

Smart City Coupe

Even goede vrienden

Autotest | Op een enorm beeldscherm is TMF te zien. Uit de luidsprekers klinkt bijbehorende muziek. Dit is geen gewone auto-dealer. Hier wordt dan ook geen gewone auto verkocht. In de buurt van de Haagse binnenstad is het Smart center voor Zuid Holland te vinden. Het pand van het Smart center valt vooral op door de glazen toren waarin de voorraad Smarts te vinden is.

Nieuwste aanwinst van Smart zijn de "Smart Art" auto's. Bij deze auto's zijn de op panelen door kunstenaars patronen aangebracht. Dit maakt de auto's uniek en sommige exemplaren zijn oogstrelend mooi. Ik loop om de auto's heen en toon interesse. Na een betekenisvolle blik zijn richting te hebben geworpen komt de verkoper naar mij toe. Geen gladjanus in pak maar een keurige jonge man. Ik vertel de Smart al eerder te hebben bekeken maar zou nu graag een proefrit maken. Geen enkel probleem. Na te hebben uitgelegd naar welk model mijn voorkeur uit gaat, krijg ik in de showroom korte uitleg over de auto en het idee achter Smart. Buiten staat een demo auto waarmee ik mag rijden. Omdat deze auto "niet zomaar een auto" is, krijg ik de nodige uitleg over het schakelen, weggedrag en speciale kenmerken van de auto.

Opstellen in rijen van zes

De Smart heeft een sequentiële versnellingsbak. Dit betekent dat de versnellingen niet worden gekozen door uit een patroon de gewenste stand te kiezen, maar door de schakelknop vooruit of achteruit te duwen. Een koppelingspedaal kent de auto niet. Vooruit voor de volgende versnelling, achteruit om een versnelling terug te gaan. Naast de standen "hoger" en "lager" kan het pookje naar rechts worden geduwd waar neutraal en achteruit kunnen worden gekozen. Dankzij de duidelijke instructies van de verkoper rijd ik zonder probleem de parkeerplaats af en ga vol goede moed het hectische verkeer van Den Haag te lijf.

Al in de eerste minuut worden de woorden "je rijdt er

zo mee weg" van de verkoper waar gemaakt. De bediening is duidelijk en werkt prettig. Wel zijn de zes versnellingen vrij kort en vraagt het even gewenning om soepel en toch vlot met het verkeer mee te komen zonder de motor te veel of juist te weinig toeren te laten maken. De motor heeft een begrenzer waardoor het niet mogelijk is iets kapot te maken als de motor te veel toeren moet maken.

Een display bij de snelheidsmeter geeft aan in welke versnelling de 'bak' staat en suggereert wanneer nodig met een pijltje omhoog een volgende versnelling te kiezen. Als de auto tot stilstand komt kiest de versnellingsbak automatisch de eerste versnelling. Terugschakelen is niet meer nodig maar remmen op de motor is, in tegenstelling tot een echte automaat, met de Smart gewoon mogelijk.

De besturing is heel licht en nog net voldoende communicatief. Het stuurwiel voelt wat (te) groot. De auto daagt niet uit tot wild bochtenwerk maar heeft desondanks allerlei elektronische systemen aan boord die bij problemen voor een veilige uitweg moeten zorgen. Het weggedrag op slecht wegdek kan niet door elektronische hulp worden verbeterd. Door de zeer korte wielbasis rammelt en schudt de auto over tramrails en oneffenheden op een manier die mij doet terugdenken aan mijn eerste rijlessen en de oorlog met de koppeling.

Snel weg

Tijdens het invoegen op de snelweg A13 rijdt een duidelijk gehaaste Volkswagen Bora 2.0 voor mij. In een poging deze bij te houden grijpt de begrenzer een

keer in, maar de Smart weet dicht in de buurt van de gespierder voorganger te blijven. Zowel in de stad als op de snelweg levert het drie cilinder turbo motortje prima prestaties. De motor is niet de stilste en zou op een lange rit misschien wat vervelend kunnen worden. De drie cilinder motoren van Suzuki lopen voor het gehoor mooier en rustiger.

