



## Smart Roadster Liebe auf den ersten Blick

**Bereits von der ersten Designstudie an, gefiel uns der Smart Roadster. Seit wir den Roadster auf dem Pariser Autosalon 2000 zum ersten mal gesehen haben, haben wir sehnsüchtig auf die erste Probefahrt gewartet. Zwischen der Designstudie und der Serienproduktion lagen aber dann doch noch drei Jahre. Aber jetzt kann man den Smart Roadster endlich kaufen. Nach der Liebe auf den ersten Blick, folgt jetzt eine gewöhnliche (Test)Woche.**

Als wir das Testauto zum ersten Mal vor der Nase haben, ist uns nicht direkt deutlich, warum soviel Zeit zwischen der Designstudie und der Serienproduktion lag. Wenn auch drei Jahre in der Autozeitrechnung eine kurze Entwicklungszeit ist, fällt auf, daß der Serienwagen nicht viel von der Designstudie abweicht. Selbst die extravaganten, breiten Dreispeichenfelgen sind geblieben. Auch das normale Autopublikum hat auf den Smart Roadster gewartet, denn bei unseren Testfahrten erleben wir sehr oft einen hochgestreckten Daumen, Autoliebhaber die mal eben stehen bleiben, um ein Schwätzen zu halten und Sonnenüberflutete Terrassen, wobei immer wieder die Worte "Smart" und "cool" im Vorbeifahren ertönen. Auch die Worte "schönes Auto" kann der Testfahrer von den Lippen der Passanten ablesen. Es ist deutlich: Dieser lang erwartete neue Smart trifft den Geschmack seines Publikums.

### Design

Der Roadster ist leicht als Smart zu erkennen, denn das Auto ist hauptsächlich aus Elementen aufgebaut, die auch beim City Coupé verwendet werden. Beim Außendesign fällt vor allem der Tridon-Sicherheitskäfig auf, dem auch das City Coupé seine gute Sicherheitsreputation zu verdanken hat. Des weiteren ist sein Äußeres vor allem modern und stark, wobei die außergewöhnlich kleinen Scheinwerfer, einer Art

durchgezogener Stoßstange, besonders gewagt sind.

Der Innenraum besteht nahezu vollständig aus bereits bestehenden Smart-Komponenten, wenn auch in einer komplett anderen Anordnung. Der Einstieg ist sehr niedrig und man hat sofort den Eindruck, daß dies ein Sportwagen ist. Die Sitze sind die gleichen wie beim City Coupé und auch das Armaturenbrett lässt sich gut wiedererkennen. Durch die niedrige Bauart, ist der Sitz (fast schon Liege) schon etwas anders. Da wo das City Coupé optional eine Uhr und einen Drehzahlmesser auf dem Armaturenbrett hat, gibt es beim Roadster optional eine Turbodruckanzeige (sehr schön!) und eine Wassertemperaturanzeige.

Der Kofferraum ist, sowie gewöhnlich bei dieser Art von Cabrios, sehr begrenzt. Die Türfächer sind klein und beim Testwagen sind diese mit dem speziell designten "Smartware"-Etuís ausgestattet. Diese sollten eigentlich den Stauraum vergrößern, aber überzeugen uns nicht wirklich. Das Handschuhfach ist so klein, daß es schon mit den Autopapieren und einer Sonnenbrille nicht mehr zu geht...!

Der Roadster hat durchaus Stauraum. Das fängt unter der vorderen Klappe an, wo ein zwar schmaler, aber tiefer Kofferraum zu finden ist. Während des Tests haben wir festgestellt, daß ungefähr der Inhalt eines halben

Einkaufswagens dorthinein passt. Der Zugang zur vorderen Klappe ist, leider etwas umständlich, durch einen Hebel im Handschuhfach gestaltet. Nach dem ziehen des Hebels, muß man an der Außenseite, wie bei einer Motorhaube, noch einen Sicherungshebel entriegeln. Die Klappe öffnet dann, sehr angenehm, mit einer Gasfeder. Die hintere Klappe ist besser zugänglich; ein Druck auf den Knopf reicht aus, um sie automatisch zu öffnen. Der Stauraum hinten ist Breit, aber nicht sehr tief. In der Praxis kann man den Platz für ein paar Jacken und/oder einen Aktenkoffer nutzen. Das ganze ist ordentlich verarbeitet und mit einer Isoliermatte verkleidet, die die Wärme des darunter liegenden Motors effektiv abhält. Bei geschlossenem Dach steht zusätzlich, hinter den Vordersitzen, ein extra Stauraum zur Verfügung, der als eine Art Hutablage verwendet werden kann.



