

Lundi 28 septembre 2026 14:10 CEST

La smart #2 sera équipée de la cellule Tridion Evo, offrant un nouveau niveau de sécurité dans le segment des citadines



- La nouvelle génération de l'emblématique cellule de sécurité Tridion de la nouvelle smart #2 garantira une structure conçue pour répondre à des normes de sécurité élevées.
- La plateforme ECA associe agilité de conduite et optimisation de l'espace dans un format ultra-compact.
- Imaginée par l'équipe de design Mercedes-Benz Global Design, la smart #2 100% électrique fait évoluer l'emblématique citadine deux places de smart pour une nouvelle ère de la mobilité électrique.

28 septembre 2026, Leinfelden-Echterdingen, Allemagne. La future smart #2 offrira un nouveau niveau de sécurité dans le segment des citadines grâce à sa cellule Tridion Evo. La sécurité constitue une caractéristique essentielle de la smart, même avec ses dimensions compactes¹. Les améliorations apportées à la rigidité du châssis et aux points de contrainte structurels contribuent à garantir la sécurité et la sérénité du conducteur, aussi bien en ville que sur autoroute. La nouvelle génération de l'emblématique cellule Tridion EVO associe des

dimensions extérieures compactes à une structure robuste répondant aux exigences actuelles en matière de sécurité.



La nouvelle cellule Tridion Evo

La cellule Tridion Evo : aucune concession en matière de sécurité

Avec la cellule Tridion Evo, les équipes R&D et engineering de smart ont fait évoluer l'un des éléments les plus emblématiques de la philosophie de smart en matière de sécurité. Plus de 78 % de la structure de la carrosserie est composée d'acier à haute résistance, complété par une configuration en acier à trois couches et des matériaux offrant une résistance à la traction pouvant atteindre 1 800 MPa. Avec une rigidité en torsion de 39 000 Nm/deg, la structure a été conçue pour offrir une rigidité exceptionnelle et supporter une charge sur le toit de plus de quatre tonnes.

La protection des occupants est renforcée par sept airbags et un système de ceintures de sécurité avancé combinant les technologies Pyrotechnic Lap Pretension (PLP) et Crash Locking Tongue (CLT). Ces systèmes contribuent à améliorer le maintien du bassin et des membres inférieurs et à limiter le déplacement du corps vers l'avant en cas de collision. La batterie est protégée par une conception structurale multicouche. La smart #2 a également fait l'objet d'une validation approfondie de sa dynamique et de sa stabilité.



Sept airbags pour une protection maximale

"Avec la smart #2, notre équipe R&D s'est concentrée sur la validation de la cellule Tridion Evo et de la plateforme ECA dans des conditions réelles, de la conduite en ville aux essais longue durée sur les routes et autoroutes européennes. Ce travail permet de garantir que la structure et les réglages du véhicule en matière de sécurité et d'agilité sont spécifiquement adaptés aux normes européennes et aux conditions de conduite locales, avant son lancement sur le marché. "

Dr. Tilo Schweers, Vice President R&D chez smart Europe

La plateforme ECA, fondement technique de la smart #2

Au cœur de la voiture se trouve la plateforme ECA, développée par l'équipe d'ingénierie internationale de smart. Cette plateforme 100 % électrique a été spécifiquement conçue pour la citadine deux places et ultra-compacte de smart. Elle associe un habitacle généreux, une motorisation électrique avancée, des structures de sécurité robustes et une dynamique de conduite agile. Le tout dans des dimensions extérieures particulièrement compactes, avec une carrosserie de moins de trois mètres de long.



Plateforme ECA

Malgré son encombrement ultra-compact, la plateforme ECA propriétaire intègre une batterie de 35,8 kWh équipée de cellules CATL, offrant une autonomie cible de 290 km en cycle mixte WLTP¹ et permettant une recharge rapide en courant continu de 10 à 80 % en 20 minutes². La plateforme ECA bénéficie également d'une motorisation électrique 11-en-1 hautement intégrée. Cette unité compacte regroupe plusieurs fonctions, notamment la motorisation électrique, l'électronique de puissance et les systèmes de contrôle. Cette approche réduit la complexité d'intégration et permet d'optimiser l'utilisation de l'espace, contribuant ainsi aux dimensions ultra-compactes de la voiture.

Agilité et dynamisme pour une conduite urbaine

Avec un diamètre de braquage de seulement 6,95 mètres, la smart #2 est conçue pour se déplacer facilement dans les rues étroites, les espaces de stationnement exigus et les environnements urbains difficiles d'accès. La smart #2 est le seul véhicule de son segment à être équipé d'une suspension arrière indépendante à cinq bras. Associée à une transmission aux roues arrière et à une répartition des masses de 50:50 entre l'avant et l'arrière, cette suspension contribue à offrir une conduite réactive, stable et agile. Sur l'ensemble de la gamme, la smart #2 sera équipée de série de pneus plus étroits à l'avant et plus larges à l'arrière. Cette configuration favorise la précision de la direction et la maniabilité sur le train avant, tout en améliorant l'adhérence et la stabilité à l'arrière du véhicule.

Un design emblématique au service d'une ingénierie avancée

Imaginée par l'équipe Global Design de Mercedes-Benz, la smart #2 reprend la signature des quatre roues positionnées aux extrémités de la carrosserie, qui caractérise les deux places de smart depuis leurs débuts. Les porte-à-faux courts et l'encombrement ultra-compact optimisent l'espace à bord tout en contribuant au caractère immédiatement reconnaissable

de la smart #2. La smart #2 est actuellement en route vers Paris, où elle fera sa première mondiale au Mondial de l'Auto de Paris le 12 octobre 2026.



Mentions légales

¹Ces données sont préliminaires. Le véhicule est actuellement en cours d'homologation dans l'Union européenne. Elles sont susceptibles d'évoluer jusqu'à l'obtention de l'homologation définitive. Des modifications sont donc possibles. Une fois le processus d'homologation européenne terminé, smart publiera les données officielles via ses canaux de communication habituels. Le véhicule présenté peut être équipé d'options qui ne sont pas disponibles sur tous les marchés ou pour toutes les lignes de modèles et/ou qui sont proposées moyennant un supplément.

²Dans des conditions optimales, une recharge de 10 à 80% est possible en moins de 20 minutes sur une borne de recharge rapide en courant continu de 65 kW.

À propos

smart Europe GmbH a été fondée en juin 2020 en tant que filiale à 100 % de smart Automobile Co., Ltd., basée à Leinfelden-Echterdingen, près de Stuttgart. L'équipe internationale de smart Europe est responsable de l'ensemble des activités de vente, de marketing et d'après-vente de la nouvelle génération de véhicules, produits et services smart sur le marché européen. Sous la direction de Wolfgang Ufer, CEO, et de Martin Günther, CFO, l'entreprise développe pleinement son potentiel en Europe grâce à un modèle économique hautement efficace et orienté client. smart Automobile Co., Ltd. a été créée en tant que coentreprise mondiale entre Mercedes-Benz AG et Geely Holding Group. smart se positionne comme un fournisseur de premier plan de véhicules électriques intelligents dans le segment premium.

Relations presse

Gregory Delepine

Relations Presse

gregory.delepine@mercedes-benz.com

Astrid Sergeant

Relations Presse

asergeant@agence-sergeantpaper.fr

Lien vers cette page

<https://media.smart.com/fr-FR/272382-la-smart-2-sera-equipee-de-la-cellule-tridion-evo-offrant-un-nouveau-niveau-de-securite-dans-le-segment-des-citadines/>