



Dennis van 't Kruis
13 juni 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Na een lange, warme werkdag loop je sloom, maar voldaan naar de parkeerplaats. De koperen ploert boven je hoofd slaat hard met zijn gouden hamers. Een gevoel van opluchting maakt zich van je meester op het moment dat jouw Smart cabrio binnen het bereik van de afstandsbediening van je sleutel komt. Terwijl het stoffen dak zich opent, zie je de warmte uit de auto ontsnappen. In de ogen van de collega, die eerst nog hartelijk had gelachen om jouw keuze voor het stadswagentje, staat nu de afgunst te lezen: zijn hatchback heeft alleen maar ARKO. Op jou wacht de verfrissing van het topless autorijden.



Het exterieur

Het was even wennen toen in 1998 de Smart City-coupe werd geïntroduceerd na een samenwerking tussen autofabrikant DaimlerChrysler en horlogemaker Swatch. Het uitgangspunt was om een trendy stadsauto op de markt te brengen, die geschikt was voor twee personen en een krat bier. Dat laatste is goed gelukt, want er kunnen er zelfs drie naast elkaar staan. Enkele generaties en een naamswisseling later wordt het design nog steeds gekenmerkt door de Tridion-veiligheidskooi. De stalen constructies met op enkele plaatsen versterkte punten, moet de overlevingskansen van de inzittenden bij een aanrijding aanzienlijk vergroten. Als je de specificaties doorleest, zie dat de hele auto eigenlijk een en al veiligheidssystemen is. De systemen die je ook in de grotere Mercedesen zijn terug te vinden, zijn hier ook aanwezig. Nadeel daarvan is dat de auto voor zijn formaat niet heel licht is, de geteste cabrio weegt gewoon 790 kg. Daarmee weegt hij zelfs 15 kg meer dan een Chevrolet Matiz. De Fortwo coupe blijft

steken op 750 kg. Voordeel daarvan is dat de auto wel stevig aanvoelt en niet het idee geeft dat je zomaar ineens van de weg kan geblazen worden.

De laatste vernieuwingen hebben niet alleen hun invloed gehad op het uiterlijk. Daar zijn het vooral de lichtunits die een andere basisvorm hebben gekregen. Een belangrijker nieuwtje is het feit dat de Fortwo gegroeid is van 2,50m naar 2,70m. Dit is gedaan om te kunnen voldoen aan de Amerikaanse veiligheidseisen. En hoewel de auto verder hetzelfde als zijn voorganger lijkt, blijken negen van de tien onderdelen te zijn vernieuwd. Ook is de auto twee centimeter in de breedte gegroeid. Zijn hoogte is met een centimeter afgenomen en meet nu 1,54m. De wielbasis is wel meer geworden en is 1,87m nu zes centimeter langer dan de voorgaande edities. Het dak bestaat uit een volautomatische tritop kap met een verwarmde achterraut. Deze geeft de Fortwo een mooi silhouet, maar gezien het feit dat het hier dus op een stoffen cabriokap gaat, zijn er natuurlijk wel enige bedenkingen tot de inbraakgevoeligheid. Het dak voldoet wel prima aan de eisen als het gaat om het buitensluiten van wind en regen. Hoewel het tijdens de testperiode niet geregend heeft, was wel goed te merken dat het windgeruis tot een minimum beperkt bleef.



Het interieur

Een conclusie kan direct al getrokken worden als je naar het interieur kijkt: vergeleken met de eerste generatie van de Smart uit 1998 zijn de materialen mooier en de afwerking beter geworden. Tijdens een proefrit, gemaakt in 2001 viel op dat er veel

randjes te zien waren van de tweedelige gietvormen, waarmee de kunststofdelen waren gecreëerd. De allernieuwste incarnatie heeft deze onvolkomenheden niet. De enige onderdelen die van een onplezierig soort plastic zijn gemaakt, dat zijn de zonneschermen. En dat staat nog los van het feit dat ze te klein zijn om daadwerkelijk nuttig te zijn. De rest van de kunststoffen voelen wel glad aan, maar hebben een mooi dessin meegekregen, in het muisgrijs zijn allerlei witte stipjes te zien waardoor het een metallic-look heeft. De behuizing van het instrumentarium is bekleed met een materiaal dat op leder lijkt met zijn bobbelige structuur.

Het zwart/grijze interieur van de testauto past perfect bij zijn buitenkant. Het heeft een rustige, bijna zakelijke uitstraling. Je zou kunnen kiezen voor een speelser alternatief met de kleur rood. Als luxer ogend alternatief staat beige in de optielijst. Het dashboard bestaat voornamelijk uit aflegmogelijkheden, overal kun je wel iets kwijt. Van het linkerdeel kan ook nog een afsluitbaar dashboardkastje gemaakt worden, als je bereid bent om er € 41 extra voor neer te tellen. De kofferruimte heeft een redelijk formaat. Met 220 liter kunnen er redelijk wat boodschappen vervoerd worden. Maximaal is er 340 liter beschikbaar voor bagage. Zelfs langere spullen kunnen vervoerd worden als de linkerstoel volledig geklapt wordt. Om beter van deze ruimte gebruik te kunnen maken, kun je bij gesloten cabriodak het deel met het glazen raam omhoog plaatsen. Een beetje vergelijkbaar met de coupé, waarbij het hele achterraam open scharniert.

