
Historie und Histörchen (65): Smart – der Kreis schließt sich

Von Peter Schwerdtmann

Auf dem Genfer Automobilsalon 1993 empfing der Presseemann des Batterieherstellers Varta ungewöhnlichen Besuch: Zwei junge Männer in trendigem Dress der Neunziger überreichten ihre Visitenkarten. Beide arbeiteten für den Designer Nicolas Hayek, der mit der Smartwatch berühmt geworden war. Die Beiden suchten aber nicht Uhrenbatterien, sondern nach Fahrzeugbatterien für ein ungewöhnliches Fahrzeugkonzept.

Die mitgebrachten Zeichnungen zeigten ein nahezu kugelförmiges Auto, angetrieben von Elektromotoren und mit einer austauschbaren Karosserie versehen. Der Platz für die Batterie war sehr klein für eine akzeptable Reichweite mit der damals nur zur Verfügung stehenden Blei-Säure-Batterie. Radnabenmotoren sollten den Winzling antreiben. Die Herren Hayek-Entwickler suchten einen Batteriehersteller mit Ideen.

Später zeigte Daimler Interesse an der Knutschkugel, deutete sich doch in den USA ein Zwang zu Elektroautos an. Doch das Unternehmen des Designers Hayek war finanziell nicht stark genug, und Daimler musste wohl oder übel das gesamte Projekt übernehmen.

Glücklich waren die Entwickler in Stuttgart nicht. Solch kleine Autos schienen unter der Würde der Daimler-Entwicklermannschaft. Wie wenig sie mit dem Herzen bei der Sache waren, zeigte sich 1997 in einer weiteren Episode mit demselben Presseemann bei einem anderen Unternehmen: Bei einem Abendessen am Ende eines Tages beim Kongress der Society of American Engineers (SAE) in Detroit über Fahrdynamiksysteme saßen sich der Pkw-Entwicklungschef von Mercedes-Benz und der Leiter der ABS-Entwicklung von Bosch gegenüber, umgeben von Fachjournalisten der damals wichtigsten Auto-Medien.

Plötzlich entwickelt sich über die Tafel und die Köpfe der Redakteure hinweg das folgende Gespräch: „Euer Smart ist nicht zu bremsen“, sagt der Bosch-Mann. „Der rollt beim Bremsen über die Vorderachse ab.“ Der Gastgeber unterbrach diese Konversation so rasch wie möglich. Aber die Herren Fachredakteure hatten gehört, worum es ging. Dem Smart fehlte die schwere Batterie so sehr, dass die Bremskräfte zurückgenommen werden mussten. Dabei waren die bei Bosch so stolz, dass es ihnen gelungen war, in dem winzigen Motorraum einen Bremskraftverstärker unterzubringen.

Kurz nach dem SAE-Kongress kippte die A-Klasse. Und das Fahrdynamiksystem, von dem die Fachkollegen auf dem SAE-Kongress gehört hatten, war auch in Deutschland in aller Munde und bald auch in allen Autos. Nur beim Smart waren die Dinge wieder nicht so einfach. Das normale ESP reagierte zu hart für den leichten Wagen mit dem extrem kurzen Radstand. In Fahrversuchen rollte er zwar nicht mehr über die Vorderachse ab, aber das ESP führte zum Rollen über die Seite. Deswegen wurde auf die üblichen Bremseneingriffe zum Stabilisieren zunächst verzichtet. Geregelt wurde das Motorschleppmoment.

So ist das Schicksal der A-Klasse und des Smart nicht ohne Parallelen: Wäre die A-Klasse, wie ursprünglich wegen der US-Vorschriften für Zero-Emission-Vehicles geplant, ein Elektroauto geworden, hätte die schwere Batterie im „Keller“ ein Umkippen verhindert. Und die Smarts, die bei Hayek und anfangs auch bei Mercedes-Benz noch als „City Coupé“ firmierten, sind heute nur noch mit Elektroantrieb zu haben. Für die ursprüngliche Hayek-Idee hat sich so der Kreis geschlossen, wenn auch ohne Radnabenmotoren. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Smart Micro Car.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Smart Forease+.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Smart Forease+.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
