



To, kar se nama je zgodilo, je bila ljubezen na prvi - dotik. Moje srce je osvojil takoj, ko me je dobrohotno povabil v svoje naročje in me nekaj dni nežno, a odločno vozil po ovinkih življenja. Meni je bil takoj všeč. Ker je tako drugačen.



Armaturna plošča: nenastavljiv, a dobro oprijemljiv volanski obroč, cenena plastika, malo predalčkov in prijazna oblika.



Vrata: brez okvirja šipe, oblečena v plastiko, z velikim, a ozkim predalom.

Nearno je privlačen zaradi svoje obvladljivosti (ja, res drži, da z njim parkirnega prostora ne iščete, ampak ga najdete!) in hkrati zavidljivo pameten. Smart ni namreč »pol avta«, kot mu nekateri pravijo - v času najinega druženja se je izkazal za avto in pol! Če sem na primer (bog mi odpusti!) kdaj po žensko čakala na zeleno luč (beri: si popravila rdečilo na ustnicah oz. polakirala kakšen noht) ali izkoristila takšen trenutek, da dahnem komu kaj lepega v telefon, ter pri tem seveda prikupno zmedena pozabila predstaviti v prvo, nisem zaslišala za seboj histerične simfonije trobljenja! Avtomobilček ima samodejni menjalnik in tehnika je poskrbela namesto mene - gladko sem speljala.

A čeprav je Smart brihten za dva, jih že od rojstva dobiva po glavi - da je le malo večji nakupovalni voziček na motorni pogon, avtomobilček iz zabavišnega parka ali žepni avto tako drobce njih razsežnosti, da bi ga raje peljal na popravilo k urarju kot k avtomehaniku ... Toda strup je v majhnih stekleničkah, pravijo. Morda sicer res drži, da je Smart še najprimernejši za dve osebi (ali celo samo za eno - še posebej, če ima ta, tako kot jaz, neko čudno in neozdravljivo (?) deformacijo, da je treba na vsako pot od doma »za vsak primer« vzeti 7 kufrčkov). Skratka, utesnjen ni! Sama sem se denimo vanj zelo udobno stlačila s svojima dvema metroma nog in z vso pripadajočo kramo ... In potem je ta hecno

priškrbljeni avtomobilček postal moja mala velika »Sport Billy« torbica.

Smart je skoraj za polovico manjši kot običajen avtomobil - pa saj že ptiči (sicer za nekatere moške tolažeče) čivkajo, da ženske ne »padamo« na velikost, ampak na dobro tehniko ... In Smart jo ima - prefinjeno tehniko osvajanja ženske - s krhkim videzom,

nekdaj potrebovale v svojem življenju. Kot nam lahko ljubeča (in ljubljena) oseba pomaga postati to, kar si želimo, boste tudi ve v njegovi lupinici dobile poleg občutka varnosti potrditev, da ste ne le lepe in občudovanja vredne kot ženske, ampak tudi strašno pametne in spretnne voznice, ki nikdar nimajo težav z vzratnim parkiranjem.

Malček je namenjen mestu. Pika! Zaradi kratkosti, seveda, in zaradi zmogljivosti.

za katerim pa se skriva odločen značaj (100 potegne za šalo, tako da veste!) in tisti jekleni šarm moškega, ki se zaveda, da ženska želi biti ponosna nanj. In dame, če se do zdaj razvajanja še niste dovolj naužile, Smart je tisto, kar ste od

Ah, ja, moj Brihtko ... Kot uigrana ljubimca sva se predajala strasti hitre in zelo zanesljive vožnje. In pri tem, oh in ah!, doživljala asfaltna vrhunce ob divjih pospeških, s katerimi sva razdevičila mestno džunglo ... Če nekateri trdijo, da je avto danes statusni simbol, je Smart to in še več - je seksualni simbol. Ko sem ga vzela že skorajda za svoj fetišistični objekt, pa se mi je naenkrat zazdelo, da je moje erotiziranje simpatičnega kupčka premišljeno in estetsko sestavljene pločevine že rahlo sprevrženo. Takrat sem pomislila, da ..., no ..., bi morda preusmerila svoj libido na kakšno, čeprav malce mehkejšo (toda ni vedno vse le v trdoti ...), toda zato bolj živo bitje. Nekaj akrobatskih spretnosti, malce iznajdljivosti in gibčnosti in ... khm ... samo to vam rečem - Smart ima odlično vzmetenje. Še kaj več o tem pa - kdaj drugič.

