



Neuer Smart Fortwo (Computeranimation)
Vespa auf vier Rädern

AUTOMOBILE

Kummer mit der Kultkiste

Das Öko-Auto Smart wurde für Mercedes zur grünen Hölle. Viele technische Probleme sind beim Nachfolger behoben. Profitabel aber wird auch er kaum sein.

Das Foto ist inzwischen zehn Jahre alt. Es zeigt ein Grüppchen vernünftiger Führungskräfte rund um den Prototyp eines zweisitzigen Automobils. Das sah in seiner radikalen Kürze aus wie ein Scherz.

Der Schweizer Uhren-Krösus Nicolas Hayek ist auf dem Bild zu sehen und ein Mann mit wallendem Schnauzbart, der damals in zweiter Reihe stand: Chefentwickler Dieter Zetsche, heute Vorstandsvorsitzender von DaimlerChrysler, ist noch immer ein hartnäckiger Förderer dieses Fahrzeugs.

Die Geburt des Smart aus dem Marketing-Gespenst des Swatch-Mobils war eine achtbare unternehmerische Mutprobe, die prompt in eine Blamage von Weltformat mündete: Während die zuvor gestartete A-Klasse im Elchtest zur Seite kippte, kulterte der Smart gleich in alle Richtungen. Erst zahlreiche Nachbesserungen brachten das Kugelauto auf Spur und ließen es letztlich zum urbanen Szenegefährte aufsteigen.

Nach achtjähriger Bauzeit kommt nun ein Nachfolger. Smart überlebt also – allerdings nur dieses eine Modell. Die Versuche, aus dem Produkt eine ganze Kultmarke zu machen, sind gescheitert, der Smart Roadster und der Viersitzer Forfour wurden wegen dürftiger Nachfrage wieder eingestellt, ein geplanter Kleingeländewagen kam gar nicht erst auf den Markt.

Der Zweisitzer Fortwo dagegen hat in Europas Metropolen Ikonenstatus erlangt, gleichsam als vierrädriges Pendant der Vespa. Mit nur 2,50 Meter Gesamtlänge unterbietet er jedes andere Auto um mehr als einen Meter und bereitet innerstädtischen Parkplatzsuchern ebenso verlässlich Freude, wie er der Finanzabteilung des Konzerns Kummer macht.

Denn die Kultkiste Smart ist schon aufgrund ihres Konzepts ein betriebswirtschaftliches Problemkind. Keines der teuren Bauteile – etwa Motor, Getriebe, Fahrwerk oder die grundlegende Karosseriestruktur – konnte von anderen Konzernprodukten übernommen werden.

Der neue Smart wird ein ähnlich isoliertes Produkt sein. Lediglich der Benzinmotor kommt künftig von Mitsubishi – ein Überbleibsel aus der geplatzten Partnerschaft mit DaimlerChrysler. Der Dreizylinder ist etwas stärker als der des Vorgängers und treibt in Japan einen hier unbekannten Autowinzling namens „i“ an. Trotz der höheren Leistung (61 bis 84 PS) soll er keine höheren Verbrauchswerte haben, im Norm-Zyklus also knapp fünf Liter schlucken.

Wie sein Vorgänger trägt auch der neue Smart (Preise ab etwa 9500 Euro) Motor



Ur-Smart nach Unfall (1998)
Blamage von Weltformat

und Antrieb im Heck. Mit diesem Konstruktionsprinzip gleicht er etwa dem seligen VW-Käfer oder einem Porsche 911, aber eben keinem Mercedes und nicht einmal irgendeinem aktuellen Kleinwagen anderer Hersteller. Ein Produktionsverbund über Konzerngrenzen hinaus, wie ihn viele Firmen in dieser Klasse schließen, bleibt dem Smart deshalb verwehrt.

Der exotische Heckmotor jedoch ist die einzige Chance, ohne Kompromisse in der Crash-Sicherheit die Smart-typische Kürze zu erhalten – zumindest annähernd. Das neue Modell wurde um 20 Zentimeter gestreckt. Das beliebte Querparken mit der Front zum Randstein, schon jetzt ein ordnungsrechtlicher Grenzfall, dürfte sich nun endgültig erledigen.

Die Verlängerung ist zum Teil ein Tribut an Vorschriften zum Fußgängerschutz, zum Teil an Fahrdynamik und Komfort, wo die erste Generation des Citymobils eklatante Macken hatte. Der Wagen konnte komfortabler gefedert werden. Auch nickt er wegen des längeren Radstands bei Gangwechseln nicht mehr so unschön.

Einen wesentlichen Beitrag dazu soll das neue Getriebe leisten. Es hat wie beim Vorgänger eine automatische Kupplung, schaltet aber schneller und kann auch Gänge überspringen. Laut Chefentwickler Klaus Badenhausen sind „die Schwächen der ersten Generation überwunden“.

Weitgehend unverändert übernommen wurde der Dieselmotor, ebenfalls ein Dreizylinder, der kürzlich in ein merkwürdiges Sperrfeuer der Öko-Kritik geriet. Smart stattet dieses Modell mit einem preiswerten PM-Katalysator aus. Er wird salopp auch „offener Filter“ genannt und entfernt etwa 40 Prozent der Rußpartikel aus dem Abgas. Geschlossene Filtersysteme fangen dagegen 99 Prozent auf.

Smart bewarb das Provisorium als „Dieselpartikelfilter“ und fing sich prompt eine Klage der Deutschen Umwelthilfe ein. Kleinlaut strich die DaimlerChrysler-Tochter den Begriff wieder aus der Reklame.

Auch der Neue fährt zunächst noch mit der Billiglösung, bis die Abgas-Gesetzgebung im Jahr 2010 ein geschlossenes System unumgänglich machen wird. Weitere Debatten sind absehbar, aber es empfiehlt sich, dabei den Blick fürs Wesentliche nicht ganz zu verlieren.

In einem Europa, das schweren Lastwagen ganz ohne Filter die Zulassung erteilt, scheint halbgereinigter Smart-Ruß nicht das akuteste aller Umweltprobleme zu sein. Immerhin wird es im Sinne des Klimaschutzes kein besseres Auto geben als den neuen Smart Diesel. Er emittiert 90 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer und ist damit das einzige in Großserie gebaute Drei-Liter-Auto der Welt.

CHRISTIAN WÜST