



Smart Roadster

Confessies van een Smart Roadster

"Ze begrijpen mij niet. Ik ben één van de leukste open sportwagens op de markt en toch blijf ik bij de dealer staan. Ik wil de mensen vermaken. Ik wil net als andere Smarts laten zien hoe het anders kan, hoe het beter kan. Waarom willen ze mij niet?" Aan het woord is de Smart Roadster. Deze sportieve Smart wordt voor de tweede keer getest, nu in de exclusieve Brabus-uitvoering. Dit keer gaat de auto niet op de testbank, maar op een comfortabele tweezitsbank in de achtertuin om de Autozine welzijnswerker te vertellen over het ware leven van een Smart Roadster.

Redacteur: Welkom op de redactie. Ik hoorde dat je de lezer wil vertellen wat jou zo bijzonder maakt?

Roadster: Dat klopt. Ik word verkeerd begrepen en er doen veel misverstanden over mij de ronde.

Redacteur: Begin bij het begin, wat maakt een Smart Roadster zo bijzonder?

Roadster: Ik ben een kleine sportieve cabriolet. Alhoewel mijn vormgeving behoorlijk verschilt van die van andere cabrio's, wordt voornamelijk naar mijn specificaties gekeken. Als alleen wordt gelet op mijn motorinhoud of mijn prestaties, dan geeft dat een verkeerde indruk. Wie eens een proefrit met mij zou maken, zou er achter komen dat die getallen weinig zeggen.

Ik ben geen lief klein cabrioetje, ik ben een pure sportwagen. Ik heb achterwielaandrijving, een felle motor en een zeer direct karakter. Ik geef niet alleen de vrijheid en exclusiviteit van de gemiddelde cabriolet. Je kan mij vergelijken met echte rijmachines van exclusieve Engelse en Italiaanse merken.

Mijn prestaties mogen dan niet dezelfde zijn, ik garandeer hetzelfde rijplezier.

Redacteur: Dat had ik al gemerkt tijdens een test met een minder snel familielid. Juist daarom wilde ik opnieuw een Smart Roadster op de redactie, want zulk rijplezier is zeldzaam. Wees echter terughoudend met dat woord "cabriolet", want je achterrait blijft staan (geen volwaardige cabrio) en vanaf 100 km/u is er zo veel wind en lawaai dat iedere vorm van comfort ver is te zoeken.

Maar de pret blijft altijd en wordt niet alleen verklaard door de techniek. Ook het lage zitten, of eigenlijk liggen, achter het stuur draagt enorm bij aan de sensatie. Samen met de hendels aan het stuur waarmee wordt geschakeld, waande ik mij soms een Formule 1-coureur.



Schakelen

Roadster: Oh, die versnellingsbak. Dat is nog steeds mijn grootste frustratie. Ik heb een kleine motor en een automatisch bediende koppeling. Wie mij dan behandelt als de gemiddelde auto, schudt, hapert, hobbelt en ergert zich bovendien aan het zogenaamde trage schakelen. Maar dat is helemaal niet nodig als je mij goed aanvoelt.

Redacteur: Dat noemde ik ook al bij de andere Smart-tests, het schakelt toch prima?

Roadster: Spreek jij nou maar niet te snel, jij had ook ettelijke honderden kilometers nodig voordat je het door had. De eerste kilometers reed ook jij houtherig door de stad en wist ook jij niet hoe je mij maximaal kon laten presteren. Ook jij dacht dat ik traag was.

Het zit zo: ik heb een kleine motor die afhankelijk is van de turbo. Alleen als de motor toeren maakt, helpt de turbo en is veel kracht beschikbaar. In mijn geval is dat zelfs 101 pk, want ik ben bij tuningspecialist Brabus in training geweest.

Wie schakelt op het moment dat die kracht van de turbo er niet is, valt precies in een gat. Dan schakel ik niet traag, maar is er in de volgende versnelling nog niet voldoende kracht voor handen. Het is een kwestie van aanvoelen. Sommige testrijders hebben het nooit door en geven mij uiteindelijk de schuld.

Redacteur: Toch schakel je zelf ook niet al te best. Je biedt de keuze tussen sequentieel schakelen door de bestuurder, of met de automaat het werk aan jou overlaten. Je lijkt in dat laatste geval niet door te hebben wanneer de motor koud en minder soepel is. Als het hard mag, lijkt je de motor in iedere versnelling simpelweg door te trekken tot de begrenzer, terwijl je net zelf uitlegde hoe het beter kan. Heeft Brabus niets aan de automaat veranderd bij het tunen?

Roadster: Ik geef toe, de automaat is niet mijn sterkste punt. Maar ik wil je er wel op wijzen dat jij mij maar wat graag automatisch liet schakelen in de file. En ook als we in de stad moesten zoeken naar een adres, mocht ik schakelen terwijl jij navigeerde. Zo slecht schakel ik blijkbaar toch niet ...