Nina Orel

Tehnični podatki

Model	Nina Orel, diplomirana komunikologinja, novinarka in urednica družabne kronike pri Playboyu, predavateljica kreativnega pisanja
Zunanost	višina: 182 cm + pete (druge mere prepuščamo domišljiji).
Notranost	občasno se kdo pritoži nad višino ali premajhnim občutkom varnosti
Motor, menjalnik	prvi crkne po več kot tednu dni nenehnega dela, drugi zasluži grajo - težko prestavi iz pete, v kateri avto najlepše vozi
Vozne lastnosti	malo težje vodljiva, a z zanesljivo lego v življenju
Zmogljivosti	neskončne
Gospodarnost	zasluži grajo, ker porabi nezmerno veliko energije
Pospešek	smrtnonosen
Cena	ah, Smart je neprecenljive vrednosti



Opomba: Le temeljito in vrhunsko servisiranje vsak konec tedna zagotavlja vrhunske dosežke in nemoteno delovanje drugih petih delovnih dni.



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Smart je edinstven. Pa ne le na način, ki se vam je ob tem utrnil; dokazuje, da je mogoče z drugačnim pristopom preskočiti ali zaobiti velik del od japonskih prek evropskih do ameriških izdelkov uveljavljenih (in od kupcev zahtevanih) norm, pa biti pri tem vseeno privlačen, zanimiv, prepričljiv. Usmerja pozornost tja, kamor hoče sam.

Je povsem spodobno širok, kar pomeni, da je na sedežih povprečno prostoren v širino. Je skoraj nenavadno visok, kar tudi višjeraslim (upravičeno) vliva upanje, da s prostorom za glavo ne bo težav. In je dolg le 2,5 metra. To je njegov adut: že povprečno večji ga bo parkiral tam, kjer je doslej tudi z najmanjšim avtomobilom obupal. Mestni car!

Na tej dolžini ni več trikov a la MB A; sedeža sta zato le dva, toda oba (tudi po zaslugi delne dolžinske zamaknjeno-sti) dovolj prostorna in udobna. Sta školjkaste oblike, precej trda in kot takšna morda nevšečna nekaterim okusom, vendar medicinsko nedvomno odlična.

Majhna dolžina pa prinese tudi nevšečnosti. Kljub trudu,

da bi bil kolesni par povsem na robovih, je medosne razdalje le za 1,8 metra, to pa v praksi pomeni (skupaj s precej trdim vzmetenjem zaradi njegovih že znanih porodnih težav) neudobno poskakovanje na neravninah vsakršnih oblik, od majhnih, kratkih udarnih jam do dolgih valov na cesti. Skratka - ne pričakujte preveč!

Je prikupen! Zunanost »kupi« večino damic, notranjost le kakšno manj. Samosvoja oblika pritegne, dokler se ne posvetite materialom. Ti so z dna cenovne in kakovostne lestvice, vključno s trdo umetno tkanino na sedežih. Naprej se zameri s prostori za drobna-rije: le nekaj pogojno uporabnih predalčkov in nobenega pravega predala je daleč od današnjih povprečnih zahtev.



Na prednjem delu: namesto velikega pokrova le majhna odprtina za dolivanje tekočine za pranje šip. Dostop s ključem.



