

SAMSTAG, 15. NOVEMBER 2014 – REUTLINGER GENERAL-ANZEIGER

**Neuvorstellung – Smart Fortwo und Forfour sind fast ganz normale Kleinwagen geworden**

## Die Kleinen sind erwachsen

VON STEPHAN ZENKE

BARCELONA. Ein Smart war immer anders als andere Kleinwagen. Als Cityflitzer mit unverwechselbarem Auftritt und unvergesslichen Eigenwilligkeiten hat sich der Zweisitzer in die Herzen seiner Besitzer geschaukelt. Man musste ihn lieben oder hassen. Das ist jetzt Vergangenheit. In der dritten Generation ist das Miniaturmobil erwachsen geworden. Gemeinsam mit Renault entwickelt, bringt die Daimler-Marke nicht nur einen zweisitzigen Smart Fortwo, sondern auch wieder einen viersitzigen Smart Forfour. Beide Kleinwagen bieten lobenswert mehr Auto als bisher.

### Farbenfrohe Kürze

In der Kürze liegt beim Fortwo nach wie vor die Würze. Die Länge ist mit bescheidenen zwei Metern und sieben Zentimetern bekannt, die Höhe mit anderthalb Metern ebenso, aber der Kleine steht jetzt zehn Zentimeter breiter auf der Straße – und er hat eine ausgeprägtere Nase. Knallbunt ist er vom stoffbezogenen Armaturenbrett bis zur Außenhaut geblieben. Zu den gewohnten Stärken des Zweitürers zählen sowohl die zweigeteilt öffnende Heckklappe als auch reichlich Platz für zwei. Klar, der Dreizylindermotor sitzt wieder im Heck, und er treibt auch die Hinterräder an. Unterwegs hat das Deja-vu ein erfreuliches Ende.

Kaum Nicken, kein Zicken, kein Wanken und auch kein Schwanken mehr. Der neue Smart Fortwo fährt sich so unspektakulär problemlos wie andere Kleinwagen auch. Federungskomfort stellt tatsächlich kein Fremdwort mehr dar, selbst wenn aus den hervorragenden Vordersitzen der ersten beiden Generationen nunmehr bescheidenere Sitzgelegenheiten geworden sind.

### Gute Getriebe

Das serienmäßige Fünfganggetriebe ist jetzt eine klassische Handschaltung und macht Spaß. Aus der



Der Smart Fortwo fährt sich besser denn je, und ist so sicher wie immer.

GEA-FOTO: ZENKE

Smart-Halbbautomatik mit Nick-Garantie und Schalt-pausen-Einlagen von einst ist ein hochmodernes Sechsgang-Doppelkupplungs-Getriebe geworden, das es demnächst nur gegen einen Tausender Aufpreis gibt, sich dafür aber auch nichts zuschulden kommen lässt. Weltmeister ist der Wagen für zwei mit einem sensationell kleinen Wendekreis von unter sieben Metern. »Weniger denn je – das macht Spaß und bringt einen praktischen Nutzen«, freut sich Entwicklungschef Markus Riedel. Durchschnittlich dagegen das, was den Smart antreibt.

Das Leistungsangebot der Dreizylinder-Benzinmotoren reicht zur Markteinführung von 52 kW (71 PS) bis zu 66 kW (90 PS), später soll noch ein etwas schwächerer Basisbenziner folgen. Flott genug sind alle Smarties, sensationell handlich auch. Erwähnenswert sind der serienmäßige Seitenwind-Assistent sowie die gegen Aufpreis lieferbaren Systeme zur Abstandswarnung und Spurhaltung.

Sowieso ist der Kleine in Sachen Sicherheit wieder ganz groß. Die Struktur ist steif, die Rückhaltesysteme beinhalten jetzt auch einen Knie-Airbag für den Fahrer, und das bedeutet für die Insassen viel Gutes, wenn's knallt. »Wenn ein Smart und eine S-Klasse mit Tempo 50

aufeinander prallen, können die Insassen des Smart ansteigen«, beschreibt Christian Kuhn als Sicherheitsentwickler das Ergebnis. Enttäuschend wirken die Werksangaben zum Kraftstoffverbrauch.

Zwischen vier und fünf Liter Superbenzin soll ein Fortwo laut Prospekt pro 100 Kilometer verbrennen. In der Praxis dürften es deutlich mehr sein, und das ist alles andere als super sparsam. So wieso ist ein Smart nach wie vor etwas für Menschen, die nicht so ganz genau auf den Euro schauen wollen. Mag das Auto auch noch so süß sein, die Preise sind gesalzen.

