

Mitfahrt im Smart Fortwo Electric Drive-Prototyp: Auf dem Sprung

Von Jeff Jablansky

Es war nur eine Frage der Zeit: Der Vorstellung der dritten Modellgeneration des Smart musste natürlich eine Elektrovariante folgen. Und das ist auch gut so, denn die E-Mobilität ist dringend angewiesen auf Automobile, die eine gewisse Coolness ausstrahlen. Davon kann bei vielen an-deren Elektroautos keine Rede sein; sie sehen langweilig aus oder sind überteuert, manchmal auch beides. Ist es ein Wunder, dass die elektrische B-Klasse von Mercedes-Benz so selten zu sehen ist?

Bei Smart ist das alles anders. Schon das Vorgängermodell war gut motorisiert und steckte vol-ler pfiffiger Ideen. Jetzt haben wir das kommende Modell Fortwo ED (Electric Drive) bei fina-len Testfahrten in Arizona erlebt – mit der Maßgabe, unsere Beobachtungen vom Beifahrersitz aus mit den Entwicklungsingenieuren zu teilen.

Von außen sieht der Fortwo ED exakt wie sein benzingetriebenes Pendant aus; die charakteris-tische grüne Tridion-Sicherheitszelle bleibt allerdings als Option erhalten. Minimal sind die Änderungen am frugalen Interieur: Hier unterscheidet er sich von seinen konventionell ange-triebenen Schwestermodellen lediglich durch eine aufgesetzte Ladeanzeige; zudem gibt es ei-nen Indikator im Kombi-Instrument, der die Ströme symbolisiert, die beim Gasgeben und Bremsen durch die Infrastruktur der Speicher zucken. Es wird übrigens nicht nur den regulären Fortwo als Elektroauto geben, sondern auch das Cabriolet – und den längeren Forfour. Die Elektrovariante auf alle Karosserietypen auszurollen, ist ein Novum.

So richtig viel wird über die Spezifikationen noch nicht verraten, immerhin lassen sich die Entwicklungsingenieure aber entlocken, dass sich das neue Modell sowohl durch „erheblich höhere Fahrleistungen“ als auch durch eine etwas größere Reichweite auszeichnen wird. Das Batteriepaket, bestehend aus Lithiumionen-Zellen, dürfte rund 150 Kilogramm wiegen, dafür ist der Elektromotor etwas leichter als die konventionelle

Dreizylinder-Maschine. Die Reichweite könnte bis zu 140 Kilometer betragen. Übrigens bleibt das Kofferraumvolumen – es ist erstaunlich üppig – auch nach der Konversion zum Elektroauto identisch zum Ausgangs-Smart.

Im realen Fahrbetrieb ist die Beschleunigung keineswegs mehr als peinlich zu bezeichnen, ganz im Gegenteil: Wie der neue Fortwo ED an der Ampel davonzieht, das wird beim einen oder anderen GTI-Fahrer für Aufmerksamkeit sorgen. Dieser Elektro-Smart – es ist den Ingenieuren anzumerken – bringt Spaß. Und das gilt sogar auf der anspruchsvollen Teststrecke, die den Pro-totypen auch in der sengenden Hitze Arizonas nicht erspart bleibt. Die Abwesenheit von Wank-bewegungen und die Stabilität bei Richtungswechseln hätten wir diesem relativ hoch bauenden Kleinstwagen nicht zugetraut.

Worauf man bei diesem Klima durchaus verzichten möchte, ist der Eco-Modus, der die Kühl-leistung der Klimaanlage im Interesse der Reichweite deutlich verringert. Sparfüchse dürften übrigens für die rollwiderstandsarmen Michelin-Pneus auf 15-Zoll-Rädern optieren, schöner ist allerdings die Variante mit 16-Zoll-Rädern und Conti-Reifen.

Erstaunlicherweise profitiert der Fortwo ED kaum von der Expertise zum teilautonomen Fah-ren, bei der Daimler weltweit eine Führungsposition einnimmt. Die Ingenieure verweisen an dieser Stelle auf die prohibitiv hohen Kosten der Technik. Sie sei in einem relativ günstig an-gebotenen Kleinstwagen wie dem Smart kaum darstellbar. Der BMW i3 sei eben kein Konkur-rent für den neuen ED, sondern sei höher angesiedelt. Übrigens wird es auch keine Plug-In-Hybrid-Variante geben.

Ebenfalls aus Kostengründen verzichtet Smart auch auf das Level-3-Laden, doch will man auch mit der Level-1- und Level-2-Ladefähigkeit auf eine Ladezeit von zwei bis drei Stunden kom-men. Das ist eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen Modell, das für die glei-che Übung fünf bis sechs Stunden benötigt. Trotzdem will Smart die verkürzte Ladezeit in Zu-kunft mit einem an Bord eingebauten 22-kWh-Ladegerät nochmals halbieren.

Schon jetzt bedeutet der Fortwo ED einen massiver Sprung nach vorn: Er präsentiert sich als ein Elektroauto, das richtig Freude bereitet und dessen Aktionsradius ihn auch für die eine oder andere Überlandfahrt prädestiniert. Auf dem Pariser Salon steht Ende September das Serien-modell; kurz darauf dürfen wir dann auch selbst ans Steuer.
(ampnet/jj)

Bilder zum Artikel



Smart Fortwo electric drive.



Smart Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Forfour electric drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Fortwo Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Electric Drive.



Smart Forfour Electric Drive.
