



smart fortwo coupé EQ prime

Zweitüriges Microfahrzeug mit Steilheck (60 kW / 82 PS)

Der smart fortwo ist nach wie vor das Vorzeige-Stadtauto schlechthin. Es gibt aktuell kein vollwertiges Fahrzeug, das auch nur annähernd mit den kompakten Abmessungen des smart mithalten kann. Ebenfalls einmalig ist der beeindruckend kleine Wendekreis von gerade einmal 7,3 m. Im wuseligen Stadtverkehr und bei der Parkplatzsuche hat man damit echte Vorteile. Auch wenn die Türen recht lang sind und man Gefahr läuft, in engen Parklücken am Nachbarauto anzuecken, funktioniert der Ein- und Ausstieg tadellos. Zusammen mit der übersichtlichen Karosserie ist der smart also eine echte Alternative für ältere Autofahrer, die nur noch kurze Strecken fahren. Allzu lang darf die Etappe aufgrund der bescheidenen Reichweite des smart EQ von rund 110 km ohnehin nicht sein. Der E-Antrieb liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung allerdings merklich ab - bei abgeregelten 130 km/h ist dann ohnehin Schluss. Etwas besser als die Verbrenner-Modelle, aber bei Weitem nicht gut, schneidet der smart EQ bei den Fahreigenschaften ab. Die weniger hecklastige Gewichtsverteilung sowie der niedrigere Schwerpunkt sorgen für eine höhere Fahrstabilität. Auch der Fahrkomfort ist dank der schluckfreudigeren Federung und des geringeren Geräuschniveaus besser. Somit lautet das Resümee: Wenn smart, dann Elektro-smart. Erst dann geht das radikale Konzept des Zweisitzers richtig auf und das lokal emissionsfreie Stadtauto kann seine Vorzüge richtig ausspielen. **Konkurrenten:** keine.

- ⊕ sehr kompakte Abmessungen, äußerst geringer Wendekreis, bequemer Ein- und Ausstieg, im Stadtverkehr flotte Beschleunigung
- ⊖ geringe Reichweite, eingeschränkter Federungskomfort, langer Bremsweg, Fahrersitz und Lenkrad nur optional höhenverstellbar, geringe Zuladung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	4,7
	Stadtverkehr	2,0
	Senioren	2,0
	Langstrecke	3,7
	Transport	5,3
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Für einen Kleinwagen ist die Verarbeitungsqualität durchaus akzeptabel. Die mit Kunststoffteilen verkleidete Karosserie ist sauber gefertigt, nur die ungleichmäßigen Spaltabstände trüben das Gesamtbild. Auch wenn der Innenraum durch Details wie die mit Stoff überzogene Armaturentafel aufgepeppt wird, kann das über die weitgehend einfachen Materialien nicht hinwegtäuschen. Alle Kunststoffteile sind hart und kratzempfindlich.

4,1 Alltagstauglichkeit

Dank der recht kleinen Batterie (17,6 kWh) ist der smart EQ schnell aufgeladen. Ist wie im Falle des Testwagens der 22-kW-Lader an Bord, sind die Akkus bei 10 Prozent Ladezustand an einem Typ-2-Ladeanschluss nach rund 40 Minuten wieder zu 80 Prozent geladen. Ist der 4,6-kW-Lader an Bord, dauert der Ladevorgang rund 3,5 Stunden. An der Haushaltssteckdose braucht der Stromer dafür sechs Stunden.

⊕ Der kompakte Kleinwagen ist nach wie vor das Maß der Dinge für den dichten Stadtverkehr. Nur 2,70 m lang und samt Außenspiegel gerade einmal 1,89 m breit ist der fortwo. Das und der äußerst kleine Wendekreis von 7,3 m macht Wenden selbst auf engstem Raum zum Kinderspiel.

3,5 Licht und Sicht

Die Rundumsicht des fortwo coupé ist insgesamt zufriedenstellend. Nach vorn und zur Seite ist diese tadellos. Äußerst schlecht fällt die Sicht dagegen nach schräg hinten aus. Die optionalen Parksensoren hinten und die Rückfahrkamera sind daher sehr empfehlenswerte Extras.

⊕ Gut abschätzen lassen sich die Fahrzeugfront und das Heck. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr.