Na zo'n 20 minuten sturen beginnen ook de versnellingsbakverhoudingen duidelijk te worden en daagt de Smart uit tot brutaal rijden door de stad. De auto is bovendien zo kort dat ieder gaatje dat in het verkeer valt snel is te gebruiken. Als stadsauto een tien. Op de snelweg laat de sprint van 100 tot 120 te wensen over maar is zeker niet onaanvaardbaar traag. Na een enthousiast verhaal van een Smart eigenaar hoor ik dat de auto bij dagelijks gebruik 1:24 verbruikt, vergeef ik het de drie cilinder.

Konijn uit de hoed

De Smart voelt van binnen net zo ruim als een Renault Twingo of Espace. Eenmaal buiten de auto krijg ik het "konijn uit de hoed" gevoel. Hoe kan ik zo ruim zitten in zo'n klein doosje? Het interieur geeft een gevoel van ruimte, veiligheid en toch ook geborgenheid. Ook tussen in- en uitvoegende vrachtwagens op het Prins Claus plein voel ik mij volkomen veilig.

De snelheidsmeter is, conventioneel, achter het stuurwiel geplaatst. Een optionele klok en toerenteller staan in het midden van de auto op het dashboard. Om snelheidsmeter en toerenteller in de gaten te houden moet het oog niet alleen van links naar rechts kijken maar ook opnieuw focussen door het verschil in afstand. Niet onoverkomelijk, maar ik had liever alle meters middenop het dashboard gezien zoals bij Renault Twingo of Lancia Ypsilon. In het donker licht de achtergrond van de meters op en blijven getallen en wijzer zwart. Heel fraai.

De fraaie en heerlijk zittende stoelen bestaan uit een stevig frame met daarbinnen een strak gespannen net. De hoofdsteunen zijn geïntegreerd en zijn hoog genoeg om daadwerkelijk een whiplash te voorkomen. Het uitrustingsniveau van de Smart is ongekend in zijn prijsklasse: ABS, twee airbags, elektrische ruitbediening, startblokkering, centrale

portiervergrendeling met afstandsbediening en eerder genoemde sequentiële zesversnellingsbak.

Op uitnodiging van de verkoper test ik het ABS op een rustig stukje weg. Vanaf een gangetje van 40 KM/h trap ik vol op de rem. De auto mindert onmiddellijk vaart, laat een fractie van een seconde bandengepiep horen en komt daarna prachtig gedoseerd tot stilstand. Een veilig gevoel; nu snap ik waarom de verkoper dit expliciet adviseerde te doen.

Bovendien is de Smart extra veilig door de half automaat. Na noodstop als kiest de automaat zelf de eerste versnelling en zal de motor niet af slaan; iets wat levens kan redden na een noodstop op een drukke weg. Het bedienen van de pedalen vraagt enige gewenning. De pedalen komen niet zoals meest gangbaar uit de hemel, maar juist uit de bodem van de auto. Het is daarom de eerste minuten even lastig subtiel gedoseerde druk uit te oefenen.

Conclusie

Als ik de auto na de proefrit terug breng zijn de drie parkeerplaatsen van de demo auto's gevuld door één BMW uit de 3-serie. Pijnlijk wordt ik er aan herinnerd hoe klein het object van mijn proefrit is. Al snel gaf de Smart een geruststellend gevoel. Na even wennen en uitproberen weet de bestuurder wat hij/zij van de Smart kan verwachten. Wie in deze prijsklasse winkelt moet de Smart zeker proberen, het is een aangename kennismaking.

Zowel auto als dealernetwerk proberen zich in positief opzicht te onderscheiden van de rest. Na twee bezoeken en een proefrit heb ik een goed gevoel over de Smart organisatie. De Smart heeft alles in zich om een goede betrouwbare vriend te worden om vele kilometers mee af te leggen. Nou ja, vriendje. (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Smart City Coupe Pure (45 kW)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	250 x 152 x 153 cm
Wielbasis	181 cm
Gewicht	730 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	150/260 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	698 cc
Cilinders / kleppen	3/
Vermogen	61 pk @ 5250 tpm
Koppel	92 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,5 sec.
Topsnelheid	135 km/u
Verbruik gemiddeld	4,7 l / 100 km
Verbruik stad	5,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 10.990,-
Prijs instapmodel	€ 9.945,-