

Im Großstadtrevier

Wir unterzogen den MCC smart cdi im Dauertest einer echten Härteprüfung. Er spulte über 40 000 Kilometer im Großstadtdschungel ab. Reduziert auf das Nötigste, ist der Cityflitzer seinem Lebensraum entsprechend angepasst. Wie gut sich sein Konzept im Alltag bewährt, zeigte der smart in den letzten 18 Monaten

Vor gut einem viertel Jahrhundert waren die Kleinstwagen wie Fiat Bambino oder Mini alles andere als Lifestyle-Autos. Sie dienten weniger betuchten Menschen, um günstig von A nach B zu kommen. Begriffe wie „schick“ und „elegant“ waren zu dieser Zeit für Limousinen oder Coupés reserviert. Heute passen

diese Adjektive auch zu Winzlingen à la smart. Der smart besitzt zumindest Single-Leben benötigt: ein modernes Äußeres, ein Dach über dem Kopf, ausreichend Platz für zwei Personen und einen Motor, der keinen allzu großen Durst hat. Genau auf diese Eigenschaften haben die smart-Väter ihren Sprössling

reduziert und werben mit dem Slogan „reduce to the max“, was so viel heißt wie „auf das Maximum schrumpfen“. Darin liegt der Zeitgeist des neuen Jahrtausends: in der Kunst des Weglassens. Die Wegstrecken, die ein Durchschnitts-Stadtbewohner im smart zurücklegt, sind selten länger als 30 Kilometer – ins Büro, zum Fitnesscenter,

zum Park oder zum Einkauf. Hier spielt der smart seine Stärken aus.

Raum für Hochstapler

Die 150 Liter Stauvolumen lassen sich dank der geteilten Heckklappe voll nutzen: Erst bis zur Hälfte vollpacken, die untere Klappe schließen und dann bis unters Dach weitersehen. Für den Wochen-

einkauf inklusive Getränkekisten reicht es allemal. Die Platzverhältnisse für Fahrer und Beifahrer überraschen. Hier finden auch Menschen jenseits der 1,90 Meter Körpergröße eine gute Sitzposition – und das bei einer Länge von nur 2,50 Metern. Die kurze Baulänge eignet sich in der City hervorragend für den flinken Fahrstreifen-



Fotos: Bernd Ebener, Frank Ratering

Der smart ist für das Leben in der Großstadt gemacht. Oben: Unser Dauertestwagen wechselte zwischenzeitlich seine Farbe von blau auf hellgrün. Mitte: Obwohl er klein wirkt, fasst der Kofferraum einen kompletten Großeinkauf. Unten: Die Kofferraumklappen lassen sich sehr weit öffnen und sogar als „Umkleidekabine“ nutzen

wechsel. Das haben auch die „Pizza-Flitzer“ und Kurierdienste begriffen und den smart als Dienstwagen für sich entdeckt. Pizzen lassen sich im smart allerdings auch besser transportieren als zerbrechliche Gegenstände, denn die Federung ist überaus stuckerig. Wer mit dem smart durch ein übles Schlagloch fährt, hat das Gefühl, er würde durch das ganze Auto katapultiert. Auch wenn dem nicht so ist, es reicht, um dem Fahrer einen ordentlichen Schrecken einzujagen.

Neben dem schlechten Federungskomfort hat das Fahrwerk aber noch andere Tücken: Sobald es nass wird, schiebt der smart stur über die Vorderräder.

Das Hilfs-ESP schwächelt

Schlimmer wird es, wenn sich der smart auf Schnee fortbewegen soll. Die Kombination von hohem Schwerpunkt, kurzem Radstand und dem Heckantrieb mit der harten Federung macht den smart nicht gerade zum Winterauto. Das nicht abstellbare Hilfs-

ESP namens Trust stößt bei Glätte schnell an seine Grenzen. Wer darauf vertraut, sollte lieber einen Klappspaten an Bord haben, um den smart wieder frei zu schaufeln. Zugegeben, ein reines Stadtgefährt hat auf einer Schneedecke eigentlich nichts zu suchen, aber nasse Straßen gibt es überall.

Schelte kassiert der smart auch in puncto Bremsen. Schon zu Beginn des Dauertests benötigte der smart für die Vollbremsung von 100 km/h auf null satte 44,2



Ein unerschrockener Redakteur schaffte es im smart sogar bis nach Mailand

Meter. Das ist für ein Auto von nur 760 Kilogramm bedenklich. Gegen Testende verlängerte sich der Bremsweg sogar auf 47,2 Meter – allerdings mit denselben Brems Scheiben und -belägen.

Der Motor erwies sich während der 40 000 Kilometer im städtischen Innendienst als äußerst robust. Man bedenke, dass er die meiste Zeit im Stop-and-go-Verkehr bewegte und viel mehr Kaltstarts absolvieren musste als Autos im Landstraßen- und Autobahnbetrieb. Der kleine

Dreizylinder-Turbodiesel verschafft dem smart ausreichend Vortrieb und läuft stets zuverlässig. Allerdings nervte das automatisierte Sechsgang-Getriebe mit seinen ausgeprägten Schaltpausen. Besonders im Automatik-Modus weiß die Schaltung bei zaghafter Beschleunigung nicht, ob sie rauf, runter oder gar nicht schalten soll.