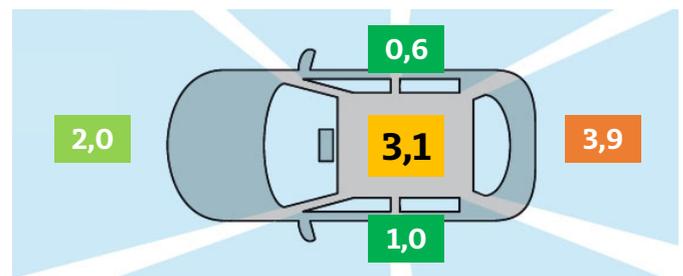
⊖ Nicht überzeugen können die einfachen H4-Halogencheinwerfer. Sie leuchten die Fahrbahn schlecht aus. Ein besseres Licht gibt es auch nicht gegen Aufpreis. Im LED-Licht-Paket findet man immerhin in die Nebelscheinwerfer integriertes Abbiegelicht. Dann sind auch Bremslichter in LED-Technik an Bord. Die Heckscheibe verschmutzt im täglichen Betrieb schnell, der Heckwischer ist leider recht klein geraten. Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis.

⊖ Die vordere Service-Klappe lässt sich nicht richtig aufklappen, sie kann nur abgenommen werden und hängt dann an viel zu kurzen Fangbändern. Zudem ist sie beim Basismodell nicht abschließbar. Der Lack kann so leicht verkratzt werden.

⊖ Ansonsten ist es um die Alltagstauglichkeit des Zweisitzers schlecht bestellt, da der smart schlicht als Stadtfahrzeug und nicht als Transporter oder Langstreckenfahrzeug konzipiert ist. Nicht akzeptabel ist, dass man im Falle einer Reifenpanne keine Möglichkeit hat, die Fahrt fortzusetzen. Selbst ein Reifenreparaturset kostet Aufpreis. Dieser fällt beim smart mit 105 Euro auch noch fast doppelt so hoch aus wie bei den Mercedes-Modellen - das ist schlicht unverschämt. Die zulässige Zuladung des Testwagens beträgt lediglich 230 kg, die bei zwei korpulenten Insassen rasch überschritten ist. Beim elektrischen smart kommt als Malus noch die sehr überschaubare Reichweite von lediglich etwas mehr als 110 km hinzu. Anhänge-, Stütz- und Dachlasten sind unzulässig.

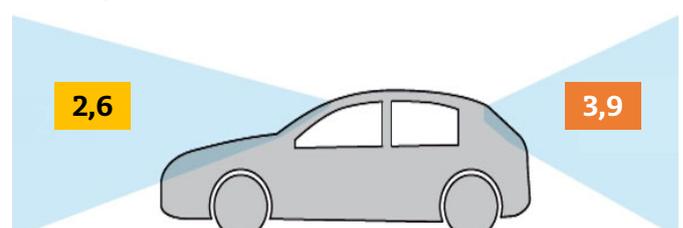
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,1 Ein-/Ausstieg

Gegen Aufpreis gibt es das ready to-Paket für den smart EQ. Mit dem darin enthaltenen Service „ready to share“ kann der Wagen auf einfache Weise mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel zu übergeben. Der Fahrer legt fest, wann das Fahrzeug verfügbar ist. Eingeladene Nutzer können für diese Zeiträume per Smartphone eine Buchungsanfrage stellen. Nach der Freigabe – ebenfalls per Smartphone – kann der Nutzer das Auto mit dem hinterlegten Zweitschlüssel öffnen und fahren und anschließend im festgelegten Gebiet wieder abstellen.

⊕ Der breite und hohe Türausschnitt sowie der in fast optimaler Höhe angeordnete Sitz sorgen für einen bequemen Ein- und Ausstieg. Der Fahrersitz befindet sich 52 cm über der Fahrbahn. In dieser Höhe hat der Fahrer eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Lediglich die sehr langen Türen können in engen Parklücken hinderlich sein. Zudem arretieren die Türen nur an zwei Positionen. Wählt man das LED & Sensor-Paket, gibt es eine Nachleuchtfunktion der Scheinwerfer.

5,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum des smart fortwo fällt klein aus. Mit eingebauter Gepäckraumabdeckung, die auch eine Abgrenzung zu den Sitzen bietet, passen lediglich 105 Liter in den Kofferraum. Baut man die Abdeckung aus, passen 125 l in den smart. Dann finden auch vier handelsübliche Getränkeboxen Platz. Belädt man den Kofferraum bis unter das Dach, können bis zu 235 Liter verstaut werden.