### Gesalzene Preise

Das Basismodell des Smart Fortwo kostet zwar nur 10 895 Euro, aber dafür gibt's auch nur das absolute Minimum, sprich noch nicht mal die gerade im Stadtverkehr unverzichtbare Servolenkung. Außerdem ist der billigste Smart innen und außen ohne Aufpreis nur farblos schwarz-weiß. Bunter und bekömmlicher ausgestattet sind die Linien Passion, Prime und Proxy, für die zwischen 1 390 und 3 390 Euro Aufpreis fällig werden. So klettert der Preis der Knutschku-gel schnell in Richtung 15 000 Euro, denn für jede klitzekleine Kleinigkeit hält die Daimler-Marke die Hand

auf: Fast alle Farben für die Karosserie kosten mehrere hundert Euro extra, die Abdeckung des winzigen Kofferraums (260 Liter Fassungsvermögen) verschlingt 90 Euro, und die beliebten runden Zusatzinstrumente Cockpituhr und Drehzahlmesser schlagen mit 150 Euro zu Buche. Während der Zweisitzer direkte Preisvergleiche mangels Konkurrenten schwierig macht, sieht das beim Forfour ganz anders aus.

### Praktische Flexibilität

Runde 80 Zentimeter mehr Länge sowie zwei schlanke hintere Türen machen aus dem Smart einen Viersitzer, der in vielen Teilen identisch mit dem gemeinsam entwickelten Renault Twingo ist. Der Forfour rollt wie der Franzose vom Fließband im slowenischen Novo Mesto, während der Zweisitzer nach wie vor aus »Smartville« im lothrischen Hambach kommt.

Auf den ersten Blick scheinen Twingo und Forfour wie Zwillinge, nur preislich spielen sie in anderen Klassen. Den Renault gibt's ab 9 590 Euro, der Smart kostet mindestens 11 555 Euro. Moment mal, sagen da die Smart-Entwickler: »Die Autos sind innen und außen komplett unterschiedlich. Wir haben Wert auf ein eigenständiges Cockpit gelegt«, betont etwa Adolf Marold als Ver-

antwortlicher fürs Design. Ganz gleich, mit welchem der Daimler-Ingenieure man spricht, überall wird von in wesentlichen Bereichen eigenen Standards und Qualitätsprüfungen gesprochen. Besonders gerne reden die Mütter und Väter des Forfour über seine praktische Flexibilität.

So finden nicht nur vier Menschen, die sich mögen sollten, ein Plätzchen. Das Gepäck reist in einem Kofferraum, dessen Umfang sich mit zahlreichen Klapp-kunststücken der Rücksitzbank vielfältig verändern lässt: Mal eben einen großen Karton einzuladen, ist ein Kinderspiel. Im Sommer verwandelt das Faltdach (990 Euro) den Smart in ein luftiges Spaßmobil, und ansonsten darf, wie beim Zweitürer, auch gerne großzügig in die Bordunterhaltung investiert werden.

### Kühler Klang

Wer in beiden Smart-Modellen Musik genießen möchte, kriegt die Klimaanlage im 1 100 Euro teuren Paket gleich mitgeliefert. Inklusive sind dabei auch eine praktische Bluetooth-Schnittstelle für Mobiltelefone mit Freisprecheinrichtung und Audio-Übertragung. Noch netter wird's dann mit dem Cool & Media Paket, das einen 17,8 Zentimeter großen Bildschirm zum Anfassern und Navigationsfunktion beinhaltet, wofür 1 700 Euro fällig werden. »Karten und Navigationssystem kommen von TomTom, drei Jahre Kartenupdates sind inklusive«, erklärt Entwicklerin Friederike Glaub.

### Internet inklusive

Eine passende App für die Generation Smartphone rundet die multimedialen Talente der Smarties ab. Das Schönste am Cool & Media Paket sind die aktuellen Infos über Verkehrsstatus sowie Tipps aus der Smart-Community, die via Internet geliefert werden. Dazu besitzt das Gerät eine Mobilfunkkarte, deren Datengebühren drei Jahre lang von Daimler bezahlt werden – das ist richtig smart. (GEA)



Im Smart Fortwo gibt's Platz für zwei und für ordentlich Geld ein knallbuntes Interieur.

### TECHNIK IM BLICK

#### Smart Fortwo Passion

**Karosserie:** Coupé, 3-Türer, 2-Sitzer  
**Länge/Breite/Höhe:** 2 690/1 660/1 550 mm  
**Motor:** 3-Zylinder-Benziner  
**Hubraum:** 999 ccm  
**Leistung:** 51 kW/71 PS  
**Maximales Drehmoment:** 91 Nm (bei 6 000 U/min)  
**Getriebe:** 5-Gang-Schaltung, Heckantrieb  
**Bremsen vorn/hinten:** Scheiben/Trommeln  
**Sicherheitstechnik:** ABS, ESP, Bremsassistent, Seitenwind-Assistent  
**Kofferraum:** 260 – 350 Liter  
**Leer-/Gesamtgewicht:** 880/1 150 kg  
**Basisbereifung:** 165/65 R15 hinten / 185/60 R 15 vorne  
**0–100 km/h:** 14,9 sec  
**Höchstgeschwindigkeit:** 151 km/h  
**Verbrauch:** 4,1 Liter Super  
**Tankinhalt:** 28 Liter  
**CO<sub>2</sub>-Emission:** 93 g/km  
**Grundpreis:** 12 285 Euro  
**Versicherungs-Typklassen:** HP/VK/TK: 13/13/34  
**Jahressteuer/Abgasnorm:** 20 Euro/ EU 6



Der Smart Forfour bietet vier weit öffnende Türen und ein cleveres Laderaumkonzept.

