



Smart Roadster

Geständnisse eines Smart Roadsters

Autotest | "Sie verstehen mich nicht. Ich bin einer der schönsten, offenen Sportwagen auf dem Markt und doch bleib' ich beim Händler stehen. Ich will den Menschen Vergnügen bereitem. Ich will auch nichts anderes als andere Smarts, es Euch zeigen wie es anders geht, wie es besser gehen kann. Warum wollen sie mich nicht?" Das Wort hat der Smart Roadster. Dieser sportliche Smart wird schon zum zweiten Mal durch uns getestet, nun in der exklusiven Brabus-Ausführung. Dieses Mal wird der Wagen aber nicht über die Teststrecke gejagt, sondern macht es sich bequem auf der Couch, um unserem Autozine - Seelenklempner vom "wahren Leben" eines Smart Roadsters zu berichten.

Autozine: Ich begrüße Dich herzlich in unserer Redaktion. Ich habe gehört, daß Du unseren Lesern erzählen willst, was Dich so besonders macht.

Roadster: Ja, das stimmt. Ich werde immer falsch verstanden und es kursieren sehr viele Mißverständnisse über mich.

Autozine: Fang einfach ganz von Vorne an, was ist das Besondere an einem Smart Roadster?

Roadster: Ich bin ein kleines, sportliches Cabriolet. Wenn sich auch mein Design sehr von den anderen Cabrios unterscheidet, schaut man zuerst auf meine technischen Spezifikationen. Wenn nur auf meinen Hubraum oder auf meine Motorleistung geachtet wird, gibt das einen völlig falschen Eindruck. Wer einmal eine Probefahrt mit mir machen sollte, kommt schnell dahinter, daß diese Zahlen nur wenig über mich

aussagen.

Ich bin kein liebes, kleines Cabriolet, ich bin ein purer Sportwagen. Ich habe Hinterradantrieb, einen starken Motor und einen sehr direkten Charakter. Ich biete nicht nur die Freiheit und Exklusivität eines durchschnittlichen Cabriolets, sondern man kann mich mit einem echten Rennwagen einer englischen oder italienischen Marke vergleichen. Wenn auch meine Leistungen nicht gleich sind, aber ich garantiere die gleiche Fahrfreude.

Autozine: Das hatte ich bereits in einem Test mit einem weniger schnellen Familienmitglied bemerkt. Gerade darum wollte ich erneut einen Smart Roadster bei uns in der Redaktion, denn dieses Fahrvergnügen ist selten. Halte Dich jedoch etwas zurück mit dem Begriff "Cabriolet", denn Deine Heckscheibe bleibt immer noch stehen (kein vollwertiges Cabrio) und ab

100 km/h gibt es sehr viel Verwirbelungen und Windgeräusche im Inneren, so daß jede Art von Komfort entfällt.

Aber der Spaß bleibt allzeit und basiert nicht nur auf der Technik. Auch die niedrige Sitzposition, eigentlich schon Liegen, hinter dem Lenkrad trägt enorm zum Erlebnis bei. Zusammen mit den Schaltgriffen am Lenkrad, glaubte ich manchmal ein Formel 1-Rennfahrer zu sein.



Schaltung

Roadster: Oh, dieses Getriebe. Das sorgt immer noch für meine größte Frustration. Ich habe einen kleinen Motor und eine automatische Kupplung. Wer mich wie ein durchschnittliches Auto behandelt, schüttelt, stottert, hoppelt und ärgert sich außerdem über das

sogenannte träge Schalten. Aber das ist überhaupt nicht nötig, wenn man mich gut behandelt und fühlt, wie man zu schalten hat.

Autozine: Das habe ich auch schon bei den anderen Smart-Tests geschrieben. Aber Du läßt dich doch prima schalten, oder?