Der Kofferraum mit gerade mal 105 l Volumen bietet nur Platz für das Allernötigste.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist eingeschränkt. Das fängt bei der Heckklappe an, deren eine Hälfte nach unten öffnet und somit im Weg steht. Gepäck muss zum Einladen knapp 80 cm weit angehoben werden. Umständlich ist es, das Aufpreis kostende Gepäckrollo samt Netztasche auszubauen. Gut gelöst: Es gibt dafür eine Halterung im Kofferraum.

4,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lässt sich die Beifahrerlehne nach vorn umklappen und ermöglicht so auch den Transport von längeren Gegenständen.

⊖ Ansonsten ist es um die Variabilität des Kofferraums schlecht bestellt. Ablagen sucht man mit Ausnahme eines

Fachs in der Heckklappe vergebens. Selbst für das Gepäckrollo verlangt smart Aufpreis. Immerhin findet man dann auch praktische Netze als Verstaumöglichkeit vor.

3,4 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Auch wenn die wenigen Schalter und Funktionen einer einfachen Bedienung dienlich sein sollten, offenbart der smart bei genauem Hinsehen einige Schwächen im Bedienkomfort, die weitgehend schlicht auf Sparmaßnahmen zurückzuführen sind. Für viele obligatorische Ausstattungen verlangt Mercedes zudem Aufpreis – etwa elektrisch einstellbare Außenspiegel oder eine Höheneinstellung fürs Lenkrad. Das Klimatisierungsbedienteil wurde sehr tief angeordnet. Hier musste die Funktionalität hinter dem Design zurückstehen. Vor allem der Schieberegler zur Temperatureinstellung ist unpraktisch und nicht gut abzulesen. Das im Testwagen verbaute optionale Audiosystem mit 7-Zoll-Touchscreen ist zufriedenstellend bedienbar. Die Menüstruktur ist weitgehend selbsterklärend, es gibt aber weder Schnellwahl- noch Favoritentasten. Auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen und Zoomen wird im Umgang mit dem System vermisst. Für die Bedienung des Tempomaten und Geschwindigkeitsbegrenzers findet man vier Tasten am Lenkrad, die allerdings zu weit unten angebracht sind. Die Folge: Zum Bedienen muss man stets die Hände vom Lenkrad nehmen.

3,6 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im smart ist nicht schlecht, doch kostet das Meiste leider Aufpreis. Serienmäßig ist ein Audiosystem inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und USB-Schnittstelle. Zudem gibt es gegen Aufpreis das Cool & Media-Paket. Dieses beinhaltet ein TomTom-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen, SD-Schnittstelle (standardmäßig für das auf einer SD-Karte gespeicherte Kartenmaterial belegt) sowie die Smartphone-Integration via Android Auto und MirrorLink. Digitales Radio und ein besseres JBL-Lautsprechersystem

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Auch wenn die Innenbreite nicht wirklich üppig ausfällt, hat man dank der großen Fensterflächen ein gutes

5,2 Innenraum-Variabilität

⊖ Um die Innenraum-Variabilität des Stadtflyters ist es schlecht bestellt. Ablagen gibt es nur wenige und wenn, dann kosten diese Aufpreis. So verlangt smart sogar für ein

⊖ Der Tacho ist schlecht ablesbar, immerhin lässt sich die Geschwindigkeit auch digital anzeigen. Die analoge Ladestandsanzeige ist grob skaliert. Einige Schalter wie die für die Verstellung der Außenspiegel sind bei Nacht unbeleuchtet und schlecht aufzufinden. Die Schalterleiste links unter dem Lenkrad beinhaltet u. a. auch die Schalter für die Fahrerassistenzsysteme. Sie ist während der Fahrt so gut wie nicht einseh-, geschweige denn bedienbar.



Der Fahrerplatz wirkt nicht besonders hochwertig verarbeitet, zeigt aber eine passable Funktionalität.

finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Über eine im Fahrzeug fest integrierte SIM-Karte lassen sich verschiedene Live-Dienste wie Wetterinformationen abrufen. Dieser Dienst ist in den ersten drei Jahren kostenfrei. Mittels der Apps smart EQ control und cross connect lassen sich verschiedene Fahrzeuginformationen abrufen wie etwa der Ladezustand, die Reichweite oder der Standort.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für den smart nicht erhältlich.

subjektives Raumgefühl. Personen bis 1,90 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor.

geschlossenes und abschließbares Handschuhfach Aufpreis.