Merilniki: analogni za hitrost, tekoči kristali za gorivo, za temperaturo hladilne tekočine in za prevoženo pot; ta podatek se lahko umakne podatku o zunanji temperaturi (doplačilo).



Kolesa: izrazito različnih širin, obakrat 15 palcev, jeklena platišča.



Prtljažnik: precej uporabnejši kot obljublja zunanja majhnost avtomobilčka.



Zunanost: prikupnost in majhnost z nekaj slabostmi, med drugim precej velika mrtva kota nazaj vstran.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Samodejni menjalnik Softouch	71.370
Radijski sprejemnik	od 51.560
CD-izmenjevalnik	90.280
Bočni varnostni blazini	60.340
Ura z merilnikom vrtljajev	40.530
Klimatska naprava z merilnikom zunanje temperature	149.940
Merilnik zunanje temperature	12.840
Paket orodja s kompresorjem	25.670
Lahka platišča	125.630

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	32.902
Prednja utripalka	2.429
Prednja meglenka	30.919
Prednji odbijač	41.662
Prednja maska	17.855
Vetrobransko steklo	54.894
Znak	1.304
Prednji blatnik	28.436
Zadnji odbijač	22.649
Zunanje ogledalo	26.122
Platišče	12.272

Močno razočarajo tudi staromodna in cenena stikala, ki spominjajo na stare Zastave. In notranja oprema: seznam opreme za doplačilo je dokaj bogat (tudi ogrevanje sedežev, merilnik vrtljajev in drugo), ampak serijsko je tam bore malo. Še naslonjalu sovoznikovega sedeža ni mogoče nastavljati naklona, merilniki so skopi in ogledalce je le v desnem senčniku. No, da-

Smart ponuja drugačen življenjski ritem; živahnejši, manj obremenjen, lahkoten. Dinamičen.

me?

Prvi vtis (majhnosti) je lažen pri prtljažniku; lepo kvadrastih osnovnih 150 litrov je zelo uporabnih, te pa je s podrtjem sovoznikovega naslonjala možno še podaljšati prevozu daljših predmetov na ljubo. No, seveda v razumnih mejah.

Malček je namenjen mestu. Pika! Zaradi kratkosti, seveda, in zaradi zmogljivosti. Mali turbodizelček ima sodobno zasnovo, a je (ko izklopite ventilator) slišati kot kak neugleden motokultivator. Postavljen je nad zadnjo premo in poganja zadnji kolesi, a brez bojazni; je premalo zmogljiv, da bi bila pogonska shema problematična. Motorček je sparjen s klasičnim, a robotiziranim 6-stopenjskim menjalnikom, ki ima kratke prve štiri prestave in dolgi zadnji dve. To zagotavlja mestno živahnost, če le delovanje sklopke ne bi bilo tako nerodno po-

časno. Pretikati je treba ročno (če ne doplačate za samodejnost), kar je tudi neke vrste užitek zaradi odličnosti gibov ročice menjalnika, pri delovanju (poleg počasnosti) razočara le (še) pretikanje navzdol, ki v večini primerov poteka brez vmesnega plina. Nerodno, preveč neugledno cukajoče.

V mestu je torej več kot dovolj zmogljiv, zunaj je nekaj težav: na av-

tomobilski cesti zaradi dolgega časa (če cesta ni ravna in če ne piha veter, ne doseže dovoljene hitrosti), na podeželskih cestah zaradi težavnega prehitevanja (manjka zaloga moči). Toda veselje bo brez dvoma pri dolivanju goriva, saj nam tudi ob priganjanju ni uspelo preseči sedmice, izven mesta se je zadovoljil z dobro štirico, v mestu je v zmernem tempu zahteval le dobro petico. V litrih plinskega olja na sto kilometrov, seveda. Volanček je zaradi močne posrednosti in zaradi tankih gum dokaj lahkoten in paketek je - gledano od zunaj - čisto prijetnega videza.

