



Smart Roadster

Liefde op het eerste gezicht

Vanaf de eerste schetsen, viel de Smart Roadster al direct in de smaak bij de redactie. Sinds een eerste kennismaking tijdens de Autosalon van Parijs in 2000, zag ondergetekende uit naar een eerste proefrit. Tussen ontwerp en productie zat echter een periode van drie jaar, maar nu is de Smart Roadster dan toch eindelijk te koop. Na liefde op het eerste gezicht volgt een wittebroods (test)week.

Bij het zien van de testauto is niet direct duidelijk waarom zoveel tijd zat tussen de eerste schets en de productie-auto. Alhoewel drie jaar in autotermen een korte ontwikkeltijd is, valt op dat het productie-exemplaar niet veel verschilt van het oorspronkelijke ontwerp. Zelfs de extravagante brede driespaaksvelgen zijn gebleven.

Ook het grote publiek heeft uitgekeken naar de Smart Roadster, want de testrit zou worden getekend door een record aantal opgestoken duimen, autoliefhebbers die even een praatje komen maken en zonovergoten terrasjes waaruit stevast de woorden "Smart" en "cool" klinken in het voorbijrijden. Ook de woorden "mooie auto" kan de testrijder nu liplezen. Het mag duidelijk zijn: deze langverwachte nieuwe Smart valt in de smaak.

Vormgeving

De Roadster is gemakkelijk herkenbaar als een Smart, omdat de auto voornamelijk bestaat uit elementen die ook in de City Coupé worden toegepast. Aan de buitenkant valt vooral de Tridon-veiligheidskooi op, waar ook de City Coupé zijn goede veiligheidsreputatie aan heeft te danken. Verder is het uiterlijk vooral modern en gespierd, waarbij de uitzonderlijk kleine koplampen in een soort doorgetrokken bumper bijzonder gewaagd zijn.



Het interieur bestaat vrijwel geheel uit bestaande Smart-componenten, zij het in een compleet andere indeling. De instap is erg laag en geeft voor het eerst het idee dat dit een sportwagen is, want er zouden er nog vele volgen. De stoelen zijn gelijk aan die van de City Coupé en ook het dashboard is zeer herkenbaar. Door de lage bouw is de zit (lees: lig) wel heel anders. Waar de City Coupé optioneel een klok en toerenteller op het dashboard heeft, zijn voor de Roadster een turbodrukmeter (erg leuk!) en watertemperatuurmeter leverbaar.

De bergruimte is, zoals gebruikelijk bij dit soort cabrio's, zeer beperkt. De deurbakken zijn ondiep en voor de testauto

voorzien van speciaal ontworpen "Smartware" etuis. Deze zouden de bergruimte moeten vergroten, maar slagen daar maar matig in. Het dashboardkastje is zo ondiep dat het met autopapieren en een zonnebril al niet meer sluit.

De Roadster kent echter wel degelijk bergruimte. Dat begint onder de voorklep, waar een smalle maar diepe bagageruimte is te vinden. Proefondervindelijk kon worden vastgesteld dat hierin ongeveer een half winkelwagentje aan boodschappen past. De toegang tot de voorklep is helaas nogal omslachtig met een hendel in het dashboardkastje, waarna aan de buitenzijde nog een vergrendeling moet worden losgemaakt alsof het een motorkap is. De klep opent daarna, heel prettig, met een gasveer.



De achterklep is beter toegankelijk; een druk op de knop is voldoende om deze automatisch te openen. De ruimte achterin is juist breed en ondiep. Deze ruimte is in de praktijk te gebruiken voor enkele jassen en/of een attacheekoffer. Het geheel is keurig afgewerkt en voorzien van een isolerende mat die de warmte van de onderliggende motor effectief weet te beperken. Met gesloten dak is een extra ruimte achter de

voorstoelen beschikbaar die dienst doet als een soort hoedenplank.

Rijplezier

Zoals aangegeven ligt de motor achterin, net als bij de City Coupé en net als bij andere sportwagens. Want met de danig opgevoerde drie-cilinder turbomotor uit de City Coupé, is de Roadster het predikaat "sportwagen" absoluut waard. De motor levert nu 82 pk/110 Nm en neemt als gevolg daarvan alleen nog genoeg met loodvrije superbenzine. In tegenstelling tot de City Coupé, heeft deze opgevoerde motor veel minder last van een ochtendhumeur en kan ook met koude motor normaal worden gereden.

Iedere Roadster is voorzien van het Smart-schakelsysteem dat naar keuze automatisch of handbediend sequentieel schakelt. Dit laatste kan behalve met een pook tussen de stoelen ook met (optionele) "lepels" achter het stuurwiel, zoals dat ook wordt gebruikt in de Formule 1. De lepels draaien mee met het stuurwiel en zijn daarom ook bij snel bochtenwerk bruikbaar. Bovendien is de benodigde druk precies goed, waarmee dit systeem een wezenlijke bijdrage levert aan het rijplezier.

En rijplezier biedt deze Roadster in ongekend grote hoeveelheden. Met warme motor geeft de Roadster een pure sportwagensensatie. Met het gas op de vloer joelt de motor het uit, danst de turbodrukmeter uitbundig op-en-neer, slaat de toerenteller met grote bewegingen uit en stijgt de naald van de snelheidsmeter gestaag. Dit is hoe sportief rijden bedoeld is, dit is een rijmachine van het zuiverste soort!



