CLASSIC DRIVER

Smart ForSpeed: Rasen ohne Reue



Es ist Ende Februar, und in Sindelfingen geht es heiß her. Hier, in der technischen Entwicklung und vor allem im Designcenter des Daimler-Konzerns, laufen die letzten Vorbereitungen für den Genfer Salon. Dabei dreht sich fast alles um ein Auto, das kaum drei Meter lang und nicht einmal hüfthoch ist. Doch hat der Winzling eine große Aufgabe.

Es ist der erste neue Smart seit vielen Jahren, zwar nur eine Studie, aber ein wichtiger Botschafter der nächsten Generation. Und ein Auto, das Vernunft und Vergnügen in Einklang bringen soll. Denn der luftige Zweisitzer mit dem verheißungsvollen Namen ForSpeed will genau wie der SLS eCell am anderen Ende der Modellpalette beweisen, „wie viel Spaß elektrisches Fahren machen kann“, sagt Smart-Chefin Annette Winkler. Die Basis dafür liefert ein Antrieb, der für den Smart alles andere als exotisch ist. Denn an der Hinterachse klemmt der gleiche 30 kW-Motor, den die Schwaben in bald 1.500 Fortwo ihrer internationalen Testflotte geschraubt haben. Allerdings macht dieses Auto alles ein bisschen schneller als der normale Smart, erläutert die Chefin bei der gemeinsamen Sitzprobe im Fotostudio. Die Schnellladung von 0 auf 80 Prozent schaffen die auf eine Reichweite von 135 Kilometer ausgelegten Lithium-Ionen-Akkus deshalb in nur 45 Minuten. Und weil in der Mittelkonsole ein „Boost-Button“ prangt, kann man auf Knopfdruck 15 Prozent mehr Leistung abrufen: Statt in 6,5 Sekunden schafft der Forspeed den Großstadt-Sprint auf Tempo 60 deshalb in 5,5 Sekunden. Außerdem hat er ein bisschen mehr Freilauf. Denn wo beim normalen Smart ed schon bei 100 Sachen Schluss ist, geht dem schnellen Stromer erst bei 120 km/h die Puste aus.





Natürlich weiß man auch bei Daimler, dass 120 km/h kaum für einen Adrenalinrausch reichen werden. Zumindest nicht in einem konventionellen Auto. Damit im Smart statt der Emissionen die Emotionen nach oben gehen, hat Designchef Gorden Wagener dem ForTwo deshalb eine Radikalkur verschrieben und so ziemlich alles weggelassen, was das Erlebnis trüben könnte. Seitenscheiben? Verdeck? Heckscheibe? Quatsch! Ein kleiner Windabweiser wie bei einem alten Propellerflugzeug muss reichen, um den Sturm zu zähmen. Und wenn es regnen sollte, kann man ja rechts ran fahren und die lederne Persenning über die beiden Sitze knöpfen. Oder man fährt einfach ein bisschen Schneller und lässt das Wasser durch die eigens entwickelten Ablaufrinnen wieder nach draußen. „Mit mutigem Design hat Smart schon immer außergewöhnliche Wege beschritten. Der Forspeed treibt die puristische Sportlichkeit jetzt auf die Spitze und ist auch formal der Vorreiter eines neuen Mobilitätsbewusstseins“, gibt ihm Designchef Gorden Wagener mit auf den Weg.

Ganz neu ist die Idee des radikalen Roadsters bei Smart freilich nicht. Denn schon 2001 haben die Schwaben – übrigens ebenfalls auf dem Genfer Salon – den Crossblade enthüllt und den Wagen dann sogar in einer Kleinserie von 2.000 Exemplaren gebaut. Aber während die Kunst damals vor allem im Weglassen bestand, haben die Designer diesmal viel Liebe zum Detail bewiesen. Die Kunststoffplanken der Karosse haben eine sehr organische Form und wecken Begehrlichkeit. Jede Kante, jede Sicke und jeder Falz sind bewusst gesetzt, die Honigwaben im Kühler sind eine schöne Spielerei, und innen wirkt das Auto so wertig wie eine Rennyacht: Weiches Leder an Lenkrad, Schaltknauf und Türschlaufen, blankes Metall in den Konsolen und rings herum ein abwaschbarer Kunststoff, der jeden iPod zieren würde. „Wer sagt denn, dass Kleinwagen nicht auch sexy sein dürfen?“, fragt Designer Steffen Köhl.



Diese Liebe zum Detail wird man zwar an der dritten Generation des Fortwo wiederfinden, mit der in zwei Jahren zu rechnen ist. Doch sie wird es auch sein, die eine Kleinserie der Studie unmöglich macht. „Außer der Bodengruppe und dem Antrieb haben wir vom aktuellen Modell nicht viel übernommen“, räumt Steffen Köhl ein. Frontpartie, Heck, Überrollbügel, Schalensitze, Hosenträgergurte, ja selbst die Trinkflasche im Cupholder – alles wurde eigens für den ForSpeed entworfen. Das in kleiner Stückzahl nachzubauen, würde den Preis in schwindelnde Höhen treiben, rechnet der Designer vor. Und schon der Crossblade war mit seinen knapp 25.000 Euro am Ende so teuer, dass die letzten Exemplare der Kleinserie kaum mehr verkauft werden konnten.

Während der Forspeed definitiv ein Einzelstück bleibt, sind zwei andere Elektrofahrzeuge auf der Skala

zwischen Wunsch und Wirklichkeit schon wieder ein Stückchen weiter gekommen. Das elektrische Fahrrad und der E-Scooter vom Pariser Salon 2010 stehen deshalb beim Fotoshooting nicht umsonst neben der Studie: Sie würde Smart-Chefin Winkler lieber heute als morgen in Serie bringen. „Nur soll ich die Marke ja profitabel führen, deshalb müssen wir noch ein wenig rechnen. Aber im ersten Halbjahr wird eine Entscheidung fallen.“ Bis dahin haben die beiden Zweiräder zusammen mit dem Forspeed eine Mission, sagt Winkler: „Sie zeigen, dass elektrisch Fahren mit Smart in allen Variationen möglich wird und Smart eben nicht nur ein Stadtauto, sondern eine große Idee.“

Text: Benjamin Bessinger
Fotos: Smart

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/smart-forspeed-rasen-ohne-reue
© Classic Driver. All rights reserved.