



Martijn Verhoef
12 juni 2025

Nieuwe vorm van slimheid

Wie smart zegt, denkt nog altijd aan de kleine stadsauto die jarenlang onder de vlag van Mercedes-Benz werd geproduceerd. Soms als vierdeurs en soms als roadster of coupé, maar altijd compact en zeker niet voor een heel gezin. Nadat de samenwerking met Geely werd gezocht voor een nieuwe fase van het merk, hadden wij niet voorzien dat de instapper al een uit de kluiten gewassen SUV zou zijn die het B-segment ontstijgt. Daarna volgde de nog grotere #3 en wie denkt dat het dan nu eindelijk tijd is voor een compacte city car heeft het mis. Een klein tweedeurs autootje lijkt verder weg dan ooit, want het merk voegt de #5 toe aan het gamma en dat is een hele grote SUV.

In de laatste jaren dat Mercedes als enige de scepter zwaaide over het merk werd al overtuigend voor volledig elektrisch gekozen en dat is ongeveer de enige overeenkomst met deze nieuwe smart. De #5 is namelijk altijd elektrisch, schopt het tot liefst 646 pk en kan in een kwartiertje de batterij weer volladen. Behoorlijk slim dus, maar qua ontwerp en filosofie staat dit mijlenver van de oorsprong van het merk. En aangezien het grote publiek precies uit de vijver vist waar deze #5 in rondzwemt, zou dat best

eens een goede zet kunnen zijn



Breekt met designtaal

Het ontwerp van de #5 is toch weer compleet anders als dat van de #1 en #3. Smart doet dat bewust en zoekt met de hashtag vijf een koperspubliek dat anders voor bijvoorbeeld een Tesla Model Y of Audi Q4 e-tron was gegaan. Dit zijn concurrenten die het merk zelf noemt en daarmee verbindt het zichzelf automatisch aan het premiumhoekje waar onder meer mede-eigenaar Mercedes, BMW en Volvo opereren. Zijn uiterlijk moet daarbij aansluiten en kenmerkend is het ontwerp in ieder geval. Net als bij de andere smarts is Mercedes verantwoordelijk voor het design van in- en exterieur, terwijl Geely de techniek levert. Het ontwerp is echt anders dan dat van bijvoorbeeld de EQB en moet meer robuustheid en off-roadkwaliteiten uitstralen.

De vier stadionvormige openingen die zowel voor als achter zijn aangebracht, creëren hetzelfde effect als Jeep ooit bedacht voor haar modellen. Wil je echt opvallen, dan kies je natuurlijk voor een contrasterende kleur op dak en spiegels. Het gaat ons wat ver om

te spreken van een klassieke schoonheid, bovendien komt het ontwerp vrij druk over door de vele elementen die vooral voor- en achter zijn opgenomen. De zijkant is dan weer heel strak en rustig vormgegeven en dan valt het blokvormige silhouet pas echt op. Met een beetje fantasie zien we er Jeep Renegade of misschien zelfs een Land Rover Defender in...

Specifiek voor de Brabus-versie die we reden zijn er natuurlijk grote wielen, het nodige spoilerwerk en maken rode accenten en logo's het geheel af. Dat de auto eruitziet alsof je een ForTwo achterin kan parkeren, kan wel kloppen. De auto is langer dan de eerder genoemde EQB en is meer dan 1,9 meter breed.



Volop zicht

Als we de frameloze portieren openen, zien we dat smart ook vanbinnen compleet afwijkt van de eerder ingezette designkoers met de #1 en #3. We zien gigantische schermen, speelse elementen en er is flink gestrooid met sfeerverlichting. Doordat je recht over het dashboard kijkt en zowel de grote raampartijen als het standaard aanwezige glazen dak voor heel veel licht zorgen, heb je niet het idee dat je in zo'n

grote auto rijdt. Je hebt heel erg goed zicht rondom en dat is steeds meer een unicum in een tijd waar achterrauiten verdwijnen en de voorruit steeds haakser lijkt te staan. Hoewel we in een sport-SUV met 650 pk zijn gestapt, is de zitpositie vrij rechtop en zien de stoelen er ook niet uit alsof ze je vastgrijpen in iedere bocht. In de praktijk blijkt inderdaad dat de zijdelingse steun niet overdreven is, maar dat is eigenlijk het enige dat we op de sportzetels aan te merken hebben.