De sprint van 0 naar 100 km/u wordt misschien in een weinig zinnenprikkelende 10,9 seconden geklaard, voor het gevoel is de auto véél sneller en daar gaat het toch om. Vooral de

zekere rauwheid waarmee de versnellingsbak van verzet wisselt, draagt bij aan de sensatie (terwijl menig andere fabrikant karrenvrachten elektronica inzet om dit effect te voorkomen). De topsnelheid is serieus te noemen met 175 km/u.

Als het puur op rijplezier aankomt, biedt Smart met de Roadster één van de puurste en leukste open sportwagens van dit moment. Dat komt niet alleen door de levendige motor en het prachtige schakelsysteem, de wegligging maakt de belevenis compleet. Alleen op bestelling is stuurbekrachtiging leverbaar en voor deze test is expliciet gevraagd om een auto zonder een dergelijke pretverstoorder. Zonder stuurbekrachtiging stuurt de Roadster niet bijzonder nauwkeurig of direct, maar dankzij de optimale communicatie doet het geen afbreuk aan het sportwagengevoel.

De wegligging is van topklasse. De bochtsnelheden liggen hoog en de grenzen soms schrikbarend ver (ondanks de in theorie ongunstige gewichtverdeling). Dat komt vooral omdat de Roadster zich perfect laat aanvoelen. De auto is mede dankzij de achterwielaandrijving perfect in de bocht te plaatsen.

Met uitgeschakelde tractiecontrole zijn spectaculaire drift- en glijpartijen mogelijk, alhoewel ook een uitgeschakelde tractiecontrole uiteindelijk een eind aan het plezier maakt. Daarvoor moet het wel heel dol worden gemaakt, want zelfs bewust remmen of gas loslaten heeft alleen bij hoge snelheid enig effect. Resultaat is dat de Roadster tijdens de testperiode een aantal andere cabrio's, die volgens de boeken sneller zouden moeten zijn, puur op weggedrag op niet mis te verstane wijze de oren heeft gewassen.

Roadster

Wat de Roadster aangenamer maakt dan andere pretmachines, is dat het vermaak ook "uit" kan. Het geluid van menig sportwagen is bijvoorbeeld heel indrukwekkend, maar op een lange afstand is het ook vermoeiend. Ook een levendig weggedrag is leuk bij sportief rijden, maar op een vroege niet helemaal uitgeslapen maandagochtend, is het prettig als het ook even "uit" kan.

En juist deze Roadster scoort op beide punten. De Roadster laat zich desgewenst kalm, met gesloten dak en op de automaat rijden. Daarbij heeft de bestuurder overigens nog steeds het gevoel iets bijzonders te rijden, maar de Roadster is

niet opdringerig (alhoewel altijd uitdagend) en het gehele jaar door bruikbaar voor de dagelijkse woon-werk rit.

Helaas zijn rijgeluiden met gesloten dak nadrukkelijker aanwezig dan bij de gemiddelde cabriolet. Een weinig zachtzinnige test met een tuinslang leert dat het dak wel perfect waterdicht is. De kap is standaard elektrisch bedienbaar. De stoffen kap beweegt zich horizontaal naar achteren en vouwt zich op onder de achterrauit. Dat biedt een uniek voordeel, want omdat de wind niet onder het dak kan komen, laat het zich tijdens het rijden openen en sluiten! Zo iets is vooral heel prettig voor een tunnel, waar menig cabrio-rijder het liefst even zou stoppen om het dak te sluiten tegen het lawaai en de stank in een tunnel.

Waar de Roadster wel voor moet stoppen is het verwijderen van de balken boven de zijruiten. Deze vinden een plaats in speciale beugels onder de voorklep. De procedure is eenvoudig en snel uit te voeren, waarna de cabrio-ervaring rijker is dan met de balken op de plaats. De achterrauit (glas, met verwarming) blijft wel staan, waarmee deze Roadster geen volwaardige cabriolet is.

Vanaf 80 km/u zitten lange inzittenden flink in de wind en vanaf 100 km/u wordt het open rijden echt onprettig. Daarbij is de rijwind zo hevig dat ook de radio (Grundig, dus perfecte ontvangst) slechts met de grootst mogelijke moeite boven het tumult uit kan komen. De oplossing is de zojuist verwijderde balken terug te plaatsen. Met deze balken op de plaats, nemen rijwind en -geluiden af en is ook op hoge snelheid de pret weer terug.



Conclusie

De Smart Roadster is in vele opzichten een unieke auto. Zo biedt de Roadster een hoeveelheid rijplezier en sensatie die alleen is te vinden bij de meest pure sportwagens van dit moment. Smart koppelt hier echter een Smart-prijskaartje en Smart-verbruik aan. Bovendien is deze Roadster indien gewenst ook bruikbaar als betrouwbaar, veilig en redelijk praktisch dagelijks vervoer (binnen de grenzen van een tweezitter). Ook de aantrekkingskracht is vergelijkbaar met die van de meest blitse sportwagen, maar dankzij het hippe imago van Smart en een zekere bescheidenheid is dit een sportwagen die "mag".

De test van de Smart Roadster begon leuk en werd met de dag alleen maar leuker. Daarom is de testauto met pijn in het hart teruggegeven. De Smart Roadster was liefde op het eerste gezicht en dat gevoel is alleen maar groter geworden (Ivo Kroone).



Techniek

Smart Roadster 60 kW

Maten en gewichten

Lengte	343 cm
Breedte	162 cm
Hoogte	119 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	790 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	59/86 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	698 cc
Cilinders / kleppen	3/
Vermogen	82 pk @ 5250 tpm
Koppel	110 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.



Prijs

Prijs	€ 24.800,-
Prijs instapmodel	€ 19.650,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 7 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?