Roadster: Sei nicht zu voreilig mit den Äußerungen, denn auch Du als Testfahrer brauchtest erst einige hundert Kilometer bis Du's verstanden hattest. Die ersten Kilometer warst Du auch damals hoppelig und stotternd in der Stadt unterwegs und wußtest nicht, wie Du am besten meine Leistung herausholst. Auch Du dachtest das ich eine lahme Gurke wäre.

Es ist folgendermaßen: ich habe einen kleinen Motor, der vom Turbo abhängig ist. Nur wenn der Motor richtig auf Touren ist, dann hilft der Turbo mit und die ganze Power steht zur Verfügung. Bei mir sind das sogar 101 PS, denn ich war zum Training beim Tuning Spezialisten Brabus. Wer aber in dem Moment schaltet, wenn der Turbo nicht mit dreht, fällt genau in ein Loch. Es entsteht das typische Turboloch. Dann ist meine Schaltung nicht träge, sondern im nächsten Gang gibt's noch nicht genug Power. Es ist aber eigentlich eine Frage des Gefühls. Manche Testfahrer begreifen es nie und geben mir letztendlich die Schuld.

Autozine: Du selber schaltest aber auch nicht ohne Fehler. Du bietest zwar die Auswahl an zwischen sequentiellem Schalten durch den Fahrer und die ganze Arbeit Deiner Automatik zu überlassen. Aber bei der Automatik scheinst Du auch nicht ganz verstanden zu haben, wann man am besten schaltet, wenn der Motor kalt und weniger geschmeidig ist. Wenn du mal rasen darfst, scheint Dein Motor in jedem Gang einfach bis zum Begrenzer durch zu ziehen, obwohl Du gerade erzählt hast, wie es besser gehen kann. Hat Brabus beim tunen nichts an der Automatik verändert?

Roadster: Ich geb' ja zu, die Automatik ist nicht gerade meine Stärke. Aber ich möchte Dich auch noch mal darauf hinweisen, daß Du mich bei der letzten Testfahrt auch im Stau gerne mit Automatik gefahren hast. Und später dann auch in der Stadt, als Du nach

einer Adresse gesucht hast, hast Du beim Navigieren die Automatik benutzt. So schlecht ist meine Automatik wohl doch nicht...



Straßenlage

Autozine: Die erwähntest das Tuning von Brabus. Ich muß schon sagen, daß Deine Leistungen jetzt echt super sind. Du bist nicht nur gierig wie die anderen Roadster, Du zeigst jetzt auch noch mehr Elastizität und bist bissiger, wenn es richtig zur Sache geht. Der Klang des Turbos und der tanzende Turbodruckmesser auf dem Armaturenbrett verstärken diesen Eindruck noch.

Roadster: Danke schön, aber einfach nur Geradeausfahren kann jeder. Dank meines Hinterradantriebes und meines hervorragenden Fahrwerks, biete ich auch viel Fahrvergnügen in den Kurven. Aber gerade die Leute, die mich für ein witziges, kleines Auto halten, vergessen das Völlig. Auch dank meines ESP kann man mit mir die verrücktesten Dinge tun. Wenn der Fahrer es nicht drauf hat, helfe ich ihm so aus fast jeder Situation.

Autozine: Sorry, das hatte ich völlig vergessen zu erwähnen. Vielleicht schneidest Du, auch nach der Brabus Behandlung, in puren Zahlen immer noch nicht gut ab, aber den Kurvenfahrspaß den Du bietest ist phantastisch. Ich hatte mehr Vertrauen in Dich, als in manch anderen Sportwagen. Darum war ich auch mutiger und war häufiger mit Dir unterwegs als mit anderen Testwagen. Nur das schon früher getestete Familienmitglied ohne Servolenkung, fand ich in der

Lenkung persönlich noch besser.