De zitting is namelijk lang genoeg en de instelbaarheid is uitgebreid. Bovendien gaat verstellen gemakkelijk met de bedieningsknoppen in de portierdelen, waar kennen we dat ook [test=1425]alweer[test] van?

Hoewel we geen sportkuipen krijgen in de Brabusversie, is er wel aan sportieve elementen gedacht. Het afgeplatte stuurwiel met alcantara bekleding, de zwarte hemelbekleding en rode veiligheidsgordels geven het geheel toch een bijpassende uitstraling. Smart laat met de #5 blijken dat het graag de aanval op premium merken opent, maar kan het interieur zich daaraan meten? Het gebruikte materiaal is in ieder geval wisselend van kwaliteit, maar er is wel echt werk van gemaakt om het geheel een luxueuze uitstraling te geven. Keiharde en glimmende kunststof sierdelen doen daar wel iets aan af, daarentegen voelt alles op aanraakniveau zacht aan.



Volle bak

Uiteraard springen de twee centraal geplaatste schermen het meeste in het oog. De passagier beschikt over een breedbeeldscherm waar je op kunt videostreamen of gamen. De bestuurder raakt niet afgeleid, doordat je een draadloze koptelefoon kunt verbinden en door de schermspiegeling niet makkelijk meekijkt. Dat laatste betekent overigens dat ook het middenscherm waar onder andere de navigatie op draait niet altijd even eenvoudig valt af te lezen. De schermen werken erg snel en zitten qua menustructuur goed in elkaar. Er zijn een aantal aanraakknoppen aan de zijkant geplaatst, zodat je bijvoorbeeld snel de rijmodus of de verwarming aanpast. Dat gaat soms gepaard met allerlei ongevraagd geluidseffecten, maar gelukkig vinden we al snel de mogelijkheid om die uit te schakelen en zelfs het geluid van de richtingaanwijzer wat te dempen.

Zoals je aan de buitenmaten al kon aflezen heeft smart echt een gigantische auto op de weg gezet. Door korte overhang voor en achter en een lange wielbasis profiteren de inzittenden van de #5 daar flink van. Achterin beschik je over lekker veel been- en

hoofdruimte en voorin zit je net zo goed riant. De achterbank is elektrisch te verstellen en hoewel je in een wat vreemde hoek zit door de hoge bodem (de batterij moet ook ergens blijven) word je goed ondersteund door de bank.

De kofferruimte is met 630 liter inhoud en zijn rechthoekige vorm bijzonder praktisch en dan moet het sluitstuk nog komen. De #5 beschikt namelijk over een frunk en dan niet zo'n kunststof excuusbakje voor de laadkabel. Je kunt er gewoon een handbagagekoffer in kwijt. En hier doet de auto zijn merknaam eer aan: je kunt de frunk via zowel de sleutel als in de app van afstand ontgrendelen.



Over de top

We hebben het nieuwe smart al eerder onderschat als het op rijeigenschappen aankomt. De #1 en #3 zijn heel erg leuke auto's om te rijden en hoewel de #5 nog veel meer gewicht in de schaal legt, bewijst ook deze grote SUV dat een gezinsbak niet saai hoeft te zijn. Toegegeven; we rijden met de bijna 650 pk sterke Brabusversie die in 3,8 seconden vanuit stilstand naar de 100 km/h katapulteert. Maar zelfs de basisuitvoering

heeft al 340 pk en dat op de achterwielen. De smart weegt dan wel een lieve 2.378 kg, maar daar heb je tijdens het rijden niet echt last van.

