



Bjorn Blokzijl
1 oktober 2015

Eeuwige tweestrijd

Alle auto's lijken op elkaar, wordt vaak beweerd. Maar is dat wel zo? Neem nou de Smart ForTwo. Ooit op de markt gekomen als CityCoup[®], is het een auto met een uniek concept en daardoor zonder directe concurrentie. Hoewel de verkoopcijfers niet om van de daken te schreeuwen zijn, is het inmiddels de beurt aan de derde generatie van het stadsautootje. Smart ontwikkelde de auto samen met Renault, waarbij de ForFour en de Twingo op dezelfde basis staan. Enkel de wielbasis van de ForTwo is wat ingekort. Door deze ontwikkeling is de kleinste Smart wat volwassener geworden, maar komen hierdoor zijn unique selling points niet in het gedrang?



Balans

De ForTwo groeide vooral in de breedte. Bijna 11 centimeter kwam er bij. Omdat de lengte niet is toegenomen en hij iets lager is dan zijn voorganger, ziet hij er meer uitgebalanceerd uit. Het is niet meer een ietwat raar ogend, smalle en hoge auto. Aan de voorzijde is geen verschil te vinden met het ontwerp van zijn vijfdeurs broer. Dit is geen schande, want met zijn olijke koplampunits heeft hij een modern voorkomen. Aan de zij- en achterkant is het familiegezicht duidelijk herkenbaar, maar toch is de ForTwo niet zomaar een ForFour met twee deuren minder. De lijn over de flank is lager geplaatst en ook de vorm van de veiligheidskooi verschilt. Aan de achterzijde zijn dezelfde achterlichtunits gebruikt, maar omdat de ForTwo een andere constructie heeft om bij de laadruimte te komen, is het ontwerp van het kontje toch behoorlijk anders. Zo zit de kentekenplaat in de achterklep en is de achterruitenwisser aan de bovenzijde van de ruit gemonteerd. De reden hiervoor is dat - net als bij zijn voorgangers - de achterruit apart geopend moet worden. Om gemakkelijker bij de boodschappen te kunnen, kan vervolgens de achterklep naar beneden geklapt worden. Bestel je de auto zoals wij hem reden, dan staat de auto op mooi, 16 inch lichtmetaal. Door de grote

wielkasten kan de auto dergelijke wielen goed gebruiken - als het om het uiterlijk schoon gaat. De matgrijze kleur op de panelen is smaakgevoelig, maar is eenvoudig van kleur te veranderen door de panelen te vervangen.



Ruim voor twee

Aan de buitenkant is de ForTwo geen ingekorte Forfour, aan de binnenzijde is hij het wel. Het dashboard is Ã©n-op-Ã©n overgenomen, net als de stoelen. Dit is echter niet negatief, al mogen de zitting van de stoelen net iets langer zijn voor meer comfort. Het dashboard ziet er vrolijk uit en is afgewerkt met een fraai ogende stof. Ondanks de beperkte buitenmaten zit je ruim. Zelfs lange personen zitten niet met hun hoofd tegen het dak en omdat de stoel ver naar achteren gezet kan worden, zijn lange benen ook geen probleem. Dit geldt niet alleen voor de bestuurdersplek, maar door het ietwat wijkende dashboard zit de bijrijder ook royaal. Achter de stoelen is plek voor 260 liter bagage. Dit lijkt niet groot, maar zijn grotere broer kan 75 liter minder kwijt. In de praktijk is de ruimte voldoende voor de wekelijkse boodschappen en kun je zelfs het bekende kratje bier - of zelfs twee exemplaren - meenemen. Wil je langere voorwerpen

meenemen, dan is de rechter voorstoel geheel plat te leggen. Hierdoor kun je zelfs een Billy-boekenkast transporteren. Deze zul je dan wel in je eentje moeten kopen, want een passagier kan in dat geval niet meer mee. Voor het kleine grut zijn in het interieur meerdere opbergmogelijkheden aanwezig. Vooral het laatje aan de zijkant van de middenconsole is goed gevonden. Omdat het dashboard in z'n geheel is overgenomen uit de ForFour, geschiedt de bediening exact gelijk. Vreemd echter is de plaatsing van de 'joystick' van de spiegelverstelling. Deze zit middenop het portier, net waar je je knie tegenaan legt op langere ritten. Hierdoor priemt hij in je been, wat logischerwijs niet prettig is. Plaatsing aan de bovenzijde van het portier was een betere keuze geweest.



