
Smart #1: Schweres Geschütz

Von Jens Meiners

Der Smart, das einstige Swatch-Auto, erfindet sich neu. Schon die erste Generation, das 2,50 Meter kurze City-Coupé, war auch elektrisch gedacht. Doch die weitaus meisten Exemplare wurden mit Verbrennungsmotor gebaut und verkauft. Und so blieb er günstig, kompakt und flexibel. Doch inzwischen gibt es unter dem Label nur noch Elektroautos. Neben dem kleinen Fortwo und dem verlängerten Schwestermodell Forfour lanciert die Marke jetzt ein neues, nur noch als Elektroauto konstruiertes Modell, 4,27 Meter lang und 1,64 Meter hoch – unter dem Namen #1, ausgesprochen „Hashtag 1“.

Das neue Modell ist stilistisch ein echter Smart geblieben: Modern, soft, anders. Die bislang hochgehaltene Tridion-Sicherheitszelle, die je nach Modell nur noch Dekor war, verschwindet. Dafür gibt es eine schwebende C-Säule, ein Element, das zuerst am Mercury Turnpike Cruiser von 1957 auftauchte, jedoch noch nie in dieser Reinheit umgesetzt wurde. Das ganze Fahrzeug ist ungemein sauber gezeichnet, es wirkt gleichzeitig stämmig und freundlich. Und dieser Ansatz setzt sich im Interieur fort, wobei der Smart #1 das unten abgeflachte Dreispeichen-Lenkrad in seiner ostentativen Sportlichkeit gar nicht benötigt hätte.

An Motorleistung mangelt es dem Fünftürer nicht: Stolze 200 kW (272 PS) leistet der hinten platzierte Elektroantrieb, eine früher undenkbarer Wert. Aber bislang zeichneten sich die Smart-Modelle eben auch durch Leichtbau aus, davon kann bei diesem 1820 Kilogramm schweren Elektroauto mit seiner 66-kWh-Batterie keine Rede mehr sein. Und so langt es auch nur zu einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden und einer Spitze von 180 km/h. Zum Vergleich: Für 180 km/h reichten dem Smart Forfour der ersten Generation ganze 95 PS. Die Reichweite soll nach WLTP im Idealfall 440 Kilometer betragen. Am Schnelllader soll mit 150 kW der Akku in 30 Minuten wieder zu 80 Prozent gefüllt sein.

Die Technik für den neuen Smart #1 kommt aus China, und dort wird das Auto auch gebaut. Unter den vielen Elektroautos wird er in Europa seinen Platz finden, der Preis dürfte sich hier ab Ende 2022 bei 35.000 bis 40.000 Euro einpendeln. Auf der Webseite, die den Betrachter übrigens ungefragt duzt, lässt sich das Fahrzeug bereits unter verschiedenen Blickwinkeln betrachten.

So groß wie ein gewöhnlicher Crossover-SUV, deutlich übermotorisiert und ausgesprochen schwer: Die einst so freche Marke Smart ist mit diesem Elektroauto solide im Mainstream angekommen – allerdings in einem Mainstream, der sich noch nicht wirklich in Kundenbestellungen manifestiert. Ob die Nutzer die Elektrifizierung und neue Größe goutieren, ist noch offen. Doch das Risiko ist zumindest nach China ausgelagert. (aum)

Bilder zum Artikel



Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



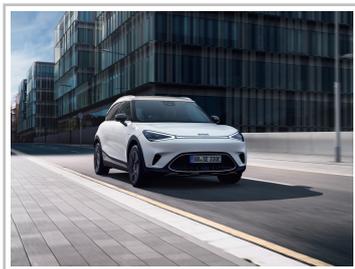
Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



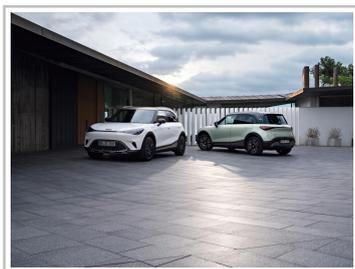
Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



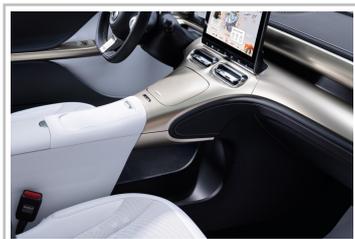
Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1 Limbo Premium Black.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart



Smart #1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Smart
