

Motor 4

Am Anfang war nur "PD6TF". Das streng geheime Projekt hatte DaimlerChrysler als "Paris–Dakar-Sechszylinder-Turbofahrzeug" verschlüsselt – kein Zulieferer wusste, was dahinter steckt: ein Über-Smart. Mit einem V6-Motor, der einem Märklin-Modellbaukasten entsprungen sein könnte: Der Kolbendurchmesser beträgt 66,5 Millimeter, und der Hub ist auch kaum größer. Ein Spielzeug. Und alles nur, weil erwachsene Männer Lust drauf hatten, zu beweisen, dass die City-Marke Smart auch richtig sportlich sein kann.

Eigentlich dürfte das Auto noch gar nicht fahren. Es ist in Rekordzeit entwickelt worden – die Idee ist gerade mal ein halbes Jahr alt. Unglaublich, dass sogar schon eine Kleinserie steht: Zehn Stück sollen künftig für den VIP-Transport bei F1- oder DTM-Rennen eingesetzt werden – oder als Werbeträger in eigener Sache dienen.

Das werden sie mit Sicherheit hinkriegen, denn sie gleichen kaum noch dem "zahmen" roadster-coupé. Innen ist der V6-Smart eine ganze Klasse sportlicher und nobler. Die neuen Sitze lassen sich besser und weiter verstellen, sie sind mit Alcantara bespannt und rot abgesteppt. Apropos rot: Die V6-Farbe ist das original Ferrari-Rot "Rosso-corse". Smart-Chef Andreas Renschler wollte unbedingt ein zweifarbiges Auto: Silber für die Tridion-Sicherheitszelle und hübsch für den Rest. Brabus-Schwarz war verpönt, was lag also näher als die Ferrari-Rennfarbe? Herr Renschler war begeistert.

Von der FIA abgenommener Renntank

Hosenträgergurte, Innentürgriffe, Mittelkonsole und Instrumente – alles rot. Verzichteten müssen die Insassen auf Klimaanlage (aus Platzmangel) und Radio – an dieser Stelle prangt eine Plakette. Die Sonderserie besteht aus zehn, mit Brabus-Teilen veredelten Coupés. Wir fahren die Nummer fünf. Einen Kofferraum sucht man vergebens (den Platz braucht der Motor), das Handschuhfach bietet die einzige Ablage.

Der Motor, von Mercedes-Benz entwickelt, ist ein aus zwei Dreizylindern zusammengesetzter Sechszylinder. Dazu waren ein neuer Ventiltrieb nötig und natürlich ein komplett neuer Kurbeltrieb. Einer der beiden Zylinderköpfe musste neu gegossen werden. Neu sind auch der Kettenkasten und die Steuergeräte, denen die Hitze zunächst sehr zu schaffen machte. Die Lader wurden angepasst, eine Trennscheibe eingebaut, eine Schottwand eingezogen. Übernommen wurde die Doppelzündung und die Wasserpumpe, wenn auch an anderer Stelle angebracht. Neu ist die Abgasanlage mit Katalysator – in England aus Alumiumrohren handgeschweißt – ein absoluter Traum an Feinmechanik im engen Motorraum. Die Schmierung ist konventionell, die Lüftung nicht, weil der 170-PS-Treibsatz Kühlung sowohl von oben als auch von unten benötigt.

Gemeinsam mit Brabus wurden Hinterachsträger, Radträger und Radaufhängungen umkonstruiert. Statt separater Federn und Stoßdämpfer gibt es jetzt Federbeine. Die Bremsanlage ist komplett neu, und statt des normalen Tanks hat der V6 nun einen FIA-abgenommenen Gummi-Renntank mit Schnellverschluss vorn eingebaut.

Hörerlebnis der besonderen Art

Das Auto macht an. Es sprengt optisch und akustisch alles, was man normalerweise mit "Smart" verbindet. Wahrscheinlich hat es genauso viel Spaß gemacht, das Auto zu entwickeln, wie es jetzt zu fahren.

Gestartet wird per Starterknopf. Dann stellt der Sound die Nackenhaare hoch: "Niiii" beim Hochschalten, "Wauuuuu" beim Gaswegnehmen – so ungefähr haben die Verantwortlichen die Geräuschkulisse von zwei Turboladern, Ladeluftkühler und Ansaugtrakt plus Doppelrohrauspuff komponiert. Das ist ein Hörerlebnis – erfreulicherweise nicht nur für Passanten, sondern auch für Insassen. Besonders, wenn man die beiden Dachhälften abbaut und sich den Fahrtwind um die Nase streichen lässt.

