez estructural, combinando

unas dimensiones exteriores compactas con una estructura robusta que cumple con los estándares de seguridad actuales.



La nueva célula Tridion Cell Evo

Tridion Cell Evo: comprometida con la seguridad

Con la célula Tridion Cell Evo, el equipo de ingeniería y desarrollo de smart ha evolucionado uno de los elementos más característicos de la filosofía de seguridad de la marca para adaptarlo a la nueva era eléctrica. Más del 78 % de la estructura de la carrocería está fabricada en acero de alta resistencia, complementado por una configuración de acero de tres capas y materiales con una resistencia a la tracción de hasta 1.800 MPa (megapascuales). Con una rigidez torsional de 39.000 Nm/° (par motor por grado), la estructura ha sido diseñada para ofrecer una rigidez excepcional y es capaz de soportar una carga sobre el techo superior a las cuatro toneladas.

La protección de los ocupantes se ve reforzada por siete airbags y un avanzado sistema de cinturones de seguridad que combina la tecnología de pretensado pirotécnico en la banda ventral (PLP) y la lengüeta de bloqueo en caso de colisión (CLT). Estos sistemas contribuyen a mejorar la sujeción de la pelvis y las extremidades inferiores, así como a reducir el desplazamiento hacia delante de los ocupantes en caso de impacto. El sistema de baterías cuenta con la protección de un diseño estructural de varias capas, lo que refuerza aún más el concepto de seguridad del smart #2. Asimismo, el smart #2 ha sido sometido a exhaustivas pruebas de validación de estabilidad y dinámica vehicular.



Siete airbags protegen a los ocupantes

"Con el smart #2, nuestro equipo de I+D se ha centrado en validar la célula Tridion Cell Evo y la plataforma ECA en condiciones reales, abarcando desde la conducción urbana hasta pruebas exhaustivas en carreteras y autopistas europeas. Esta labor garantiza que la estructura y la configuración del vehículo –orientadas a la seguridad y la agilidad– estén ajustadas específicamente a los estándares y a las condiciones de conducción de Europa de cara a su lanzamiento al mercado. "

Dr. Tilo Schweers, Vice President I+D smart Europe

La plataforma ECA : La base técnica del smart #2

En el corazón del smart #2 se encuentra la plataforma ECA, desarrollada por el equipo internacional de ingeniería de smart. Se trata de una arquitectura totalmente eléctrica diseñada específicamente para el biplaza ultracompacto de la marca. La plataforma ECA combina un habitáculo espacioso, un avanzado sistema de propulsión eléctrica, estructuras de seguridad robustas y una dinámica de conducción ágil; todo ello integrado en unas dimensiones exteriores excepcionalmente compactas, con una carrocería de menos de tres metros de longitud.



Plataforma ECA

A pesar de sus dimensiones ultracompactas, la plataforma exclusiva ECA alberga una batería de 35,8 kWh con celdas de CATL, con el objetivo de alcanzar una autonomía combinada de 290 km (WLTP) y admitir carga rápida de CC del 10 % al 80 % en 20 minutos². La plataforma ECA también incorpora un sistema de propulsión eléctrica altamente integrado de tipo «11 en 1». Esta unidad compacta combina diversas funciones, como la propulsión eléctrica, la electrónica de potencia y los sistemas de control. Este enfoque reduce la complejidad del empaquetado y favorece un uso eficiente del espacio, lo que da lugar a las dimensiones ultracompactas del smart #2.

Dinámica urbana y agilidad sin esfuerzo

Con un diámetro de giro entre bordillos de tan solo 6,95 metros, el smart #2 ha sido diseñado para desenvolverse con facilidad por calles estrechas, plazas de aparcamiento reducidas y entornos urbanos congestionados. El smart #2 es el único vehículo de su segmento que incorpora una suspensión trasera independiente multibrazo. Esta suspensión, combinada con la configuración de tracción trasera y un reparto de pesos del 50:50 entre ambos ejes, contribuye a una conducción ágil, estable y con una respuesta precisa. Toda la gama del smart #2 contará de serie con neumáticos de anchura diferenciada: más estrechos en el eje delantero y más anchos en el trasero. Esta configuración favorece la precisión de la dirección y la maniobrabilidad en el tren delantero, al tiempo que mejora la adherencia y la estabilidad en la parte posterior del vehículo.

Diseño distintivo con ingeniería avanzada

El smart #2 adopta la característica configuración de «ruedas en los extremos» que ha definido el equipo de diseño de Mercedes-Benz a smart desde sus inicios. Sus cortos voladizos y sus dimensiones ultracompactas maximizan el espacio interior del habitáculo, al tiempo que contribuyen al carácter inconfundible del smart #2. El smart #2 se dirige a París

para su estreno mundial en el Salón del Automóvil de París, el próximo 12 de octubre de 2026.



Notas

¹smart #2: se trata de datos preliminares. El vehículo se encuentra actualmente en fase de homologación para la UE. Estos datos están sujetos a la homologación definitiva, por lo que pueden sufrir modificaciones. Una vez finalizado el proceso de homologación de la UE, smart publicará las cifras oficiales a través de los canales habituales. El vehículo mostrado puede incluir equipamiento opcional no disponible en todos los mercados ni para todas las versiones, o bien disponible únicamente con coste adicional.

²En condiciones óptimas, es posible cargar del 10 % al 80 % en una estación de carga rápida de CC de 65 kW en menos de 20 minutos.

Acerca de smart

smart Europe GmbH fue fundada en junio de 2020 como una filial de propiedad íntegra de smart mobility International Pte. Ltd., con sede en Leinfelden-Echterdingen, cerca de Stuttgart. El equipo internacional de smart Europe es responsable de todas las actividades de ventas, marketing y posventa de la próxima generación de vehículos smart, así como de los productos y servicios de la marca en el mercado europeo. Con Wolfgang Ufer como CEO y Martin Günther como CFO, la empresa desarrolla todo su potencial en Europa a través de un modelo de negocio altamente eficiente y orientado al cliente. La joint venture internacional de smart fue creada por Mercedes-Benz AG y Geely Holding Group. smart se posiciona como un proveedor líder de vehículos eléctricos inteligentes en el segmento Premium.

Datos del contacto

Comunicación
prensasmart@sd360.es

Copiar enlace

<https://media.smart.com/es-ES/272381-el-smart-2-ofrecera-un-nuevo-nivel-de-seguridad-unico-para-vehiculos-urbanos-gracias-a-su-celula-tridion-cell-evo-y-in-the-city-car-se/>