



Joep de Heer
28 september 2022

Over een andere boeg

Smart; h t automerk dat direct doet denkt aan de handige kleine stadsauto's, kende zijn gloriejaren rond de millenniumwissel. De compacte tweezitter genoot onder iedere bevolkingsgroep populariteit en exemplaren gingen als warme broodjes over de toonbank. Heden ten dage wordt de City Coupé enkel nog gebruikt door een lokale sushitent en wordt het geheel vaak met ducttape bij elkaar gehouden. Maar...das war einmal.

Vergeet alle (voor)oordelen die je hebt over smart. Het merk (eigenwijs geschreven zonder hoofdletter) gaat het vanaf nu compleet anders doen. Dat zie je direct terug in de smart #1, niet alleen is dit de grootste smart ooit, hij is volledig elektrisch en heeft ruim 4,5 keer meer vermogen dan de smart City Coupé van weleer. Het merk is nu deels in handen van de Chinese autobouwer Geely waardoor het Duitse design van Mercedes-Benz wordt gecombineerd met de techniek van Polestar. Dat klinkt als een overheerlijke combinatie, tijd om te testen!



Grootste ooit

Compleet anders dan zijn voorganger, ook in het design. Zoals gezegd is dit de grootste smart die ooit van de productieband rolde. Om de verhoudingen even duidelijk te krijgen; de auto is een centimeter langer dan de Volkswagen ID.3 en enkele centimeter hoger dan de Volkswagen ID.4. Met deze maten zal de auto serieuze concurrentie gaan vormen voor de Kia e-Niro, de Volvo C40 en de twee genoemde elektrische broeders van Volkswagen.

De #1 is op het eerste gezicht moeilijk te plaatsen. Bezie je de auto vanaf de voorzijde dan kunnen er gelijkenissen worden gemaakt met de Kia Soul en EV6. Vanaf de zijkant zie je de Mini Countryman en Opel Adam en de achterzijde doet denken aan de Mercedes-Benz EQA. Een mengelmooie van stijlen en elementen waardoor een eigen gezicht ontbreekt. De ronde vormen en een zwevend dak zijn de belangrijkste designkenmerken die in het oog springen. Smart geeft zelf aan trots te zijn op de zogenaamde 'waterval' achterlichten waarbij de 'pixels' in de achterlichtunits van boven naar beneden steeds groter worden.

De smart #1 is op het gebied van kleurstelling naar eigen inzicht en smaak samen te stellen. Een geel dak met grijze koets, goudkleurig dak met witte koets of de strakke BRABUS uitvoering met rood dak en zwarte koets. Alles is mogelijk zodat de auto helemaal aansluit op jouw kleurwensen.