Mit dem Turbo-Roadster V6 macht Smart plötzlich Porsche-Boxster- und Lotus-Elise-Fahrern Konkurrenz. Der V6-Biturbo ist leicht, wendig, schnell und überzeugt mit viel Rückmeldung und wenig Elektronik: kein ESP, kein ASR. Dieses Auto kommt so quer wie ein Krawattenknoten beim Binden. Wir driften beherzt um die Ecken, und trotzdem bleibt das Auto immer kontrollierbar. Die Lenkung ohne Servounterstützung ist extrem exakt, die Bremse beißt kräftig zu.

Perfekter Geradeauslauf bei 220 km/h

Das Fahrwerk mit den Michelin-Reifen ist gutmütig abgestimmt, weitgehend neutral und defensiv. Das Auto fährt bei 220 km/h auf der Autobahn schnurgeradeaus, als ob an einem unsichtbaren Magnetband Richtung Horizont geleitet würde. Und wir wieseln um die Ecken, flink, agil, mit dem Gaspedal immer in der Lage, das Heck bei Bedarf gefühlvoll schwängeln zu lassen. Nur beim abrupten Bremsen in der Kurve merken wir das Fehlen der elektronischen Helferlein, merken, dass die Balance – obwohl die Achslast absolut ausgeglichen ist – noch nicht ganz perfekt ist.

Trotzdem, oder gerade deshalb: Diesen V6 zu pilotieren ist höchst intensives und unvergessliches Autofahren. Nicht zu vergleichen mit Autos, die sonst noch unterwegs sind. Perfekt will der Über-Smart gar nicht sein, sondern eher ein Sonderling, ein Paradiesvogel, der genau weiß, dass er sowieso zu teuer ist, um in einer größeren Stückzahl existieren zu können.

Für eine straßentaugliche Kleinserie müsste sowieso noch viel verbessert und verändert werden. Die Dauererprobung steht noch aus, bislang hat der Motor gerade mal 60 Stunden auf dem Prüfstand ausgehalten – die ersten Autos fahren erst seit wenigen Wochen. Ein Crashtest wäre auch noch nötig. Aber das Finish ist schon jetzt vorserientauglich.

Preis und Technische Daten im Überblick

Natürlich ist der Smart V6 noch wie ein rohes Ei, wie ein ungeschliffener Diamant, wie ein nicht ganz fertig geschriebener Roman, wie eine Sinfonie, die unvollendet geblieben ist. Aber wir hoffen, dass ihm dieses Schicksal erspart bleibt und sich genug Leute finden, die einen Smart der Extraklasse zu würdigen wissen.

Wenn die zehn vorhandenen Exemplare gut ankommen, könnte sich DaimlerChrysler vielleicht doch zu einer Kleinserie von 200 bis 300 Autos durchringen. Vermuteter Stückpreis: an die 50.000 Euro. Brabus-Cheftechniker Gauffrés: "Unsere Kaufleute können nur noch mit Baldriantropfen und Sauerstoffgerät zum Thema Smart Biturbo V6 befragt werden. Denn wenn sie darüber nachdenken, wie sich das alles rechnen soll, dann schlagen sie alle die Hände über dem Kopf zusammen." Wie Kaufleute so sind ...

Technische Daten:

- V6, über der Hinterachse quer
- zwei Abgas-Turbolader
- zwei Ventile je Zylinder
- Hubraum 1396 cm³
- Leistung 125 kW (170 PS) bei 5500/min
- maximales Drehmoment 220 Nm bei 2250–4500/min
- Hinterradantrieb
- sequenzielles, automatisiertes Fünfgangschaltgetriebe
- Dreieckquerlenker vorn; DeDion-Achsrohr, Querlenker und Dämpferbeine hinten
- gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum
- Reifen 205/40 R 17 vorn, 225/35 R 17 hinten
- Räder 6,5 x17 vorn, 8 x17 hinten
- Länge/Breite/Höhe 3427/1615/1192 mm
- Radstand 2360 mm
- Leergewicht 840 kg
- Tankinhalt 50 l
- Beschleunigung 0–100 km/h in 5,8 s
- Höchstgeschwindigkeit 225 km/h