GEA-FOTOS: ZENKE

**Smart fortwo / forfour**

**Info-Hotline**  
Tel. 0 71 21/702-207

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

  
Mercedes-Benz  
Niederlassung  
Reutlingen und Tübingen  
Daimlerstraße 10, 72793 Pfullingen  
Tel. 0 71 21/702-888  
www.reutlingen.mercedes-benz.de  
reutlingen@mercedes-benz.com

## Die Einpresstiefe bei Autofelgen

ESSEN. Auf der Suche nach neuen Felgen fürs Auto stolpert man schnell über den Begriff Einpresstiefe (ET). Der Wert ist wichtig für die richtige Wahl der Räder, denn er zeigt an, ob ein Rad ausreichend freigängig ist oder nicht, so der TÜV Nord. Die Einpresstiefe wird in Millimeter gemessen und bezeichnet den Abstand zwischen der Radmitte und der Anlagefläche des Rades an der Brems-scheibe oder der Bremstrommel, dem so genannten Radflansch. Auch in der Tuning-Szene spielt die Frage nach der Einpresstiefe eine Rolle, denn je nach ET kann man die Spur verbreitern. (tmn)

**NÄCHSTE WOCHE IN AUTO+FREIZEIT**  
Fahrbericht  
**Mercedes-Benz GLA**

**Roboterautos – Fahrlehrer sehen im autonomen Fahren keine Gefahr für ihre Jobs**

## »Nicht überflüssig«

BERLIN. Moderne Fahrzeuge bremsen und lenken teils schon ohne Fahrer – doch solche Roboterautos werden Fahrschulen aus Sicht der Branche nicht überflüssig machen. »Mehr denn je wird automatisiertes Fahren einen Fahrlehrer erfordern«, sagte der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Gerhard von Bressensdorf, in Berlin.

Anfänger müssten besonders geschult werden, um die Grenzen solcher Wagen zu erkennen. »Je komplizierter die Systeme, desto wichtiger ist jemand, der das auch vermitteln kann.«

Autohersteller tüfteln an hochautomatisierten Autos, die beispielsweise bei Kollisionsgefahr von allein bremsen oder ausweichen. Im Extremfall sind sie völlig ohne Zutun eines Fahrers unterwegs. Im Frühjahr hatte der Internetkonzern Google den Prototypen eines selbstfahrenden Fahrzeugs ohne Lenkrad vorgestellt.

In knapp zehn Jahren, so schätzen Autobauer, könnten die ersten autonom fahrenden Autos verkauft werden. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt will von Experten rechtliche Fragen klären lassen. (dpa)

**Technik – Luftdruck in den Autoreifen nicht zu stark erhöhen, sonst verschleifen die Reifen schneller**

## Keine gute Idee zum Spritsparen

LANDSBERG. 1,0 bar mehr Druck auf den Reifen, um Sprit zu sparen: Praktisch funktioniert das, doch deutlich erhöhter Luftdruck hat möglicherweise folgenschwere Nachteile. Ein bisschen mehr als empfohlen darf es aber trotzdem sein.

Autofahrer sollten darauf verzichten, aus Spritspargründen mit deutlich erhöhtem Luftdruck in den Reifen zu fahren. Die leichte Einsparung an Kraftstoff stehe in keinem sinnvollen Verhältnis zu den Sicherheitsrisiken, sagt Ruprecht Müller, Reifenexperte vom ADAC Technik Zentrum in Landsberg. Zwar

besage eine Faustregel, dass der Kraftstoffverbrauch je 0,1 bar über der Herstellerempfehlung um ein Prozent zurückgehe. Wer aber, um lohnenswerte Einsparungen zu erzielen, den Druck um 0,5 oder 1,0 bar erhöhe, riskiere einen merklich längeren Bremsweg.

Der Effekt entsteht, weil durch mehr Druck im Pneu sein Rollwiderstand geringer wird. »Wenn der Reifen durch erhöhten Druck gespannter ist, steht weniger Gummi auf der Straße. Dadurch reduziert sich die übertragbare Kraft«, sagte Müller. Das habe auch zur

Folge, dass das Material schneller verschleißt. »Hinzu kommen Komfortnachteile beim Fahren.«

Dennoch empfiehlt der Reifenexperte, den Luftdruck regelmäßig zu überprüfen, weil Autoreifen Luft verlieren. »Wir gehen von einem schleichenden Druckverlust von 0,1 bar über das Vierteljahr aus«, sagt Müller. Um dem vorzubeugen, könne man die Reifen um 0,1 bis 0,2 bar über den vom Hersteller angegebenen Normdruck befüllen. Für Reisen rät er, den Luftdruck wegen des Gepäcks nach den Werksangaben anzupassen. (dpa)