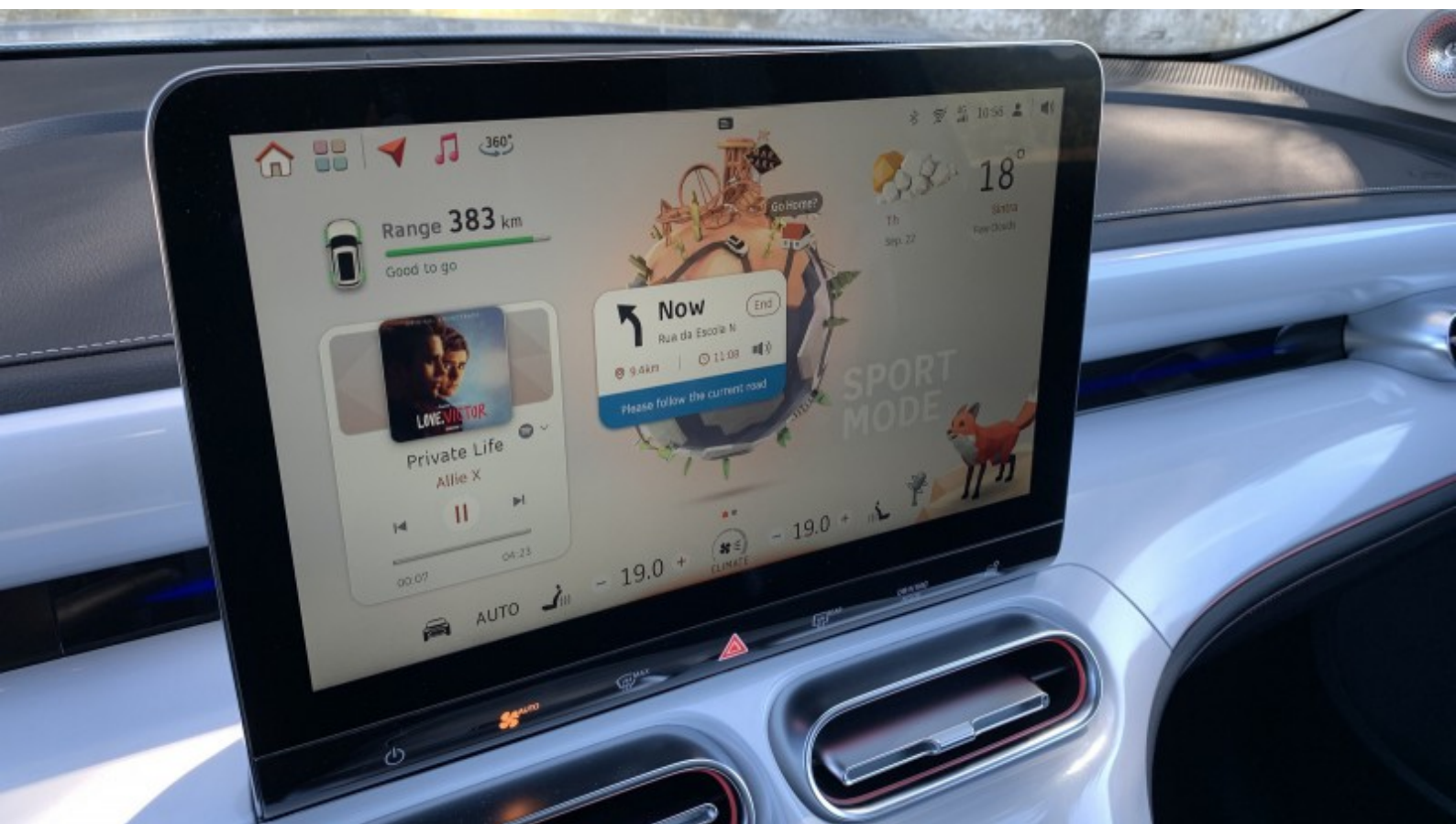
Mercedes all over

Wie bekend is met Mercedes-Benz zal het interieur beschouwen als een feest der herkenning. De luchtroosters, de strakke afwerking en vormen van interieurverlichting laten zien dat er leentjebuurt is gespeeld bij de broeders uit Stuttgart. Een groot compliment aan de ontwerpers van smart want de interieurs van Mercedes-Benz zijn doorgaans van uitzonderlijk hoge kwaliteit en klasse.

De stoelen zitten verrassend goed en onthouden de instellingen van de persoon die achter het stuur zit inclusief instellingen voor buitenspiegels en head-up display. Achter het stuur vinden we een smal horizontaal scherm met daarop de

basisinformatie als snelheid, navigatie en media. Het middenconsole wordt gesierd door een groot scherm met enkele touch knoppen. De gehele bediening van de auto gaat via het scherm, zelfs het instellen van de buitenspiegels. De discussie of dit de meest ideale manier is om de auto te bedienen zullen we dit keer niet aangaan. Het infotainmentsysteem werkt snel en accuraat. Je wordt tijdens de navigatie in het scherm geholpen door een persoonlijke 'assistent' in de vorm van een avatar vosje. Dit vosje is zal reageren op stemcommando's en is constant op de voorgrond aanwezig. Is de navigatie in beeld dan verdwijnt het vosje om niet afleidend aanwezig te zijn. Het geheel met het avatar vosje en de vele verschillende kleuren interieurverlichting in combinatie met ronde vormen doet Aziatisch aan. Een kwestie van smaak maar wel origineel.

Hoewel de bestuurdersstoel goed naar wens is in te stellen, hadden we gehoopt dat deze wat lager zou kunnen. Vooral lange personen kunnen het gevoel krijgen 'op de bok' te zitten. Passagiers achterin de auto hebben meer dan genoeg ruimte voor benen en hoofd. Naar wens is de achterbank te verschuiven naar voren of naar achteren voor meer ruimte voor passagiers of juist meer ruimte in de kofferbak. Desalniettemin is de kofferruimte niet de grootste binnen zijn klasse. Onder de motorkap is een extra bergruimte van 15 liter beschikbaar voor onder andere laadkabels.



