



Martijn Verhoef
28 november 2023

Niet zomaar de zoveelste

Het Chinese Geely timmert hard aan de weg en niet alleen in het Verre Oosten. Aan de ene kant door handig gebruik te maken van bestaande merken als Volvo en het daaruit ontstaande Polestar. Maar tevens met nieuwe merken, zoals Zeekr waarmee we enige weken geleden kennismaakten. Dat Geely niet op één paard wedt, blijkt ook wel uit de samenwerking met Mercedes-Benz. Gezamenlijk bliezen de twee merken smart (eigenwijs zonder hoofdletter) weer nieuw leven in. Onder de hoede van de Duitsers was dit merk niet bepaald succesvol, dus is de wedergeboorte niet 1-op-1 de aanpak van voorheen.

Er is goed gekeken waar de marktbehoefte zit en dat resulteert in twee uit de kluiten gewassen SUV's. De #1 reden we vorig jaar en de SUV coupé #3 konden we al eerder van dichtbij bekijken. Nu is het tijd om ermee op pad te gaan en dat doen we maar meteen in de krachtigste Brabus-versie. Lukt het de 428 paardenkrachten te beteugelen?



Vleugje Mercedes

Smart noemt de #3 een SUV-coupe, al vinden we dat wat overdreven voor de auto die voor onze neus staat. We zien de sportieve lijnen zeker en er is ook duidelijk een iets aflopende dakstijl te zien. Maar echt coupevormen zien we niet terug. Wel valt duidelijk de langere wielbasis op, er staat gewoon een meer volwassen auto dan de #1 voor onze neus.

Waar dat kleinere model het meer van zijn gunitigheid moet hebben, met contrasterende dakkleuren en rondere vormen, pakt de #3 het serieuzer en sportiever aan. Er zijn natuurlijk veel overeenkomsten met de kleinere #1, zoals de neus en de doorlopende verlichting aan beide kanten. Het ontwerp is van Mercedes-Benz en dat zien we bij de #3 ook goed. Zeker schuin van achteren zien we vleugjes EQC en EQA terugkomen. Bepaald geen belediging voor de middenklasse SUV met dubbele nationaliteit.

We rijden de sportiefste en krachtigste #3, namelijk de Brabus. Zeker in het Photon Orange van de testauto schittert de auto ons tegemoet. Is dat je iets teveel van het

goede, dan kun je ook voor rustigere kleuren als het Meta Black of Digital White kiezen. Maar door de dikke dakspoiler, uitgeklopt bumperwerk en de 20 inch wielen is er geen twijfel over mogelijk dat je met een Brabus te maken hebt. Rode accenten en remklauwen maken het af, dus zelfs in metallic zwart staat hier gewoon een hele dikke auto.



Afleiding

Zoals gezegd konden we eerder al in de #3 plaatsnemen. Maar nu we de eerste testkilometers maken, vallen ons toch weer andere dingen op aan het interieur. De gebruikte materialen zijn bijna overal van goede kwaliteit en doen denken aan echt metaal en leder. Zo voelen de knoppen van de raambediening zwaar en koud aan en zit er veel gevoel in de bediening op het stuurwiel.

Het is bijna jammer dat smart niet meer fysieke knoppen heeft aangebracht, want daarmee kunnen we prima uit de voeten. Tijdens het rijden bevat het infotainmentsysteem ons wat minder. De bedieningsknoppen zijn niet zo groot en

hoewel smart goed naar Tesla heeft gekeken voor de lay-out van het besturingssysteem, zitten veel functionaliteiten verstopt in menu's. Tijdens het rijden ben je daardoor sneller afgeleid en dan helpt het niet mee dat er veel elementen in het systeem zitten die lijken op een videogame.

Zo is er een avatar, een cheetah waarmee je kunt praten en die spraakopdrachten uitvoert. De veranderende animaties leiden echter wel af van het rijden en dat is niet bevorderlijk voor de veiligheid. Het systeem reageert overigens wel snel op aanrakingen en blinkt bovendien uit in grafische weergaven en functionaliteiten. Draadloze Apple Carplay en uitgebreide instellingen van de rijhulpsystemen behoren tot de mogelijkheden. In tegenstelling tot Volvo, dat met de EX30 een auto op hetzelfde platform heeft, biedt smart ook nog een langgerekt display achter het stuur. Je kunt hier niet heel veel aanpassen, maar ziet wel direct ritinformatie en de tripcomputer zonder dat je je hoofd hoeft af te wenden. Wat ook meehelpt is het head-up display, dat vanaf de Premium standaard aanwezig is.



Ruimte genoeg

Binnenin de #3 blijft het aangenaam stil, ondanks de grote wielen met brede en platte banden. Windgeruis wordt evengoed buitengehouden, ook als we de snelheid opvoeren. Bovendien zijn de materialen bijna overal van mooie kwaliteit en is de afwerking goed. Kraakjes en piepjes blijven uit, hoewel we nog met voorserie modellen onderweg zijn. Dat kan dus alleen nog maar beter worden, maar is nu al van een heel hoog niveau. Goed om te zien dat het door ons verfoeide pianolak in veel auto's heeft plaatsgemaakt voor andere materialen, zoals ook in de #3 het geval is. De zijkant waar je met je knie tegen het dashboard rust is afgewerkt met een sportief stiksel, al kunnen langere inzittenden wel tegen de harde bovenkant van dit richeltje aanhangen. En dat gaat irriteren na enige tijd.

