



Mestni deček

Zgolj dva sedeža, zasnova 'vse zadaj', turbomotor, 6-stopenjski sekvenčni menjalnik ... Vas je za trenutek prešinilo, da berete uvod v test superšportnega avtomobila? Sliši se že tako, ampak Smart Fortwo je vse prej kot športen avtomobil.

Res pa je, da jim je v marsičem podoben. Ob že naštetem omenimo celico Tridion. Pri superšportnikih temu sicer pravimo okvir monokok, ampak zadeva je na koncu enaka. Obakrat gre za izredno lahko zasnovo, ki ob trkih zagotavlja kar največjo varnost. Če gremo dalje, opazimo še eno podobnost: različne velikosti pnevmatik. Da, tudi to boste našli le pri dirkalnikih. In na Smartu Fortwo. Ta ima spredaj 145/65 R 15 in zadaj 175/55 R 15 velike pnevmatike. Naslednja stvar je klasično zasnovan volanski mehanizem. Zaradi majhne lastne mase in motorja, nameščenega zadaj, so se pri Smartu odločili, da volan ne potrebuje servomehanizma. Tudi prav, vendar takrat, ko želite iz katere od manj pomembnih mestnih ulic na hitro smukniti v promet in

obenem sunkovito zavrteti volanski obroč, ugotovite, da to ni delo, ki bi bilo namenjeno nežnim damskim rokam. Če obroča ne boste prijeli 'na trdo', bo mali Smart zbežljal tja, kamor se je namenil on, in ne tja, kamor bi želeli vi.

Na surove športne avtomobile spominjajo tudi druge stvari. Najprej sedeža. Da presenečenje ne bo preveliko, na to namigujeta že s svojo obliko. Še zlasti z integriranimi zglavnikoma, kar navadno vidimo le pri sedežih, namenjenih dirkaški rabi. Ne bojte se, ta dva v Smartu nista prav nič dirkalna pa tudi školjkasta ne. Bočne opore zagotavljata toliko, kolikor je nujno potrebno v mestih. Sorodnosti skrivata drugje: medtem ko je voznikov še zadovoljivo nastavljen (po dolžini in naklonu naslonjala), sovoznikovega lahko premikate le





vzdolžno. O sorodnosti s športnimi avtomobili namiguje tudi vse okoli vas. Notranjost je izrazito špartanska. V njej boste našli le najnujnejše stvari. Merilnik hitrosti (namesto merilnika vrtljajev je majhen zaslon, ki vam izpisuje primerno prestavo glede na hitrost vožnje), nekaj najosnovnejših opozorilnih lučk, števec kilometrov in merilnik zunanje temperature, klimatsko napravo, avtoradio s CD-predvajalnikom in z dvema zvočnikoma (ta je doplačljiv) in dva zamrežena žepa v vratih, ki sprejemata komaj kaj več od dnevnega časopisa. Vse drugo je v tako majhnem mestnem avtu nepotrebno, so si očitno rekli pri Smartu, in s tem bi se lahko celo strinjali.

Stvari, ki vas prepričata, da Fortwo ni športni, temveč mestni avto - če za trenutek odmislimo njegovo obliko - pa sta motor in menjalnik. Prvi je resda 'ojačen' s turbinskim polnilnikom in drugi nosi naziv 'sekvenčni', ampak ko se z njima spopriete v praksi, vam postane hitro jasno. Motorček - trivaljni in izrazito majhen (698 cm³) - pridelava 45 kW oziroma 61 'konjičev', kar za 730 kilogramov težkega malčka še niso športne zmogljivosti. Da se kaj takšnega res ne bi zgodilo, pa poskrbi menjalnik. Za svoje delo si vzame toliko časa, da vas včasih, na primer med prehitevanji počasi vozečih vozil zunaj naselij, celo zaskrbi, ali se bo vse skupaj sploh izšlo. Ampak nam se je. Vedno! In resni-

ca je, da ko se enkrat navadite 'poskočnosti' motorja in hitrosti delovanja menjalnika, lahko tudi ta Smart postane sila zabaven. Še najtežje se boste pravzaprav navadili vzdolžnega nihanja karoserije med sunkovitimi pospeševanji in popuščanju plina ter sunkovitega požiranja neravnin, kar je posledica izrazito kratke medosne razdalje, nekaj težav pa vam lahko povzročijo še zavore, predvsem ko bese da steče o občutku na stopalki.

Ampak, kot rečeno, vse omenjene slabosti mali Smart pokaže le, ko se z njim odpravite na izlet zunaj mesta. Torej tja, kjer je zanj tuje okolje in kjer ne more prevladati. V mestnih središčih je z njim povsem drugače. Tam je postavljajski in izzi valen (če gledamo obliko), okreten in suveren (ko pomislimo na velikost) ter živahen, že skoraj športen, ko govorimo o njegovih zmogljivosti. Skratka, pravi mestni deček. ■

Smart Fortwo Coupe 45 kW Passion

Cena osnovnega modela:	2.459.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.229.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p= 1020 mbar / rel. vl.: 60 % / Stanje km števca: 2574 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	17,1 s
402 m z mesta:	20,1 s [110 km/h]
1000 m z mesta:	37,3 s [136 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (VI/V):	8,8/13,1 s
80-120 km/h (VI/V):	16,5/40,2 s

NAJVEČJA HITROST

130 km/h
(VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,2 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 3-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 698 cm³ - največja moč 45 kW (61 KM) pri 5250/min - največji navor 95 Nm pri 2000-4000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume spredaj 145/65 R 15 T; zadaj 175/55 R 15 T (Continental ContiEcoContact).

Mase: prazno vozilo 730 kg - dovoljena skupna masa 990 kg.

Mere: dolžina 2500 mm - širina 1515 mm - višina 1549 mm - prtljajnik 150-363 l - posoda za gorivo 33 l.

Zmogljivost: največja hitrost 135 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,5 s - poraba goriva (ECE) 5,9/4,0/4,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pojavnost
- ▲ mestna okretnost in živahnost
- ▲ varnost (zasnova)

- ▼ težak volan (ko vozilo stoji)
- ▼ (ne)nastavljivost sovoznikovega sedeža
- ▼ počasno delovanje menjalnika

Končna ocena

Če niste mestni človek z dušo in s telesom in če vas ob koncu tedna še vedno kdaj prešine, da bi se odpravili na izlet v naravo, o tem Smartu nikar ne razmišljajte. Vsaj za prvi avto pri hiši ne. Če je to vaš drugi avto in če vas poleg njegove mestne okretnosti veseli tudi njegova pojavnost, pa moramo priznati, da ste se dobro odločili.