Hjam. Če prevzame z videzom, majhnostjo, izvirnostjo, imenom, ob tem pa pošlje razum na pašo - potem je bister. Smart. Ampak Kranjci kupujejo avtomobile s kalkulatorjem v rokah. Smart (načelno) ni zanje.

Iz oči v oči



Priznam, komaj sem čakal, da sedem za volan. Morda je tudi to krivo za razočaranje. OK, prostora je dovolj, prav tako prtljažnika za dnevne nakupe, ampak podvožje je pretrdo, lega na cesti kljub temu slaba, menjalnik pa ne zna pretikati samodejno! Mestni avto?

Dušan Lukič



Vsega 2,5 metra skupne dolžine ne obljublja ravno dvoranske prostornosti v kabinici. Ko sedeš za volan, ti prvi vtis obljublja več, a že drug pogled, to je pogled nazaj, ti da vedeti, da je avtomobila za hrbtom vsega pol metra ali še manj. Vsekakor jih v Smartu ne bi rad »fasal«

Peter Humar

Primerjalna tabela konkurence

Model	Smart City Coupé cdi Pure	Mercedes-Benz A 160 CDI	Renault Twingo 1.2 Authentique	Volkswagen Lupo 1.2 TDI 3L
motor (zasnova)	3-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	799	1689	1149	1191
največja moč (kW/KM pri 1/min)	30/41 pri 4200	55/75 pri 3600	43/60 pri 5250	45/61 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	100 pri 1800-2800	160 pri 1500	93 pri 2500	140 pri 1800-2400
dolžina x širina x višina (mm)	2500 × 1515 × 1549	3606 × 1719 × 1575	3433 × 1630 × 1423	3529 × 1621 × 1455
največja hitrost (km/h)	135	162	150	165
pospešek 0-100 km/h (s)	19,8	15,1	14,0	14,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,9/3,1/3,4	6,1/4,0/4,8	7,5/5,1/6,0	3,6/2,7/2,99
cena osnovnega modela (SIT)	2.485.945	4.268.707	1.710.000	2.961.746

Smart City Coupé & cdi Pure

30 kW (41 KM) ● 24,0 s ● 135 km/h ● 6,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	10,2
0-80 km/h:	16,4
0-100 km/h:	24,0
0-120 km/h:	38,5
1000 m z mesta:	42,8
	(123 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	10,8
50-90 km/h (V.):	15,5
80-120 km/h (V.):	24,1
80-120 km/h (VI.):	26,0

Največja hitrost	135 km/h
(VI. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	4,3
največje povprečje	7,1
skupno testno povprečje	6,6

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	69 68 65 /
90 km/h	70 69 69
130 km/h	73 72
Prosti tek	46

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	27,4
50	47,3
70	67,9
90	86,1
100	96,9

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	84,6
od 100 km/h:	49,0

Okoliščine meritev

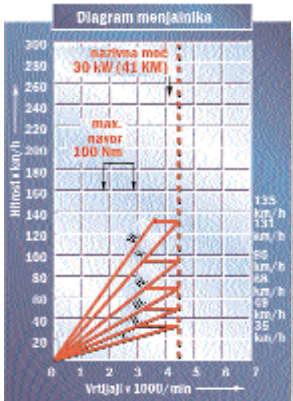
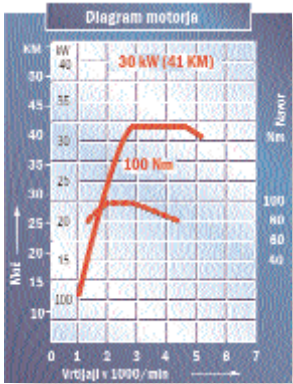
T = 20 °C
p = 1020 mbar
rel. vl. = 83 %
Stanje kilometrskega števca: 455 km
Gume: Continental ContiEcoContact EP

Napake med testom

- kapljanje goriva (napako so odpravili v enem dnevu)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊 😊

Prostoren, živahen. Malce šokira, ko pogledaš za hrbet, pa tam ni več avta. Parkiranje? Plačam polovično. Zelo kurjaški!