Het materiaal op de deurpanelen en op de B-stijlen is lang niet zo mooi als de rest van het interieur. Hier gaat de prijs, waar we zo op komen, opspelen.

Wat bewonderenswaardig blijft is het ruimteaanbod voor de inzittenden. Een groot contrast met het kleine stadsautootje van weleer, want in de #3 kun je met vier volwassenen heel goed op reis. De achterbank is wat schuin geplaatst, om zo de hoge bodem waaronder het batterijpakket ligt te maskeren. Het heeft wel effect, want je zit niet met opgetrokken knieën en hoofdruimte is er genoeg. Wat we van de bagageruimte vonden, kun je in de eerdere test al lezen, maar kort gezegd zit de smart daarmee net onder de middenmoot.



Raketlancering

Eindelijk kunnen we op pad met de #3 Brabus. De auto biedt twee elektromotoren en een gecombineerd vermogen van 428 pk en een koppel van 545 Nm. Genoeg om in 3,7 seconden vanuit stilstand de 100 km/h aan te tikken, al moet je dan wel de toepasselijke rocket launch mode activeren. Na het tegelijk intrappen van rem- en stroompedaal telt de auto af, om er bij het loslaten van het rempedaal vandoor te schieten. In de praktijk zal je dat zeker niet dagelijks doen, maar ook zonder de raketmodus blijkt de auto ontiegelijk snel. Even een treintje auto's inhalen blijkt geen enkel probleem, want de smart accelereert met het grootste gemak op tussensprintjes. Wat daarbij opvalt, is dat de auto heel natuurlijk opbouwt na het intrappen van het stroompedaal.

Geen onrustige hikjes of juist een vertraging, maar in alle stabiliteit barst de elektrokracht los. Waar we van tevoren misschien een beetje sceptisch waren over wã©ã©r een nieuwkomer die zich wil bewijzen met buzzwoorden als dynamiek en rijprestaties, raken we echt overtuigd van het sportieve karakter van deze smart. De

auto is een tikkeltje hard geveerd, maar dat draagt juist bij aan de wijze waarop je als bestuurder bij het rijden wordt betrokken. De stuurbekrachtiging kan in drie zwaartestanden worden gezet, waarbij de zwaarste echt veel doet voor het stuurgevoel op hoge snelheid en in bochten. De auto is ontzettend goed te plaatsen en accelereert door de vierwielaandrijving zeer gemakkelijk uit bij de vele haarspeldbochten die we tegenkomen. Op droog wegdek weliswaar, want bij een natte ondergrond duikt de neus wel een beetje naar binnen. Om daarna direct door alle hulpsystemen gecorrigeerd te worden, dus een onveilig gevoel krijg je nooit.

Recent reden we met de Zeekr X, die veel meer een comfortabele inborst heeft. De smart spreekt een doelgroep aan die uit is op rijbeleving, al wordt het zelfs op een slechte ondergrond nergens echt oncomfortabel. Wie op zoek is naar sportiviteit, kan dus met een gerust gevoel voor deze #3 Brabus gaan. Enige nadeel dat we kunnen bedenken is dat de topsnelheid niet anders is dan bij de andere smarts, namelijk 180 km/h. Nog steeds best vlug, maar geen overdreven specificatie bij een tocht over de Autobahn.



Losdenken

En dan denk je misschien, dat zal wel weer het nodige kosten. Maar met een fiscale waarde van 37.330 euro is de auto niet veel duurder dan de kleinere Volvo EX30. Toegegeven, de auto is dan als Pro uitgevoerd met een 49 kWh batterij waarmee tot 325 km bereikt wordt. Aan een laadpaal opladen kan dan tot 7,4 kW en bij een snellader tot 130 kW.

De duurdere Pro+ biedt eenzelfde uitrusting, zoals ledlampen en stoelverwarming en kan dankzij het grotere batterijpakket tot 435 km ver komen. De auto kost in die vorm 42.330 euro. Laden gaat dan tot 22kW bij een laadpaal en tot 150 kW bij de snellader. Voor 2.600 euro meer heb je de Premium en dan krijg je zaken als het head-up display en adaptief grootlicht erbij. Door een warmtepomp kom je in deze uitvoering het verst, namelijk 455 km.

De geteste Brabus komt 415 km ver, maar zet daar wel alle kracht en snelheid voor in de plaats. En met 49.830 euro vinden we de auto zeker niet uit de markt geprijsd. Het

blijft een boel geld, maar daar krijg je een praktische en bijzonder snelle SUV voor in de plaats. Elke uitvoering behalve de Brabus komt in aanmerking voor subsidie bij koop of private lease. En je mag altijd een aanhanger van maximaal 1.600 kg trekken, dus het gebruiksgemak blijft niet bij de interieurruimte steken.

We zijn echt enthousiast geworden van deze smart en zien de toegevoegde waarde voor zowel Geely als Mercedes-Benz. Of de consument ooit de merknaam losdenkt van het kleine stadsautootje uit vroegere tijden moet blijken, maar wij kunnen dit nieuwe smart zeker waarderen.

Plus

- + Onderscheidend in uiterlijk en rijgedrag
- + Als Brabus snel en dynamisch
- + Complete uitrusting

Min

- Gamificatie leidt af
- Topsnelheid beperkt