Fahrbericht Smart Forfour: Überraschung!

Von Peter Schwerdtmann

Smart ist immer für Überraschungen gut. Wir erwarteten einen Smart Forfour, der die vielen Möglichkeiten der Marke zur Individualisierung für einen wilden Auftritt nutzt. Doch vor der Tür stand ein kleiner Edler. Die Ausstattungsvariante Prime verblüfft mit einem Interieur in klassischen Farben samt schwarzen Ledersitzen, schwarzem Armaturenträger und ebenfalls schwarzen Stoffverkleidungen der Türen. Soviel Klassik wird bei unserem Exemplar kontrastiert von großen Zierteilen in Weiß auf der Mittelkonsole, dem Instrumententräger und in den Türen.

Über das Design der neuen Smart-Generation wurde gestritten, seit die ersten Fotos auf dem Markt waren. Wir halten uns da raus, obwohl wir unser Exemplar nach ein paar Touren doch recht ansehnlich fanden, gerade in dem kräftigen Edel-Gothic-Look. Auch außen dominieren Schwarz und Grau: A-Säule, Dach, die Tridion-Zelle rund ums Heck und die Schweller sowie die Stoßfänger in Schwarz und der Rest in einem Anthrazit-Metallic. Auch die Innenfelder der 15-Zoll-Aluräder sind schwarz lackiert. So wirkt unser Smart trotz der typischen Kleinwagen-Erkennungszeichen – steile Front mit Glupschaugen und Welpenschutz-Design, steiles Heck und weit hinten sitzender Hinterachse – erwachsener, als man ihm das angesichts seiner Länge von 3,50 Metern zutraut.

Raum für vier Personen und Gepäck auf 3,50 Meter Länge – das ist eine Herausforderung, dem Smart und der Vetter aus Frankreich namens Twingo mit der Entscheidung zum Heckantrieb begegneten. Der Antrieb der Hinterachse von einem Heckmotor ist einfacher und billiger als eine Fronmotorlösung. Außerdem können die Achsen mehr nach außen rücken und Platz für Raum lassen. Der Motor liegt mit seinem Gewicht auf der angetriebenen Achse, was Vorteile bei der Traktion bietet. Außerdem lässt sich der Wendekreis kein halten – beim Smart Forfour sind das nur 8,65 Meter. Die Seitenwindempfindlichkeit lässt sich heute elektronisch per einseitigem Bremseneingriff ausgleichen. So bleibt nur der Nachteil des kleinen Kofferraums hinten: nur 190 Liter und

schwierig nutzbar.

Für vier Personen wird der Smart Forfour also nie als Urlausauto dienen können. Er bleibt als auch als Viersitzer das Stadtauto, bei dem man sich sein Fahrer auch schon bei größeren Shopping-Touren Gedanken über den Transport der Waren machen muss. Wobei auch der Begriff des Viersitzers bei norddeutschen Sitzriesen angesichts des Platzangebotes und der kleinen Türen hinten selten auf Zustimmung treffen wird.

Als Stadtauto hinterlässt der Forfour einen guten Eindruck, den auch sein neuer Antrieb unterstützt. Uns gefiel das kräftige Knurren des Drei-Zylinder-Turbos mit 66 kW / 90 PS. Und das Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe „twinamatic“ stellt allemal eine deutliche Verbesserung gegenüber dem automatisierten Schaltgetriebe alter Smart-Tage dar. Doch beim Beschleunigen mit mittlerem Druck aufs Gaspedal entstehen aus den Denk-Sekundenbruchteilen des Getriebes und dem gar nicht glatten Hochbeschleunigen des Benziners eine Reihe von kleinen „Turbolöchern“.

Jede stramme Beschleunigung übertüncht diesen Effekt, geht aber natürlich zu Lasten des Verbrauchs. Der Normverbrauch nach NEFZ liegt bei der Automatikversion mit 4,2 Litern auf 100 km sogar um ein Zehntel niedriger als bei der Version mit dem Fünf-Gang-Handschalter. Der Motor, der seine maximale Leistung erst bei 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min), dessen maximales Drehmoment von 125 Newtonmetern bei 2500 U/min, das neue Getriebe und das Knurrend des Motors reizen allerdings gerade in der Stadt zu einer Gangart, die in die Sechs-Liter-Region führt.

Auch die Fahrerposition sowie der Zugriff auf Bedienelemente und die Übersichtlichkeit der Informationen führen nicht gerade zur Zurückhaltung. Der Kleine ist ein Fahrerauto mit zwar kleinen, aber gut konturierten Sitzen, einem dicken Multifunktionslenkrad, einem Handbremshebel zwischen den Vordersitzen und klaren Anzeigen. In unserem Exemplar fand sich das Smart Media-System mit einem Sieben-Zoll-Touchscreen als Bedienoberfläche auch für die über Mirrorlink ins Auto geholten Funktionen des eigenen Smartphones für zusätzlich 1750 Euro. Wir nutzten vorwiegend die Navi-Funktion und waren überzeugt.

Den Smart Forfour erlebten wir als ein Forfourchen. Er ist ein trendiger Kleinwagen, der sich eher optisch als technisch von seinen Segment-Genossen abhebt und das zu Preisen, die ebenfalls Distanz zum Wettbewerb halten. Was den Smart-Leuten mit Konsequenz und Hartnäckigkeit beim Fortwo erreicht haben – das Auto als ein Vehikel des Lebensstils zu etablieren – haben sie beim Forfour noch lange nicht geschafft. Sie täten sich leichter dabei, wenn sie beim Antrieb des Viersitzers eine überzeugendere

Leistung abgegeben hätten. (ampnet/Sm)

Daten Smart Forfour Prime twinamatic 66 kW / 90 PS

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,50 x 1,67 x 1,55
Radstand (in m): 2,49
Motor: R3-Benziner, 898 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 66 kW / 90 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 135 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter
CO2-Emissionen: 98 g/km
Effizienzklasse: B (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 950 kg / max. 500 kg
Kofferraumvolumen: 190 Liter, erweiterbar auf 350 Liter
Wendekreis: 8,65 m
Räder / Reifen: vorn 5,0 J x 15 / 165/65 R 15;hinten 5,5 J x 15 / 185/60 R 15
Preis: ab 16 125 Euro

Bilder zum Artikel

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.

Smart Forfour.