Het onderstel is duidelijk op comfort afgestemd, zelfs in deze sportieve versie. Smart doet niet flauw en zet een uitgebreide testroute over bijzonder slecht wegdek uit. Het Portugese binnenland krijgt de #5 echter niet klein en als het asfalt eenmaal verbetert blijkt maar waartoe deze auto nog meer in staat is. De besturing voelt dan behoorlijk kunstmatig aan, je stuurt wel zwaar en kunt de smart prima plaatsen in een bocht. De auto geeft dan geen krimp en sleurt alle massa probleemloos de bocht door. De auto is natuurlijk ontzettend snel, maar het is het gemak en de rust waarmee de snelheid wordt bereikt die het meeste overtuigt. Nergens wordt het oncomfortabel of onstuimig en daarmee ook wel wat voorspelbaar. Het doet ons beseffen dat al die pk's (volgens ons krijg je er nergens zoveel voor je geld) een tikkeltje over de top zijn. Een achterwiel- of reguliere vierwielaangedreven versie zal minstens zo gerieflijk zijn en we hebben niet direct het idee dat je daarin al iets tekort komt. Tenzij je graag 210 km/h rijdt, want de Brabus schopt het als enige verder dan de standaard 200 km/h begrenzing.

Meer dan in de andere smarts kun je de veiligheidssystemen eenvoudig naar wens instellen. Toch klinkt er af en toe nog een veiligheidsmelding van een systeem dat we dachten uitgeschakeld te hebben. Zo is de afstandswaarschuwing ronduit irritant en dient de rijbaanhulp ook in drie stappen compleet uitgeschakeld te worden. Softwarematig wordt dit nog aangepast, zodat je in de productieversie daar geen last meer van hebt.



Snel in meerdere opzichten

Voor het rijbereik is dat veelvoudig aanspreken van de pk's natuurlijk funest, maar met een fabrieksbereik van 540 kilometer zit je ook in de topversie niet snel met samengeknepen billen tot het eerstvolgende snellaadstation. Eenmaal bij een fastcharger aangekomen blijkt de smart ook nog eens in een mum van tijd weer volgeladen. Het merk communiceert dat de #5 in 18 minuten van 10-80% is geladen, maar in de praktijktest die niet eens aan alle ideale omstandigheden qua temperatuur en infrastructuur voldoet, wordt de auto van 7 tot 81% geladen in zo'n vijftien minuten. Bijna te kort voor een koffiepauze dus en daarna kun je er weer minstens 400 kilometer tegenaan.

Bijna direct vanaf de modelintroductie kun je de #5 in meerdere uitvoeringen bestellen. De prijzen beginnen vanaf 47.375 euro voor de Pro met 76 kWh batterij en 465 km rijbereik. De Pro+ biedt een 100 kWh batterij (590 km) en is qua uitvoering identiek. De auto is dan al behoorlijk dik aangekleed, maar met de Premium heb je qua opties helemaal niets meer te wensen over. Wil je vierwielaandrijving, dan dien je voor de

Pulse, Summit Edition of Brabus te gaan. Het trekvermogen ligt altijd op 1.600 kg

Met de #5 is smart nu actief in het meer dan overvolle middenklasse SUV-segment. Niet direct het segment waar je smart zou verwachten en dat is misschien wel het grootste manco van het merk. Het grote publiek ziet nog steeds die kleine stadsauto voor zich. Hoe snel en in hoeverre die associatie zal verdwijnen weten we niet. We kunnen alleen het advies geven om alles wat je wist van smart te vergeten, want dit is van een compleet andere orde.

Plus

- + Heel veel PK's voor je geld
- + Ontzettend ruim
- + Standaard al goed in de spullen

Min

- Stoelen missen zijdelingse steun
- Hier en daar hard kunststof