

Smart ForTwo Cabrio (2000 - 2007)

Pril geluk

Autotest | Het gaat goed met Smart. Sinds de eerste kennismaking met de City Coupe in Autozine nummer 1 is er veel veranderd. De motor is geraffineerder geworden, het onderstel is aangepast en bovendien is de auto nu ook als cabriolet leverbaar. Tijd voor een hernieuwde kennismaking, want wat leuk was wordt nu nog leuker.

Het lijkt raar om van een auto die zo klein is als de Smart ook nog eens van een dak te ontdoen. Waar moet het dak worden opgeborgen en hoe wordt de veiligheid gewaarborgd? Smart heeft kans gezien de aanvankelijke nadelen in haar voordeel te gebruiken.

Doordat een deel van de achteropbouw blijft staan, kan het dak in drie standen worden geopend zodat naar keuze meer of minder beschutting overblijft. Met een druk op de knop (!) vouwt alleen het dak zich op om de inzittenden alvast een glimp van de zon op te laten vangen. Door de knop nogmaals in te drukken, zakt het dak naar beneden en vouwt ook de (plastic) achterraut zich op. Om het cabriogevoel compleet te maken kunnen de dakbalken worden uitgenomen en opgeborgen in uitsparingen in de achterklep. Door deze constructie wordt niets op de schaarse bagageruimte ingeleverd en blijft de cabrio even praktisch als de gesloten variant.

Om de veiligheid van de inzittenden te kunnen garanderen blijft een fors uitgevallen rollbar samen met de achterstijlen over. Voor een uk als de Smart is veiligheid van groot belang, maar het cabriogevoel is daardoor niet 100%.



Achter de hoge voorruit zitten ook lange bestuurders prima uit de wind. Vanaf 70 km/u is het, ondanks het (optionele) windscherm, wenselijk de zijruiten te sluiten. De bediening van de zijruiten is in de portieren ondergebracht, maar de bestuurder heeft helaas geen knop voor het raam aan de passagierszijde. Wie het hele dak wil sluiten is daar, inclusief het terugzetten van de dakbalken, ongeveer een minuut mee bezig. Daarna is het dak voldoende wind en waterdicht om de Smart cabrio het gehele jaar door te kunnen gebruiken.

Calimero

Evenals z'n gesloten broers is de Smart het best thuis in de stad. Ingeklemd tussen zes rijstroken vol walmende diesels en zogenaamd niet kijkende lease-rijders is het moeilijk geen Calimero-complex te krijgen. "Zij zijn groot en ik is klein". Als het verkeerslicht op groen springt schiet het cabriokuiken

er tot ieders verbazing als eerste vandoor. De kleine drie-cilinder turbomotor mag dan niet de sterkste zijn, de Smart is een stadsauto en daarom is vooral gewerkt aan een vlotte acceleratie van 0 naar 60 km/u. Voor het gevoel duurt die sprint niet meer dan twee tellen, maar de brochure zal met zeven dichterbij de waarheid zitten.

Voor snelheden boven de 80 km/u is de Smart ook in, maar het enthousiasme dat de auto in de stad toonde is dan belangrijk minder. Als de gewenste kruissnelheid op de snelweg eenmaal is bereikt, is de Smart dankzij de lange zesde versnelling redelijk stil.



Soft touch

Om het rijden in de stad nog prettiger te maken is op de "Smart & Passion" het "softtouch" systeem leverbaar. Dit is de sequentiële versnellingsbak die ook in andere Smarts is te vinden, maar nu aangevuld met een automaat. Door op een knopje op de zijkant van de versnellingspook te drukken, neemt de elektronica het schakelen uit handen.

De automaat heeft een uitgesproken voorkeur voor zuinig rijden (Smart-rijders noemen een verbruik van 1 op 24 of beter). Al bij lage toeren kiest het systeem een volgend verzet met als gevolg dat het schakelen niet altijd even soepel verloopt. Door op het schakelmoment iets gas terug te nemen rijdt de auto ineens veel rustiger. Na een dag rijden met het softtouch systeem blijft zelf schakelen toch de voorkeur houden. De automaat is vooral prettig in de

file.

Een duidelijk verschil met de eerste generatie Smarts is het onderstel. Alle nieuwe Smarts, dus ook deze cabrio, zijn zachter en dus comfortabeler geveerd dan hun voorgangers. Op goed of matig wegdek doet het onderstel niet onder voor dat van andere kleintjes. Alleen op zeer onregelmatig wegdek met putdeksels en tramrails wordt de Smart door de zeer korte wielbasis onrustig. Het bochtgedrag van de cabriolet is goed. Het is duidelijk aan te voelen wanneer de limiet is bereikt, waarna de elektronica er voor zorgt dat de limiet nooit wordt overschreden.



Conclusie

Smart doet z'n naam eer aan. Wat een probleemauto lijkt te zijn als cabrio, is door een bijzonder slimme constructie een ongekend veelzijdige cabriolet geworden. Op bagageruimte, comfort, torsiestijfheid of veiligheid is niets ingeleverd ten opzichte van de Smarts met vast dak. Op gebied van rijplezier is juist veel gewonnen, want 's werelds leukste stadsauto is nog leuker geworden. ■



Specificaties

Smart ForTwo Cabrio (2000 - 2007) Pure (45 kW)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	250 x 152 x 153 cm
Wielbasis	181 cm
Gewicht	740 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	€ 14.270,-
Prijs instapmodel	€ 14.270,-