Stadsracer

Op de achteras ligt een 71 pk sterke driecilinder motor die we inmiddels al kennen uit eerder genoemde auto's. Zeker in de stad is het een erg prettig motortje. Omdat zijn maximum koppel bij 2.850 toeren per minuut vrijkomt, zijn stoplichtsprintjes binnen de bebouwde kom wel aan hem besteed. Trek je net even wat verder door in de toeren, dan gaat hij niet alleen sneller van z'n plek maar klinkt hij ook aangenaam sportief. De

vorige generaties ForTwo waren enkel te bestellen met een automatische versnellingsbak. Deze blonk op z'n zachtst gezegd niet uit in raffinement en schakeltijden. Dat moederbedrijf Mercedes-Benz er voor koos om de auto nu ook met een handbak te leveren, kreeg daarom ook lof. Toch is een automaat in de stad net even wat fijner. Wederom een gerobotiseerde versnellingsbak monteren was geen optie, dus kwam er een 'echte' automaat met een dubbele koppeling. Het verschil tussen oud en nieuw is dan ook enorm. Af en toe schakelt de bak op een vreemd moment, maar dat is ook het enige minpuntje. De schakeltijden zijn nu extreem kort, schakelen an sich gaat soepel en zonder schokken en in de manuele stand - met de flippers achter het stuur of door een tikje tegen de pook - mag je ver doortrekken in de toeren. Het moet gezegd worden dat het merk een enorme stap heeft genomen. In zijn klasse is geen betere automatische versnellingsbak te krijgen en ook in klassen hoger zou deze bak niet misstaan.



Thuis in de stad

Door de korte wielbasis en beperkte afmetingen is de ForTwo op papier al een echte

stadsauto. In de praktijk blijkt dat nog meer. Met een draaicirkel van slechts 7 meter draai je op een gemiddelde weg zonder steken om. Dit leidt regelmatig tot verbaasde blikken van omstanders. Deze korte draaicirkel komt tevens van pas bij het inparkeren, hoewel dat wel gewenning vraagt. De eerste paar keren stuur je teveel in, maar ben je er aan gewend, dan zijn zelfs heel krappe plekken een peulenschil. Let daarbij wel op de hoeveelheid ruimte naast de auto. Uitstappen gaat in smalle parkeerplekken wat minder makkelijk door de forse portieren. Het stuurgevoel is ruim voldoende en ook wordt genoeg doorgegeven via de besturing. Ondanks de korte wielbasis, is de afstemming van het onderstel niet straf. Op klinkerstraten stuiter je niet over de weg en is er ruim voldoende comfort. Buiten de stad voelt de auto zich wat minder op zijn gemak. Vooral bij zijwind op de snelweg voelt de auto wat minder vertrouwenwekkend aan. Zeker op hogere snelheden wordt de besturing wat vaag en moet je corrigeren bij oneffenheden op de weg. Hoewel een auto als deze niet gebruikt zal worden voor lange snelwegritten, zou iets meer stabiliteit op die snelheden wel prettig zijn.



Toekomstgericht

Op papier lijkt het een aantrekkelijk concept: een stadsauto van minder dan drie meter, met twee zitplaatsen, een voldoende grote bagageruimte en een premium interieur. Vooral dat laatste onderscheidt hem van de massa. Al in zijn eerste levensjaren was de Smart ForTwo voorzien van meer luxe dan toen verkrijgbaar op auto's in de compacte klasse. Ook nu vind je in de Smart een dashboard dat is bekleed met fraaie materialen en is de uitstraling modern en luxe. Grootste minpunt van de auto is zijn prijs. Voor 10.695 euro koop je de absolute basisuitvoering van de ForTwo. Wil je wat meer luxe dan een automaat - zoals de door ons gereden uitvoering - dan vergt het een investering van net geen 17 mille. Hoewel voorzien van alle luxe die je wil voor een hoog comfort - zoals airconditioning, een houder voor een smartphone en de fraaie bekleding - heb je voor hetzelfde geld bijvoorbeeld ook een luxe aangeklede Kia Picanto of Opel Karl. Deze hebben wel ruim vier zitplaatsen en rijden ook volwassen. Zo

uitgesproken als de Smart ForTwo zijn ze echter niet en ook zijn ze niet zo gebouwd voor stadsverkeer als de Smart. Het blijft een tweestrijd tussen onderscheidend zijn en de grotere investering, maar misschien pleit dat wel in het voordeel van de ForTwo. Zeker in de steeds voller wordende steden en dito parkeerplekken, is de ForTwo met zijn luxe interieur de perfecte auto voor de toekomst.

Plus

- + Goede rijeigenschappen in de stad
- + Prettige automaat
- + Veel zitruimte voor bestuurder en bijrijder

Min

- Niet bepaald goedkoop
- Nerveus weggedrag op de snelweg
- Onlogische plaatsing knop voor spiegelverstelling