Kein Drei-Liter-Auto

Der Smart-Pilot muss also mit ständigem Durchtreten des Gaspedals für klare Verhält-

nisse bei der Schaltelektronik sorgen. Das lässt den Verbrauch deutlich in die Höhe schnellen. Im Praxisbetrieb ist der smart somit weit vom Dreiliter-Auto entfernt. 4,6 Liter Diesel im Testverbrauch und 4,99 Liter im Gesamtdurchschnitt des Dauertests sind keine Kaufargumente. Das schaffen größere Autos mit vier Sitzen auch.

In puncto Zuverlässigkeit wiederum gebührt dem Smart ein großes Lob. Nur die Verkabelung verursachte Probleme: Zuerst blockierte ein



Der smart vor dem Eiffelturm in Paris. Längere Etappen meisterte er problemlos



Das smart-Cockpit wirkt spartanisch. Die automatisierte Sechsgang-Schaltung nervt im Automatik-Modus mit verzögerten Schaltpausen. Der Cupholder fasst sogar große Flaschen. Geht nicht gibt's nicht: Beim Parken zeigt der smart seine wahre Größe. Die Alu-Felgen kosten 563 Euro Aufpreis. Die Kofferraumklappe ist zweigeteilt – praktisch beim Stapeln



Bei Schnee fährt sich der smart schnell fest. Wegen des „Hilfs-ESP“ half nur noch ziehen



Der smart schleudert sich das Spritzwasser selbst aufs Heck. Der Dachspoiler riss in der Waschstraße ab. Kleines Auto, großer Service: Der Smart wird bei jeder Inspektion komplett gereinigt. Der Kabelbaum musste getauscht werden. Die Ölkontrolle ist schwer zugänglich

WERKSTATTKOSTEN

2427 km: Schaltprobleme. Kabel vom Bremslichtschalter wurde getauscht.

GARANTIE

12 900 km: Erste Inspektion. Dabei Rücklaufschlauch des Kühlsystems gedreht und Heckscheibe getauscht.

177,43 €

14 757 km: Umrüstung auf Winterreifen Conti Eco contact vorn 135/70 R15 70Q M+S, hinten 175/55 R15 77Q M+S, inklusive Montage.

454,63 €

18 970 km: Elektrikprobleme: Kabelstrang ausgetauscht.

GARANTIE

28 393 km: Zweite Inspektion.

306,28 €

29 343 km: Umrüstung auf Sommerreifen.

28,63 €

32 360 km: Stecker der Klimaanlage hatte sich gelöst.

KULANZ

39 002 km: Umrüstung auf Winterreifen.

28,63 €

39 407 km: Reifenpanne.

198,43 €

40 410 km: Inspektion.

199,35 €

Summe: 1393,38 €



TEST | MCC smart cdi

Beides nützt aber bestenfalls zum Stopfen winziger Löcher. Der deutschlandweite Pannenservice hilft schnell und gut, auch wenn uns ein Werksattbesuch wegen einer Reifenpanne etwas aufwändig erscheint. Zumindest ein Notrad wäre sinnvoll, wenn auch schwer im smart unterzubringen.

Im Modelljahr 2002 erhält der Floh ein Facelift. Auffällig sind die neuen Scheinwerfer beim City-Coupé, die vom Cabrio stammen. Die ursprüngliche Farbe unseres Dauertestfahrzeugs, „true-blue“ genannt, fällt aus der Farbpalette heraus. Als Sonderausstattung sind ab 2002 auch ein Glasschiebdach und eine Schaltwippe am Lenkrad

BILANZ	
MCC smart cdi	
Betriebskosten auf 40 000 km	
Reparaturkosten (inkl. Reifenkosten)	715,16 €
Inspektion / Wartung	683,06 €
1984 Liter Diesel	1545,53 €
Betriebskosten	2943,75 €
Preis für einen Kilometer	0,07 €
Jahreskosten bei Fahrleistung v. 12 000 km/Jahr	
a) Privatbetrieb	
Betriebskosten pro Jahr	840,00 €
Steuer (Befreiung nicht berücksichtigt)	110,48 €
Haftpfl. (100%, unbegr., R10, Typkl. 16)	639,32 €
Teilkasko (Typkl. 22, R7, 150 € Selbstbet.)	94,16 €
Kosten für Wagenpflege	255,65 €
Gesamtkosten pro Jahr	1938,96 €
Preis für einen Kilometer	0,16 €
b) Kaufmännische Kalkulation (Nutzungszeit 5 J.)	
Betriebskosten pro Jahr	1938,96 €
Wertminderung (12 % vom Neupreis p. a.)	1443,84 €
Gesamtkosten pro Jahr	3382,80 €
Preis für einen Kilometer	0,28 €
Berechnungsgrundlage: 0,78 € pro Liter, Stand: Jan. 2002	

erhältlich. Weiterhin fehlt jedoch ein Handschuhfach für Schlüssel oder Handy, was den Erfolg des smart allerdings nicht bremsen wird.

Das Konzept des reinen Stadtautos hat sich dank des smart etabliert. Auch wenn er zu Anfang belächelt wurde, so hat der smart diese Fahrzeugnische erfolgreich besetzt. Da haben es andere schwer.

Michael Küster