4,1 KOMFORT

4,1 Federung

⊖ Die Federung des smart fortwo EQ kann nicht recht überzeugen, zeigt sich im Vergleich zu den Modellen mit Verbrennungsmotor aber etwas schluckfreudiger. Im Stadtverkehr sprechen die Dämpfer steifbeinig an, Unebenheiten sind im Innenraum deutlich zu spüren, das Federungsverhalten kann aber noch akzeptiert werden. Anders sieht es aus, sobald man das urbane Einsatzgebiet verlässt und mit dem Zweisitzer über Landstraßen oder

Autobahnen fährt. Durch die straffe Federung, die geringen Federwege und den kurzen Radstand verarbeitet das Fahrwerk Unebenheiten unzureichend. Grobe Einzelhindernisse werden kaum absorbiert, und auch Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen deutlich durch. Auf Querfugen spricht die Hinterachse des smart bockig an, in Kurven wird er sogar versetzt.

4,1 Sitze

⊖ Die Sitze im smart bieten einen nur mäßigen Sitzkomfort. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt - lediglich eine Höheneinstellung für den Fahrersitz ist optional erhältlich - unbedingt mitbestellen. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten wenig

Seitenhalt. Auf langen Strecken wird der Komfort durch die harte Polsterung zusätzlich eingeschränkt. Die integrierten Kopfstützen sind hart und unbequem. Die allgemeine Sitzposition des Fahrers geht in Ordnung. Eine Mittelarmlehne gibt es gegen Aufpreis.

3,9 Innengeräusch

⊖ Das Geräuschniveau der Elektro-Variante des fortwo fällt recht hoch aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 72,1 dB(A) ermittelt. Hauptverantwortlich für das erhöhte Geräuschniveau sind die deutlich vernehmbaren Abrollgeräusche der Reifen, während sich die

Windgeräusche erst oberhalb von 100 km/h in den Vordergrund drängen. Ist bei den meisten E-Autos vom Antrieb kaum etwas zu hören, hört man im smart EQ im Innenraum bei höheren Drehzahlen ein deutliches Surren.

4,0 Klimatisierung

Eine Einzonen-Klimaautomatik ist bei allen smart EQ serienmäßig an Bord. Eine Sitzheizung ist in der Ausstattung prime serienmäßig verbaut. In allen anderen Ausstattungen muss man dafür Aufpreis zahlen. Mit Hilfe der smart

EQ control-App lässt sich der Innenraum vor Fahrtantritt vorklimatisieren.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 82 PS leistende E-Motor sorgt im smart EQ für flotte Fahrleistungen. Vor allem im Stadtverkehr beschleunigt der Elektro-smart dank 160 Nm, die nahezu verzögerungsfrei abrufbar sind, auf spielerische Art und zeigt den meisten Verkehrsteilnehmern beim Ampelstart

die Rücklichter. Auf der Autobahn geht dem Zweisitzer recht bald die Luft aus, die Höchstgeschwindigkeit wird bereits bei 130 km/h elektronisch abgeregelt. Überholvorgänge lassen sich problemlos durchführen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 6,8 s.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mit Ausnahme des Surrens, das der E-Motor bei höheren Drehzahlen an den Tag legt, bietet der Antrieb des smart EQ einen ausgezeichneten Antriebskomfort.

Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, auch die Leistungsentfaltung und das Ansprechverhalten sind erstklassig.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt. Schaltvorgänge gibt es nicht, daher gibt es in puncto Schaltkomfort die Bestnote 1,0. Das Rangieren und Anfahren gelingt ebenfalls tadellos. Die gewünschte

Fahrstufe wird über einen gewöhnlichen Wählhebel einlegt, dessen schwergängige Rastung hohe Bedienkräfte erfordert. Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig und hält den Wagen an Steigungen kurzzeitig fest.

3,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,6 Fahrstabilität

Der smart fortwo besitzt eine unterdurchschnittliche Fahrstabilität, das Fahrzeug lässt sich aufgrund des kurzen Radstandes und der schmalen Reifen nicht besonders stabil bewegen. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der Kleinwagen mit einem drängenden Heck und deutlichem Nachpendeln. Zudem wird der smart bei Bodenwellen oft veretzt, was Lenkkorrekturen zur Folge hat. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) helfend ein. Auch der Geradeauslauf kann nicht überzeugen, der smart lässt sich sowohl von Spurrillen als auch von Seitenwind beeinflussen. Im Ernstfall greift zwar der Seitenwind-Assistent ein, dennoch ist das Verhalten wenig vertrauenserweckend. Im ADAC Ausweichtest schneidet der smart EQ besser ab als die Verbrenner-Varianten.