Gulden middenweg

Een smart met 272 pk (200 kW) en 1.600 kg trekgewicht; twintig jaar geleden zou je dubbel hebben gelegen van het lachen. De smart #1 BRABUS doet er zelfs nog een flinke schep bovenop en komt met een vermogen van 428 pk (315 kW). Het mag duidelijk zijn dat de smart menig stoplichtsprintjes gaat winnen met deze getallen. In combinatie met het premium interieur past het hoge vermogen goed bij het geheel van de auto. Eenmaal ingestapt is er geen start/stop button te vinden. Het is een kwestie van de versnellingshendel achter het stuur overhalen en rijden; ook hierin komt duidelijk de gelijkenis met Mercedes-Benz terug. Met een gewicht van ruim 1.800 kg ben je op pad met een zwaargewicht, maar het vermogen en het onderstel weten dit prima te verhullen. De auto ligt strak en solide op de weg en stuurt goed en scherp. Ondanks de forse C-stijl is het zicht rondom goed. De sprinttijden van 0-100 km/u variëren van 6.7 seconden tot 3.9 seconden voor de BRABUS.

Reguliere versies van de #1 zijn uitgerust met achterwielaandrijving.

Vierwielaandrijving is enkel weggelegd voor de BRABUS uitvoering. Met een 66 kWh

batterij heb je volgens de fabrikant een actieradius van maximaal 440 kilometer. Laden aan een snellader (DC) gaat met een maximale snelheid van 150 kW wat een sterke waarde is voor dit segment. Theoretisch zou dat betekenen dat je in minder dan 30 minuten van 10% tot 80% kan laden. Laden aan een publieke laadpaal (AC) kan met een maximaal vermogen van 22 kW en duurt van 10% tot 80% dan iets minder dan 3 uur. Echter zijn er in Nederland nog niet veel publieke palen die de snelheid van 22 kW kunnen bereiken en is 11 kW op dit moment vaak het maximaal haalbare.

Zowel in de stad als op de snelweg heb je een goede vriend aan de #1. Zo is de auto afgeladen vol met rijhulpsystemen en voorzien van een 360 graden camera die zelfs een beeld geeft dwars door de auto heen. Zoals we van elektrische auto's gewend zijn is ook de mate van regeneratie oftewel remmen op de accu zelf in te stellen. One pedal driving zoals bij de Honda E is niet mogelijk, maar de #1 komt een heel eind. Alles in het rijden voelt soepel en natuurlijk, zonder uit te blinken in sportiviteit of comfort. De #1 biedt de gulden middenweg.



Concurrerend

We zetten de gulden middenweg voort in de prijzen van de smart #1. Startend met de Pro+ met een vanafprijs van 41.395,- euro gaan we verder naar de Premium vanaf 44.895,- euro. De beperkt beschikbare Launch Edition, waarvan er in Nederland slechts 77 beschikbaar zijn, wisselt voor 46.195,- euro van eigenaar en de sportieve topversie BRABUS mag voor 48.895,- euro mee. Standaard wordt de #1 voorzien van rijhulpsystemen, 360-graden camera, intelligente spraakhulp, LED-verlichting en een elektrisch bedienbare achterklep. Luxere versies worden uitgerust met een Beats audiosysteem, head-up display, automatische inparkeerhulp en LED Matrix lampen.

De smart #1 is bij verschillende Mercedes-Benz dealers te bezichtigen volgens een shop-in-shop concept. Ook proefrijden gaat tot de mogelijkheden behoren. Smart garandeert een eenvoudig online bestelproces waarin je in enkele muisklikken de auto kan reserveren, kopen of leasen zonder tussenkomst van papieren tijgers. De levertijden zijn, vanwege het werken met voorraadmodellen, verwaarloosbaar. Binnen enkele dagen nadat de auto is besteld belooft smart de auto al te leveren. Levering start vanaf april 2023.

Terugkomend op de gulden middenweg; de smart #1 is concurrerend geprijsd. Vooral gelet op de aankleding en opties krijg je voor een nette prijs een rijk uitgeruste auto. Het model is gezien de mate van uitrusting en opties min of meer gelijk geprijsd aan modellen als de Volkswagen ID.3, Renault Megane E-TECH, Kia e-Niro en Peugeot e-2008. Aan de prijs zal het dus zeker niet gaan liggen.



Het begin

We maken de balans op. Je krijgt de dikst uitgevoerde #1 voor een prijs waarbij de Mercedes-Benz EQA nog niet eens begint. Terwijl de auto's op het gebied van interieur en vermogen opvallend veel gelijkenissen hebben. Daarnaast kan je het gebruik van de auto delen met maximaal vijf personen die je toegang geeft tot de auto door middel van een app op je smartphone. Daarmee lijkt alles in eerste instantie dik in orde voor deze splinternieuwe smart op alle mogelijke gebieden. Een veelbelovende herstart van het merk. We laten met het grootste plezier alle (voor)oordelen die aan het merk smart kleven achter ons. Focus op de toekomst. En de #1 is nog maar het begin...

Plus

- + Premium interieur
- + Scherp geprijsd
- + 1.600 kg trekgewicht

Min

- Mist eigen gezicht
- Zitpositie lange personen