## Fahrvergnügen

Wie schon erwähnt, ist der Motor hinten, genau wie beim City Coupé oder wie bei anderen Sportwagen, eingebaut. Denn mit dem ordentlich getuneten, Drei-Zylinder Turbomotor aus dem City Coupé, hat der Roadster sich das

Prädikat "Sportwagen" absolut verdient. Der Motor bringt jetzt 82 PS bei 110 Nm, aber der Nachteil ist, daß er sich jetzt nur mit unverbleitem Super zufrieden gibt. Im Gegensatz zum City Coupé, hat dieser aufgemotzte Motor weniger Probleme beim Kaltstart und kann auch mit kaltem Motor normal gefahren werden.

Auch jeder Roadster ist mit dem Smart-Schaltsystem ausgestattet, daß ganz nach belieben automatisch oder per Hand sequentiell geschaltet werden kann. Die Handschaltung kann optional auch mit "Schaltgriffen" hinter dem Lenkrad erfolgen, sowie es auch in der Formel 1 verwendet wird. Die Schaltgriffe drehen mit dem Lenkrad mit und sind darum auch in schnellen Kurvenfahrten gut zu gebrauchen. Außerdem ist der erforderliche Schaltdruck genau richtig, so daß das System einen wesentlichen Beitrag zum Fahrvergnügen liefert.

Fahrvergnügen bietet dieser Roadster in bisher nicht bekanntem Maße. Mit warmem Motor erzeugt der Roadster ein pures Sportwagenfeeling. Bei Vollgas brüllt der Motor es so richtig raus, tanzt die Turbodruckanzeige ausgelassen hoch-und-runter, schlägt der Drehzahlmesser mit großen Bewegungen aus und die Tachonadel klettert stetig. So ist sportliches Fahren gedacht, der Roadster ist eine reinrassige Rennmaschine! Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist vielleicht mit 10,9 Sekunden nicht gerade phänomenal, aber man hat das Gefühl, daß der Wagen viel schneller ist und darum geht es doch letztendlich. Vor allem die grobe Schaltung, trägt zum Sportwagenfeeling bei (während manch anderer Hersteller diesen Effekt mit viel Elektronik zu beseitigen versucht). Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 175 km/h durchaus seriös.



Wenn es auf pures Fahrvergnügen ankommt, bietet Smart mit dem Roadster einen der pursten und schönsten Sportwagen in

diesem Moment. Das kommt nicht nur allein durch den lebendigen Motor und das geniale Schaltsystem, die Straßenlage macht das Erlebnis komplett. Nur auf Bestellung gibt es Servolenkung, für den Test haben wir explizit ein Auto ohne einen solchen "Spaßzerstörer" gewählt. Ohne Servolenkung steuert der Roadster nicht besonders genau oder direkt, aber dank der optimalen Kommunikation zwischen Auto und Fahrer mindert das, das Sportwagengefühl keineswegs.

Die Straßenlage ist Topklasse. Die Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch und die Grenzen manchmal erschreckend weit (trotz der theoretisch ungünstigen Gewichtsverteilung). Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß der Roadster sich perfekt "erfühlen" läßt. Das Auto liegt auch dank des Hinterradantriebs perfekt in der Kurve. Mit ausgeschalteter Traktionskontrolle sind spektakuläre Drift- und Schlitterpartien möglich, wenn auch die ausgeschaltete Traktionskontrolle letztendlich einen Schlußstrich unter den Spaß zieht. Vorher muß man es schon auf die Spitze treiben, denn selbst bewusstes Bremsen oder Gas wegnehmen hat nur bei hoher Geschwindigkeit überhaupt einen Effekt. Resultat ist, der Roadster hat während der Testperiode einer Anzahl anderer Cabrios, die laut Verkaufsprospekt eigentlich viel schneller sein müssten, nur auf Basis seiner Straßenlage gezeigt, wo der Hammer hängt!

## Roadster

Was den Roadster angenehmer macht als andere Spaßmaschinen ist, daß das sportliche Fahrvergnügen auch ein "Ende" haben kann. Der Klang mancher Sportwagen ist z.B. sehr beeindruckend, aber für Langstrecken ist es auch sehr ermüdend. Auch eine lebhaftige Straßenlage ist beim sportlichen Fahren sehr schön, aber an einem frühen, nicht ganz ausgeschlafenen Montagmorgen ist es schöner, wenn man die Sportlichkeit mal eben "Abschalten" kann. Und ausgerechnet dieser Roadster punktet bei beiden Fahrstilen. Der Roadster läßt sich ganz nach Wunsch ruhig, mit geschlossenem Dach und mit der Automatik fahren. Dabei hat der Fahrer immer noch das Gefühl, etwas besonderes zu fahren, aber der Roadster ist dabei nicht aufdringlich (wenn auch noch immer herausfordernd) und das ganze Jahr durch für den alltäglichen Weg zur Arbeit geeignet.