Äußeres

Roadster: Tja, Brabus heißt jegliches Sonderzubehör eingebaut, also auch Servolenkung. Vergiß nicht, daß durch das Brabus-Tuning mehr als nur die Leistung verändert wurde. Ich biete nun Ledersitze, Sitzheizung, Lichtsensor, Regensensor, einen umfangreichen Bordcomputer und Klimaanlage. Mein Äußeres wurde durch alle verfügbaren Spoiler und Schweller der Sonderzubehörliste verschönert. Ich war der Meinung, daß Du bei unserer ersten Begegnung schwer Beeindruckt warst.

Autozine: Ja, das stimmt! Ich lief voller aufrechter Bewunderung eine Runde um Dich 'rum und stieg dann voller Stolz ein. Weil Du aber trotz des Tunings aber immer noch ein kleines Auto bist, bleibst Du bescheiden und dabei fühl' ich mich wohler als bei manch anderen super Luxus Sportwagen.

Aber über Deine Innenausstattung: Ich finde das Leder gewiß nicht schön und der Beifahrersitz kann immer noch nicht verstellt werden. Ich hätte lieber den farbenprächtigen Stoff der anderen Ausführungen.

Roadster: Die Geschmäcker sind verschieden. Und wenn wir sowieso gerade über meine Innenausstattung sprechen, muß ich noch was loswerden. Mit wird sehr oft, wieder einmal völlig zu unrecht, vorgeworfen, ich hätte viel zu wenig Platz im Kofferraum. Unter meiner automatisch öffnenden Heckklappe ist in der Tat nur genügend Platz für einen Aktenkoffer. Aber die Tatsache, daß Vorne unter der Klappe noch ein recht guter Stauraum zu finden ist, wird immer vergessen!



Fazit

Autozine: Deine Bemerkungen sind deutlich. Aber doch fehlt hier noch eine Sache. Der Preis! Du als Brabus Ausführung kostest fast doppelt soviel wie ein normales Familienmitglied! Dann wundert es mich nicht, daß die Absatzzahlen des Brabus Roadster sehr schlecht sind.

Roadster: Laß mich die ganzen Punkte noch einmal zusammenfassen. Ich bin nicht einfach nur so ein Cabriolet, ich konkurriere mit Vollblut Sportwagen. Wenn ich auch nicht die gleichen Leistungen auf die Straße bringe, biete ich dennoch das gleiche Fahrvergnügen. Dabei bin ich auch noch sehr sicher, ziemlich praktisch und man kann mich zu jeder Jahreszeit gebrauchen. Mein auffallendes Äußeres ist ein richtiger Hingucker, aber dank meiner bescheidenen Abmessungen falle ich immer nur positiv auf. Jeder Smart Roadster hat diese positiven Eigenschaften Als Brabus Roadster biete ich noch mehr Leistung und verbinde das mit einer besseren Ausstattung und auffallenderem Design.

Man sollte nicht in PS oder laufender Meter pro Euro rechnen, Du solltest nach dem Fahrvergnügen schauen. In diesem Punkt haben die anderen Smart Roadster und ich den Mut, es mit der ganzen Welt aufzunehmen. Im Vergleich zu einem Vollblut Sportwagen bin ich nicht nur exklusiver, sondern geradezu eine Kaufempfehlung.

Autozine: Wenn man das so darstellt, werden die Absatzzahlen schnell besser werden. Dann wirst Du

von selber weniger exklusiv gesehen werden.

Roadster: Ich möchte mich für das Gespräch bedanken.

Autozine: Gern' geschehen. ■



Technische Daten

Smart Roadster Brabus

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	343 x 162 x 119 cm
Radstand	236 cm
Leergewicht	832 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	35 l
Gepäckraum	59/86 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	698 cc
Zylinder / Ventile	3 /
Max. Leistung	101 PS @ 5250 U/min
Drehmoment	130 Nm @ 2500 U/min
Antrieb	Hinterräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	9,8 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	190 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6,6 l / 100 km
Vebrauch Stadt	5,3 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,6 l / 100 km
CO2 Ausstoß	126 gr. / km

Preis

Preis	€ 23.290
Grundpreis	€ 14.990