Wegligging

Redacteur: Je noemde het tunen door Brabus. Ik moet zeggen dat je nu heerlijk presteert. Niet alleen ben je gretig als de andere Roadsters, je toont nu meer souplesse en bijt nu nog beter door als het al hard gaat. Het geluid van de turbo en de dansende turbodrukmeter op het dashboard versterken die beleving nog eens.

Roadster: Dankje, maar hard rechtuit rijden kan iedereen. Dankzij mijn achterwielaandrijving en prima onderstel bied ik ook veel plezier in de bochten. Maar juist het volk dat mij aanziet voor een geinig klein wagentje, vergeet dat compleet. Mede dankzij het ESP kan je met mij de gekste dingen doen.

Als jij het niet goed doet, help ik je uit bijna iedere situatie.

Redacteur: Sorry, dat was ik helemaal vergeten te vertellen. Misschien scoor je in getallen zelfs na de Brabus-behandeling nog steeds niet het hoogst, het plezier dat je biedt in de bochten is fantastisch. Je gaf mij meer vertrouwen dan menig andere sportwagen. Daarom durfde ik meer en ging ik vaker met je op stap dan met andere testauto's. Alleen je eerder geteste familielid zonder stuurbevoegdheid vond ik persoonlijk nóg fijner sturen.

Uiterlijk

Roadster: Tja, Brabus betekent alle opties, dus ook stuurbevoegdheid. Vergeet niet dat de Brabus-behandeling mij meer heeft opgeleverd dan alleen prestatiedrang. Ik bied nu lederen bekleding, stoelverwarming, een lichtsensor, regensensor, een uitgebreide boordcomputer en airconditioning. Mijn uiterlijk is verfreesd met alle spoilers en verbreders van de optielijst. Volgens mij was je behoorlijk onder de indruk tijdens onze eerste kennismaking.

Redacteur: Dat klopt! Ik liep in oprechte bewondering een rondje om je heen en stapte vol trots in. Omdat je nog steeds een kleine auto bent, blijf je bescheiden en daarbij voel ik mij prettiger dan bij menig superdeluxe exotische sportwagen.

Maar over dat interieur: Ik vind het leder bepaald niet fraai en de passagiersstoel is nog steeds niet verstelbaar. Doe mij maar de fleurige stof van de andere uitvoeringen.

Roadster: Smaken verschillen. En als het over het interieur gaat wil ik nog iets kwijt. Vaak wordt mij, opnieuw geheel ten onrechte, verweten dat ik onvoldoende bagageruimte heb. Onder mijn automatisch openende achterklep is inderdaad slechts voldoende ruimte voor een aktetas. Maar het feit dat onder de voorklep nog een redelijke berg ruimte is te vinden, wordt altijd vergeten!



Conclusie

Redacteur: Je punt is duidelijk. Maar toch resteert één ding. Je eenvoudigste familielid kost 19.650 euro, da's redelijk. Maar voor jou met al je Brabus-logo's moet ik de lieve som van 33.780 euro neertellen. Dat is geen bescheiden bedrag. Sterker nog, ik meen te weten dat er slechts vijf Roadster Brabussen in Nederland zijn verkocht.

Roadster: Laat mij de punten dan nog één keer herhalen. Ik ben niet zomaar een cabriolet, ik concurrer met volbloed sportwagens. Alhoewel ik niet dezelfde prestaties neer zet, bied ik wel hetzelfde rijplezier. Daarbij ben ik zeer veilig, redelijk praktisch en kan je mij het hele jaar door gebruiken. Mijn opvallende uiterlijk trekt veel aandacht, maar dankzij mijn bescheiden afmetingen is dat altijd positieve aandacht. Iedere Smart Roadster heeft deze sterke punten. Als Roadster Brabus lever ik betere prestaties en koppel dat aan een rijkere uitrusting en opvallendere vormgeving.

Je moet niet rekenen in pk per euro, of het aantal strekkende meters auto per euro. Je moet kijken naar het rijplezier. Op dat punt durven de andere Smart Roadsters en ik de wereld aan. In vergelijking met volbloed sportwagens ben ik niet alleen een koopje, ik ben ook nog eens exclusiever.

Redacteur: Als je het zo stelt, zullen de verkoopresultaten snel beter worden. Dan word je vanzelf minder exclusief.

Roadster: Je wordt bedankt.

Redacteur: Graag gedaan. ■

Technische fiche

Smart Roadster Brabus

Afmetingen

Lengte	343 cm
Breedte	162 cm
Hoogte	119 cm
Wielbasis	236 cm
Gewicht	852 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Kofferinhoud	45/59 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	698 cc
Cilinders / kleppen	3/2
Vermogen	100 pk @ 5250 tpm
Koppel	110 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	195 km/u
Verbruik gemiddeld	5,3 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	24.300 €
Basisprijs	15.080 €