



Wilbert Huls
27 oktober 2008

© Rijtesten.nl

Briljante eenvoud

Het wagentje rijdt inmiddels alweer tien jaar over â€™s lands wegen, al is hij reeds zoâ€™n bekende verschijning, dat veel mensen zich misschien eerder verbazen over â€™nog maar tien jaarâ€™. In zijn korte bestaan is hij door zijn unieke karakter zelfs al een klein beetje een icoon geworden. Dat unieke karakter van de Smart â€™ want daar hebben we het natuurlijk over - is binnenkort passÃ©. Toyota staat paraat met de iQ als eerste echte concurrent voor de Smart. De vraag naar kleine, zuinige autootjes stijgt de laatste tijd explosief met hoge brandstofprijzen en zorgen om het milieu. Nadat het enkele jaren geleden gedaan leek met Smart, is het merk weer helemaal op de weg terug. Zelfs Amerika, het land van de grote, gulzige SUVâ€™s ligt aan zijn voeten.

Geheel in lijn met de vele automodellen die tegenwoordig in extra zuinige uitvoeringen worden uitgebracht, komt Smart met een zuinigere variant van de Fortwo. Het is haast

even eenvoudig als briljant. Waarom zou je op een klein, zuinig autootje geen besparende technieken kunnen toepassen. Met de Fortwo Micro Hybrid Drive doet Smart zijn naam weer helemaal eer aan.



Klein maar fijn

Aan het oorspronkelijke concept van Mercedes-Benz en Swatch is in tien jaar niet zoveel veranderd. Sinds het eerste model in 1998 zijn geen grote wijzigingen aan de buitenkant doorgevoerd. Uiteraard hebben de facelift van de eerste generatie en het nieuwe model vorig jaar verschillen met de eerste Smart, maar dat zit hem op het eerste oog vooral in de details. Er is echter toch een groot verschil, al zou dat veel mensen vermoedelijk pas opvallen als je de eerste en huidige Smart naast elkaar zou zetten. De lengte is namelijk met maar liefst 20 centimeter toegenomen, wat best veel is op 2,5 meter. Evengoed is 2,70 m nog steeds niet veel en in die zin is de Smart vooral

zichzelf gebleven. Met name in de stad – wat toch het natuurlijk habitat van dit beestje is – heb je een behoorlijk streepje voor op – normale auto – s. Geen parkeerplaats is te klein, geen straatje te smal.

De kristalwitte lak, de zilveren Tridion-veiligheidskooi en het van buiten zwart ogende panoramadak zorgen voor een benadrukking van het eigenwijze karakter van dit kleine autootje. Het is niet voor niks dat de Smart in steden veel ingezet wordt als rijdende reclamezuil. Gelukkig is hij ook zonder bestickering te rijden. De veiligheidskooi maakt een wezenlijk deel uit van het design. Het is niet voor niks dat hij in een afwijkende kleur gespoten wordt. Smart lijkt er de nadruk op willen te leggen dat dit autootje ondanks zijn kleine formaat wel degelijk veilig is. Het blijkt uit de vier sterren in de EuroNCAP-crashtests dat dat ook daadwerkelijk zo is.



Zuinig = Sober?

Deels verantwoordelijk voor de goede crashresultaten is de hoge zitpositie. Op de stoelen "die uit één stuk gemaakt zijn" zit je gemiddeld genomen letterlijk boven de gevarenzone. Die positie zorgt er dan ook voor dat je zelf al een vertrouwd gevoel krijgt. Je kijkt immers op auto's die qua lengte fors groter zijn zelfs neer. Zelfs op een snelweg tussen allerlei zwaar verkeer wordt je niet nerveus van het feit dat je in zo'n klein autootje zit. De stoelen zitten overigens prima, al missen ze op de lange rit het comfort door de beperkte verstelmogelijkheden.

Het interieur van deze Edition MHD lijkt haast een statement te zijn: bij zuinig rijden hoort een sobere levensstijl. De raampjes dienen met de hand geslingerd te worden en aan stuurbeheersing ontbreekt het. Ook de spiegels dienen met de hand bediend te worden. Wonderlijk genoeg zijn luxe zaken als een panoramadak en lichtmetalen velgen wel opgenomen in de Edition MHD-uitvoering. Goed, dat soort keuzes worden door iedereen weer anders gemaakt. Wat echter node gemist wordt in de geteste Smart zijn ondersteunende opties ten behoeve van het zuinig rijden. Een toerenteller is optioneel te bestellen, maar behoort niet standaard tot de Edition MHD. Tevens biedt de boardcomputer geen informatie over huidig dan wel gemiddeld verbruik of over de actieradius. In een auto waar de bestuurder normaal gesproken zuinig in wil rijden, moet je natuurlijk dit soort zaken standaard aan boord hebben en deze informatie niet als verrassing tot aan de pomp bewaren.

De ruimte is wonderlijk genoeg een punt waar deze Smart toch groot in is. De inzittenden hebben voldoende ruimte om prettig te zitten en achter de stoelen is een aardige aflegruimte te gebruiken. Deze ruimte is zowel door het separaat te openen achterraam te bereiken als door de hele klep open te zetten. Ook vanaf voor kan je tussen de stoelen door best even wat kleins pakken of wegleggen. In al deze ruimte is het een gemis dat er geen af te sluiten opbergruimte aanwezig is. Het optionele dashboardkastje is niet aangevinkt en daarmee liggen cd's, zonnebrillen of wat parkeergeld dus altijd in het zicht.