CENE (AC Intercar)
OSNOVNI MODEL: 2.485.945
TESTNO VOZILO: 2.749.575

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

2 leti brez omejitve kilometrov; 6 let garancije za prerjavenje, 1 leto brez omejitve kilometrov mobilne garancije »smartmove Assistance«

Obvezno zavarovanje: 42.50 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 52.200 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

3-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen zadaj prečno - vrtna in gib 65,5 × 79,0 mm - gibna prostornina 799 cm³ - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 30 kW (41 KM) pri 4200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,1 m/s - specifična moč 37,5 kW/l (51,1 KM/l) - največji navor 100 Nm pri 1800-2800/min - ročična gred v 4 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - blok in glava iz lahke kovine - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 0,8 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 4,5 l - motorno olje 3,2 l - akumulator 12V, 61 Ah - alternator 50 A - oksidacijski katalizator

Prenos moči:

motor poganja zadnja kolesa - enokolutna suha sklopka - 6-stopenjski robotizirani menjalnik s sekvenčnim načinom pretikanja, položaji prestavne ročice N-R (+/-) - prestavna razmerja I. in VI. 3,380; II. in V. 2,450; III. in VI. 1,760; vzvratna 3,155 - prestava v diferencialu za I., II. in III. prestavo 3,667, prestava v diferencialu za VI., V. in VI. prestavo 1,353 - platišča spredaj 3,5J × 15 - gume spredaj 135/70 R 15 T, platišča zadaj 5,5J × 15 - gume zadaj 175/55 R 15 T, kotalni obseg 1,73 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 43,6 km/h

Voz in obese:

kombikupe - 3 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - Cx = 0,37 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj DeDionova os, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS, EBV, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 4,0 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 2500 mm - širina 1515 mm - višina 1549 mm - medosna razdalja 1812 mm - kolotek spredaj 1285 mm - zadaj 1354 mm - rajdni krog 8,7 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do sedežnega naslonjala/pokrova prtljažnika) 940/1400 mm - širina (komolci) spredaj 1250 mm - višina nad sedežem spredaj 990 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1130 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 150-260 l - posoda za gorivo 22 l

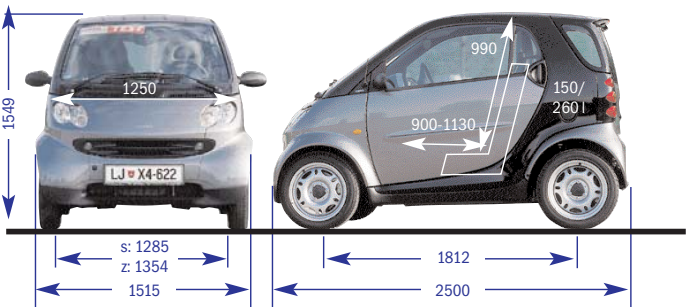
Mase:

prazno vozilo 805 kg - dovoljena skupna masa 990 kg - vleka prikolice ni predvidena - obremenitev strehe ni dovoljena

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 135 km/h - pospešek 0-100 km/h 19,8 s - poraba goriva (ECE) 3,9/3,1/3,4 l/100 km (plinsko olje)

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- 😊 videz, imidž
- 😊 majhnost, okretnost
- 😊 opaznost
- 😊 izvirna oblika notranjosti
- 😊 notranja prostornost
- 😊 sedeža
- 😊 gibi prestavne ročice
- 😊 poraba goriva

- ☹ cena
- ☹ ceneni videz notranjosti
- ☹ notranji materiali, stikala
- ☹ skopa osnovna oprema
- ☹ premalo prostora za drobnarije
- ☹ mrtvi koti
- ☹ počasen menjalnik, počasno speljevanje, pretikanje
- ☹ neudobno vzmetenje
- ☹ povprečne zmogljivosti