De stoelen zijn gewoon goed, ook na een lange rit zul je redelijk fris uitstappen. De zijdelingse steun zou wel wat beter mogen zijn, maar omdat de sportiviteit van de auto toch beperkt is heb je dat niet echt nodig, hierover later meer. Het tweespaaks stuurwiel is niet zo mooi als het sportievere driespaaks model (optie van € 443), maar het is wel lekker dik en ligt dus goed in de hand. Het schakelpookje is klein, wat geen belemmering is voor een prima bedienbaarheid. Net voor de pook is het contactslot te vinden. Deze heeft de typische Saablocatie gekregen, omdat het een veiliger plek is tijdens een aanrijding, want bij de traditionele plaatsing naast het stuur kan de knie een onaangenaam contact maken met de sleutelbos. Niet ver er vandaan is de bediening te vinden van het elektrische dak. Een keer drukken op het knopje waarbij de pijl naar de achterzijde van de getekende Smart wijst, en het dak rolt naar achteren, waar hij in drie

plooien met een klik tot rust komt. Na een kort loslaten van de knop gaat ook het achterste deel overstag, waarbij het glazen raam omklapt. Omdat het meeste van deze techniek zich voortbeweegt binnen een rails, is het mogelijk om het dak bij elke snelheid te openen. Dat levert in de praktijk behoorlijk wat bekijks op. In de eerste stand zijn er weinig windwervelingen in het interieur aanwezig zijn, alleen de top van de kruin wappert op de maat van de rijwind. Bij volledige opening zit vooral het bovenlichaam in de wind, daaronder gebeurt er weinig. Het valt ook op dat de radio ook dan nog goed verstaanbaar is.



Het rijden

Het grote nadeel van kleine auto's is de korte wielbasis en een kortere dan de 1,87 meter van de Smart, zul je maar weinig aantreffen. Het probleem is dat dit soort auto's minder ruimte hebben om de oneffenheden van de weg glad te strijken. Het

is om die reden belangrijk om bijvoorbeeld niet te hard over een drempel heen te rijden. Een Smart is dan ook niet bedoeld om hard mee te rijden. Het comfort is redelijk, zolang de ondergrond goed is. Een auto als deze staat vooral zijn mannetje in een stadsomgeving. Toch heeft hij er ook geen probleem mee, om langere ritten te moeten maken. Zonder dat het dan ineens een super comfortabele limousine wordt, blijkt de Smart zich lekker relaxt tussen het andere verkeer te begeven. Gewoon lekker met 100 km/h op de eerste baan, met het dak open en je hoofd in de zon.

Je bent niet eens de langzaamste: het 999 cc motorblokje perst er 71 pk bij 5.800 tpm en 92 Nm bij 4.500 tpm uit. Zonder al te veel moeite resulteert dat in een eindtijd van 13,3 seconden. Het voortgebrachte geluid klinkt lekker vol. Het klinkt niet als een typische driepitter. De vijf versnellingen kunnen handmatig doorlopen worden, door de pook naar voren of naar achteren te drukken. Kies je voor deze manier van schakelen, dat zijn de overgangen tussen de versnellingen goed voelbaar. Opschakelen gaat redelijk vlot, maar als je wilt terugschakelen, neemt het systeem heel even de tijd. Simpel is het om gewoon op het knopje aan de linkerzijde van de pookknop te drukken, waarna er gereden kan worden als met een volautomaat. Nog steeds zijn de schakelmomenten aanwezig en blijkt het terugschakelen een kwestie van tijdig aanvragen. Toch prefereert deze manier van rijden boven het zelf schakelen, omdat je het zelf niet veel beter zou kunnen doen.

Hoe gemakkelijk de auto zich ook aanpast aan de setting waar hij zich op dat moment bevindt, er is toch iets te zeggen over de bediening van de auto. De besturing gaat over het algemeen behoorlijk licht. Echter op enkele momenten, voornamelijk bij lage snelheden, wordt de besturing ineens zwaarder. Stuurbekrachtiging is een optie (â, - 635, -) en was niet meebesteld op de testauto. Een ander punt is de plaatsing van het rempedaal. In plaats van dat deze hangt, zoals bij andere auto's, komt deze omhoog vanuit de vloer. Daar voelt de slag die hij maakt wat vreemd aan. Het vergt in ieder geval enige gewenning voordat dit vertrouwd voelt. Vervolgens is het zicht over de rechterschouder beperkt omdat je bijna naast de B-stijl zit, daarnaast is deze ook nog redelijk breed om extra stevigheid te bieden. Je zal het meest gebruik maken van je binnen- en buitenspiegels. Behalve als je de kap volledig hebt geopend, want dan is de

binnenspiegel voor het grootste deel gevuld door het geplooide stof.



Slot

De Fortwo cabrio in passion uitvoering met een vermogen van 52 kW staat in de prijslijst met een vanafprijs van â,- 17.450. De opties die zijn toegevoegd zijn de smart radio 9 (â,- 621) en de pechset met compressor (â,- 156). Het eindbedrag dat mag worden aangerekend is â,- 18.227. Een gelijk uitgeruste coupÃ© mag de showroom verlaten voor â,- 14.232.

Al een beetje bijgekomen van de bovenstaande prijs? Dat is het grootste minpunt van deze auto. De andere minpunten zijn dingen waarmee prima mee te leven valt. Die hoge prijs is vooral terug te vinden in de nieuwe materialen en de verregaande veiligheidssystemen, die de overlevingskansen tijdens een ongeval drastisch vergroten.

Tegenover die prijs staat gewoon het feit dat het leuk is om met de Smart cabrio te rijden. Een open ritje tijdens de zonnige testperiode leverde niet alleen een koel gevoel op, maar ook heel veel bekijks van mensen die verwonderd naar de smile op het gezicht van de bestuurder keken.

Plus

- + Volwassen rijeigenschappen
- + Goede zitpositie
- + Het pure cabrio gevoel

Min

- Nog steeds erg duur
- Versnellingsbak niet de vlotste
- Springerig gedrag op slecht wegdek