Leider sind die Fahrgeräusche bei geschlossenem Dach etwas lauter, als bei anderen Cabrios. Ein nicht gerade zimperlicher Test mit einem Wasserschlauch zeigt, daß das Dach perfekt

Wasserdicht ist. Das Dach wird Standard mäßig elektrisch bedient. Das Stoffverdeck bewegt sich horizontal nach hinten und faltet sich dann unterhalb der Heckscheibe zusammen. Das bietet einen einzigartigen Vorteil! Das Verdeck läßt sich auch während der Fahrt öffnen und schließen. So etwas ist vor allem sehr angenehm bei einer Fahrt durch einen Tunnel, wo manch ein Cabrio Fahrer mal eben stoppen würde, um das Verdeck -gegen den Gestank und die erhöhten Fahrgeräusche- zu schließen

Wobei der Roadster doch mal Rechts ran muß, ist das Entfernen der Balken über den Seitenscheiben. Diese kann man dann in spezielle Halterungen unter der vorderen Stauraumklappe deponieren. Die Prozedur ist einfach und schnell durchzuführen, wonach das Cabrio-Gefühl noch größer ist, als mit den Balken. Die Heckscheibe (Glas, mit Heizung) bleibt jedoch stehen, wodurch der Roadster kein vollwertiges Cabriolet ist.

Ab 80 km/h zieht es einem großgewachsenen Passagier so richtig um die Nase und ab 100 km/h wird es beim offenen Verdeck wirklich ungemütlich. Dabei ist der Fahrtwind so heftig, daß auch das (Grundig) Radio nur mit größter Mühe gegen den Krawall ankommen kann. Die Lösung besteht darin, die gerade erst entfernten Dachbalken wieder zurückzubauen. Mit den Dachbalken wieder an Ort und Stelle, nehmen Fahrtwind und Fahrgeräusche wieder ab und auch bei hohen Geschwindigkeiten kehrt der Fahrspaß wieder zurück.



## Fazit

Der Smart Roadster ist in vielerlei Hinsicht ein einzigartiges Auto. So bietet der Roadster eine ganze Menge

Fahrvergnügen und Cabrio-Feeling, die man im Moment nur bei reinen Sportwagen findet. Smart hängt aber auch eine Smart-Preiskarte und einen Smart-Verbrauch an das Auto. Außerdem ist dieser Roadster -falls gewünscht- auch als zuverlässiges, sicheres und redlich praktisches Alltagsauto zu gebrauchen (innerhalb der Grenzen eines Zweisitzers). Auch die Anziehungskraft auf den Käufer ist vergleichbar mit der eines blitzenden Sportwagens, aber dank des "hippen" Image von Smart und einer gewissen Bescheidenheit, ist der Smart Roadster ein Sportwagen, den man sich schon mal "erlauben" kann.

Der Test des Smart Roadsters begann nett und wurde von Tag zu Tag netter. Darum haben wir den Testwagen auch mit einem "Kloß im Magen" wieder zurückgegeben. Der Smart Roadster war von Anfang an Liebe auf den ersten Blick und das Gefühl hat sich beim Test nur noch verstärkt! (Ivo Kroone).



## Technik

### Smart Roadster 60 kW

#### Maße und Gewichte

<b>Länge</b>	343 cm
<b>Breite</b>	162 cm
<b>Höhe</b>	119 cm
<b>Radstand</b>	236 cm
<b>Gewicht</b>	790 kg
<b>Anhänger</b>	n.b.
<b>Bremsgewicht Anhänger</b>	n.b.
<b>Tankinhalt</b>	35 l
<b>Gepäckraum</b>	59/86 l

#### Motor und Leistung

<b>Motorinhalt</b>	698 cc
<b>Zylinder / Ventile</b>	3/
<b>Max. Leistung</b>	82 PS @ 5250 U/min
<b>Drehmoment</b>	110 Nm @ 3000 U/min
<b>Antrieb</b>	achterwielen
<b>Beschleunigung 0 - 100 km/h</b>	10,9 Sek.
<b>Höchst- geschwindigkeit</b>	175 Km/h
<b>Durchschnittlicher Verbrauch</b>	5,1 l / 100 km
<b>Verbrauch Stadt</b>	6,3 l / 100 km
<b>Verbrauch außerhalb der Stadt</b>	4,3 l / 100 km
<b>CO2 Ausstoß</b>	n.b.



#### Preis

<b>Preis</b>	€ 18.610
<b>Grundpreis</b>	€ 14.990