Bjorn Blokzijl
28 januari 2015

Twee keer is scheepsrecht

Smart is sinds de introductie van het merk niet zo succesvol geworden als gehoopt. Van de tweezitter werden in 15 jaar tijd slechts 20.000 exemplaren verkocht. Ook de toevoeging van een vierdeurs- en een sportieve variant op het thema konden de verkopen niet tot grote hoogte doen stijgen. Daarom gooit het merk het nu over een andere boeg. De tweezitter blijft, maar krijgt gezelschap van een vierzitter die op dezelfde leest is geschoeid. Hiervoor is het merk de samenwerking aangegaan met Renault. De nieuwe Twingo staat op hetzelfde achterwielaangedreven platform als de Forfour en de Fortwo - zij het met een kortere wielbasis. Of deze keuze zorgt voor een verkoopboost, zal blijken na een test met de vierzitter.

Onmiskenbaar

Tussen 2004 en 2006 was er al een Forfour leverbaar op de Nederlandse markt. Behalve zijn naam deelt de nieuwe generatie weinig met zijn voorganger. De eerste generatie was langer, breder en lager en opereerde in het B-segment, waar de nieuwe de concurrentie aangaat met A-segmenters als de Aygo en de Picanto. Het tweekleurige uiterlijk is gebleven, al kun je bij de nieuwe Forfour niet meer na aankoop de panelen vervangen als je - in dit geval - de witte kleur zat bent. Het staat de auto best leuk, zo'n zwart-met-wit-combinatie, maar wij verwachten dat dit vrij snel zal gaan vervelen. Gelukkig zijn allerlei kleurencombinaties mogelijk. DÃ¡t is dan ook Ã©Ã©n van de voordelen van de Forfour ten opzichte van zijn zustermodel Twingo. Die auto is wel te voorzien van allerlei stickers, maar zo uniek als de Smart zal het niet worden. Het uiterlijk van de Forfour doet Ã¼berhaupt stof opwaaien. ? Ã“f je vindt hem geweldig, Ã³f je vindt hem helemaal niks. Dat is wat we vernamen uit de reacties toen we met de auto onderweg waren. Vergelekenmet de Twingo vind ik de Forfour net wat stoerder ogen. Met de bolle koplampen, de fraai lichtmetalen velgen, de tweekleurige carrosserie en de grote bijna vierkante achterlichten, is het onmiskenbaar een Smart,

maar is het ontwerp wat beter in balans dan dat van zijn tweedeurs broertje.

Smartphone-vriendelijk

Van binnen is de kleurstelling van het exterieur doorgezet. In de basis is het interieur zwart, maar de verschillende bedieningsorganen en allerlei details zijn in het wit uitgevoerd. Door het gebruik van zwart stof en glimmend wit kunststof, doet het dashboard fris en behoorlijk 'premium' aan. Helaas is de middenconsole van een wat minder hoogwaardig materiaal gemaakt en is ook bespaard op het materiaal op de deuren. De bijzondere vorm van de deurbekleding maakt nog wel iets goed. Ondanks de compacte buitenmaten zit je ruim genoeg. Voorin zitten twee volwassenen - op ietwat te kleine stoelen - als in een segment hoger. Dit komt vooral door het ruimtegevoel in de breedte. Bij compacte auto's zit je al snel met de schouders tegen elkaar, maar dat is in de Smart niet zo. Achterin zitten volwassenen al snel klem tussen de voorstoelen en de achterbank. Voor twee kleine kinderen is wel plek genoeg. Het verschil met de meeste compacte autootjes is dat de motor voorin is geplaatst. Smart en Renault kozen ervoor om die op de achteras te plaatsen. Toch heeft deze keuze niet

geleid tot een onbruikbaar kleine bagageruimte. Met 185 liter inhoud heeft de Smart meer plek voor de boodschappen dan een Aygo, maar 15 liter minder dan een Picanto. Klap de achterbank volledig neer, dan ontstaat er plek voor bijna duizend liter , een waarde die veel van zijn concurrenten niet halen.

Veel auto's maken tegenwoordig - met wisselend succes - gebruik van systemen die contact maken met een smartphone. Meestal is de samenwerking tussen de telefoon en de auto niet goed en heb je niet de beschikking over zaken als navigatie. De Smart is een uitzondering. Alvorens je gebruik kan maken van de connectie, download je een applicatie op de smartphone. Daarna zet je de telefoon in de houder midden op het dashboard en hij maakt direct contact met de auto. Navigatie en informatie over de gereden kilometers - inclusief een rijhulp om zuiniger te rijden - gaat via deze app. Ook muziek kan eenvoudig afgespeeld worden. Dit klinkt zeker voor een auto als deze verrassend goed. Voor een lage meerprijs bestel je een JBL-geluidsysteem - dus altijd doen - met zelfs een basbox in de kofferruimte. 'Onze' Smart is voorzien van een stoffen schuifdak. Door het slechte weer hebben we niet open kunnen rijden helaas, want bij de Peugeot 108 hebben we daar plezier van gehad. Overigens is het dakje goed geÃ¯soleerd en merk je nooit dat het stof is in plaats van staal.