Tied veur â€™t nije riedâ€™n

Micro Hybrid Drive, de naam doet anders vermoeden, maar de Smart Fortwo MHD is geen hybride zoals de bekende, populaire voorbeelden. De auto is voorzien van een startergenerator die de functie van de startmotor en van de dynamo op zich neemt. Het belangrijkste merkbare verschil met een andere Smart zit hem in de start-/stopfunctie. Wanneer je bijvoorbeeld een verkeerslicht nadert en afremt, zal de motor bij een snelheid van minder dan 8 km/h afslaan. Juist in het stadsverkeer verbruik je immers relatief veel brandstof door stationair draaien. Wanneer het licht op groen gaat en je de rem los laat, zal de motor direct weer aanslaan en alvorens je het gas kan beroeren, loopt de motor alweer stationair. Het systeem â€" dat overigens pas functioneert wanneer de motor op temperatuur is â€" werkt erg prettig en kost de bestuurder totaal geen extra inspanning. Waar nodig kan het systeem middels een knop bij de versnellingspook tijdelijk worden uitgeschakeld. Dat lijkt een rare mogelijkheid, maar

dat is een stuk minder raar als je bijvoorbeeld bij de verrichting 'keren op de weg'™ lachend aangekeken wordt door voorbijgangers omdat je Smart bij iedere keer steken weer afslaat. Iedere keer je raampje laten zakken en een paar minuten de tijd nemen om de auto uit te leggen en daarmee je ego te redden gaat toch vervelen. Dus wel degelijk handig die knop.

Naast de start-/stopfunctie is ook de hippe schakelindicator op de Smart geïnstalleerd. Zoals gebruikelijk bij zuinige modellen gaat de indicator erg voortvarend te werk met de tips en zal deze een vlot schakeladvies geven. Dit vraagt echter een bewuste bestuurder, want het moet soms tegennatuurlijk snel, waardoor de toch al niet stille driepitter nog brommeriger en doordringender aanwezig wordt. De motor trekt in het laagtoerige gebied merkbaar minder hard aan de auto, maar toch wil het allemaal nog wel. De hamvraag is natuurlijk: levert het allemaal wat op? En daar kan een volmondig ja op gegeven worden. Door gedurende een gedeelte van de testperiode ons compleet te laten leiden door de schakeltips en zuinig rijgedrag, bleken we op een verbluffend deelgemiddelde uit te komen van slechts 3,4 liter per 100 km. Drie komma vier. Inderdaad, bijna een kwart minder dan de fabrieksopgave. Zo blijkt maar weer dat bewust rijgedrag van de bestuurder in grote mate bijdraagt aan een gunstig verbruik.

Het zuinige rijden is niet altijd even spannend, maar gelukkig zijn we verplicht ons een compleet beeld te vormen van de Smart. En dan blijkt dat deze Fortwo niet alleen maar een suf karretje is. Waar de 0-100 tijd op papier verre van imposant is, blijkt in de praktijk dat het toch anders ligt. Een stadsautootje zit vaker in het 0-50 gebied en daar blijkt de Smart pit genoeg te hebben. De versnellingsbak draagt daar overigens niet echt aan bij. De gerobotiseerde handbak kent een behoorlijke vertraging bij het op- en terugschakelen, waardoor je een vervelend duw krijgt wanneer de koppeling weer aangrijpt. Dit onprettige neveneffect is uiteraard sterker wanneer je stevig versnelt, maar daarbij scheelt het of je de auto rijdt als een automaat, dus met de voet stevast op het gas, of als een handbak, dus met de voet bij het schakelen even los van het gas. De laatste werkt niet sneller, het geeft echter wel een minder schokeffect. Verder blijft het opvallend hoe een klein en hoog autootje zo goed op de weg kan liggen. De

rij-eigenschappen zijn opvallend goed, waardoor je zelfs met zo'n zuinig autootje je best brutaal kan gedragen in de kleine, stadse ruimtes.



Heraut

Dat het geen "echte" hybride is, roept misschien wat teleurstelling op. Toch is dat niet terecht, want de besparingen zijn indrukwekkend, zonder dat de Smart daarbij aan karakter moet inboeten. Daarnaast is deze Micro Hybrid Drive eigenlijk een soort van heraut voor twee andere Smarts. Te weten de Hybrid Drive en de Electric Drive. Waar de laatste 100% elektrisch aangedreven wordt, is de eerste een echte hybride met zowel een verbrandings- als een elektromotor. Van de Electric Drive rijden overigens al honderd prototypes rond in Londen, waar ze helemaal gevrijwaard zijn van de beruchte Congestion Charge. In 2010 moet de auto breedschalig leverbaar worden.

Tot die tijd is er met de Fortwo MHD in ieder geval al een zeer zuinig stadsautootje leverbaar, dat prima rijeigenschappen heeft. De prijs is nog niet de meest gunstige in zijn segment â€” voor zover je daarvan kan spreken -, maar zeker niet verkeerd. Mede door de gunstige kortingen op bijvoorbeeld BPM en eventuele bijtelling is het interessante optie voor de zakelijke rijders die veel door hun eigen stad reizen. Dat de Smart ook nog ingezet kan worden als eyecatcher voor uw zaak of product hoeft uiteraard geen betoog meer.

Plus

- + Praktisch in stad
- + Superzuinig
- + Rijeigenschappen

Min

- Gemis ondersteunende opties zuinig rijden
- Rumoerige motor
- Traag schakelen