Niet snel, wel zuinig

Door het beperkte vermogen moet je op de snelweg niet al te veel haast hebben. Tot zo'n 100 kilometer per uur accelereert het blokje voldoende, maar trap je daarboven het gaspedaal diep in om te gaan inhalen, dan gebeurt er niet heel veel. Terugschakelen - met de prettig direct schakelende vijfbak - naar de vierde versnelling is dan het devies. Ondanks het feit dat het driepittertje er stevig aan moet werken, hoor je hem enkel bij acceleratie wat brommen. Op een constante snelheid is het verrassend stil binnen in de Smart. Tijdens de test van de Twingo drong er meer motorgeluid door tot het interieur, wat betekent dat ze bij Smart wat meer aan geluidsisolatie hebben gedaan. Dit komt het kwaliteitsgevoel ten goede. Door de stevig wind hebben we het bij een kruissnelheid van 100 kilometer per uur gelaten. In de praktijk kost je dat op een lange rit een paar minuten, maar in een compacte auto als deze rijdt het rijdt een stuk fijner. Het gunstige effect van het niet harder dan 100 kilometer per uur rijden, is een laag verbruik. Na een testperiode waarin we gevarieerd in de stad, op buitenwegen en op de snelweg reden, kwamen we uit op een bijna ongeloofwaardig gemiddeld verbruik van 1 op 25,5 - of 3,9 liter per 100 kilometer. Ga je de motor wel flink aan het werk zetten, dan

stijgt het verbruik aanzienlijk.

Stadsrakker

Een Forfour is een perfecte auto voor gebruik in de stad. Zoals eerder gezegd voelt hij zich op de snelweg niet zo op z'n gemak, maar verruil je de brede rijbanen voor de krappe bebouwde kom, dan voelt de auto zich als een vis in het water. Omdat de motor de uitslag van de voorwielen niet hindert, is de draaicirkel enorm klein. Is een weg 8,7 meter breed, dan kun je met de Forfour keren zonder te steken. Geen van zijn concurrenten doet hem dat na. De eerste keer dat je het doet, is het wat vreemd. Als je denkt dat je de totale stuuruitslag al hebt bereikt, kun je het compacte stuurtje in de Smart nÃ³g een keer draaien. Niet alleen keren gaat eenvoudig, ook parkeren in krappe straatjes gaat met het grootste gemak. In de stad merk je bovendien niets van het lagere vermogen. Bij het stoplicht ben je niet als eerste weg, maar je komt wel prima mee met overige verkeer. Ondanks de enorme stuuruitslag stuurt de auto strak en met behoorlijk wat gevoel. Dit merk je onder andere als de wind tegen de carrosserie beukt. Ook kun je de auto goed plaatsen in een snel genomen bocht en kun je vrij ver gaan

voordat de hulpsystemen ingrijpen. De wegligging is goed en wekt vertrouwen.

Ten opzichte van zijn tweelingzusje Twingo heeft de Forfour de mogelijkheid om voorzien te worden van een zijwindassistentie. Bij een normale windkracht merk je niet dat het systeem ingrijpt en heb je beduidend minder last van de wind dan dat we eerder merkten bij de vorige generatie Fortwo. In de testperiode hadden we te maken met windstoten tot 110 kilometer per uur en dan merk je het ingrijpen wel. Bij een stevige windvlaag voel je dat de assistentie flink corrigeert op het gaspedaal en de remmen. Dit geeft een wat vreemd, maar op den duur wel veilig gevoel.

Hip zijn wordt duur betaald

Het lijkt - door wat we gezegd hebben over de auto - enkel en alleen een succes te gaan worden voor de Smart Forfour. Toch is er Ã©Ã©n ding dat we nog niet gemeld hebben en dat is de prijs. Het hippe interieur, de betere isolatie en de mogelijkheid de carrosserie in twee kleuren uit te voeren zorgen voor een meerprijs van bijna tweeduizend euro ten opzichte van de technisch gelijke Renault Twingo. De vanafprijs

komt daarmee op 12.750 euro. Daarbij moet gezegd worden dat de Smart standaard wel is uitgerust met elektrisch bedienbare ramen vÃ³Ã³r, hoofdairbags voorin en cruise control. De Renault daarentegen heeft een grotere kofferruimte. Vooral jongeren vinden het uiterlijk van een auto het belangrijkste, samen met de praktische inzetbaarheid. Op deze twee zaken scoort de Smart grote pluspunten ten opzichte van veel van zijn concurrenten. Of hij de meerprijs hiervoor waard is, moet blijken. Toch is voor hippe en uitvoerig te personaliseren auto's in deze klasse wel een markt. Dit bewijst de Fiat 500. Ten opzichte van die auto - die overigens ongeveer gelijk geprijsd is - zit de Smart wat beter in elkaar en is hij verder een stuk praktischer.

Plus

+ Zeer wendbaar
+ Zuinige en stille aandrijflijn
+ Uitgesproken design

Min

- Uitgesproken design
- Geen snelwegridder
- Hoge prijs