Zwar kann sich auch der Elektro-smart nicht mit Ruhm bekleckern und legt träges und wenig präzises Fahrverhalten an den Tag, die starke Tendenz zum Übersteuern wie das Standardmodell hat er allerdings nicht. Verantwortlich dafür ist neben dem tieferen Schwerpunkt auch die weniger hecklastige Gewichtsverteilung. Zwar hat auch beim smart EQ das ESP alle Hände voll zu tun, der Wagen bleibt allerdings gut kontrollierbar und besteht den ADAC Ausweichtest, wobei er sicher über die Vorderachse schiebt. Bei schneller Kurvenfahrt neigt der smart bei verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten zu starkem Untersteuern, was nicht zuletzt an den schmalen Vorderreifen liegen dürfte. Heckantrieb und eine feinfühlig regelnde Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion.

3,9 Lenkung

Die Lenkung spricht zwar sehr direkt auf Lenkbefehle an, vermittelt dem Fahrer dabei aber kaum Fahrbahnkontakt. Darüber hinaus besitzt die Lenkung nur eine mäßige Mitentzentrung. Diese Eigenschaften führen dazu, dass die Zielgenauigkeit schlecht ist und man häufig Lenkkorrekturen

vornehmen muss. Die Lenkung stellt zudem kaum zurück, was sich negativ auf den Geradeauslauf auswirkt. Die Lenkung ermöglicht einen riesigen Lenkeinschlag. Dafür ist allerdings ein hoher Kurbelaufwand beim Rangieren nötig - von Anschlag bis Anschlag sind knapp vier Lenkradumdrehungen nötig.

4,0 Bremse

Der smart EQ verfügt über eine radarbasierte Rekuperation. Ein Radarsensor überwacht das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug und wählt automatisch die Rekuperationsstufe, die die Bewegungsenergie optimal nutzt.

⊖ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der smart im Durchschnitt erst nach 39,1 m zum Stehen. Auch die Dosierbarkeit der Bremsanlage kann nicht recht überzeugen. Besonders bei langsamer Fahrt ist der Druckpunkt teigig, worunter die Dosierbarkeit leidet.

2,8 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Neben den obligatorischen Sicherheitssystemen (ESP) ist der smart mit einem Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Ebenfalls ab Werk an Bord sind eine radarbasierte Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein Notbremssystem, das allerdings erst ab 30 km/h aktiv ist. Optional gibt es eine Spurverlassenswarnung, die ab 70 km/h beim Überfahren einer Fahrbahnmarkierung eine akustische Warnung abgibt.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bescheinigt dem smart fortwo mit 82 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (bestätigt 12/2017). Der Zweisitzer ist mit Front- und Kopf-Thorax-Seitenairbags ausgestattet. Zudem gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Die fixen Kopfstützen der Sitze reichen für bis zu 1,85 m große Insassen.

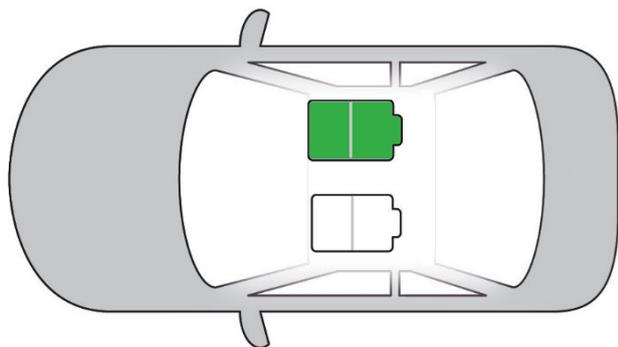
2,6 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erreicht der smart im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Beifahrersitz eignet sich sehr gut für den Transport eines Kindersitzes. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, und es gibt serienmäßig Isofix samt Ankerhaken und i-Size-Freigabe. Außerdem lassen sich auch mit dem Gurt Kindersitze aller Altersgruppen problemlos fixieren. Zudem besitzt das Beifahrerfenster einen Einklemmschutz.

⊖ Einzig die integrierte Kopfstütze kann bei hohen Kindersitzen im Weg sein und die Montage erschweren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

4,7 Fußgängerschutz

⊖ Ausgerechnet beim für ein Stadtauto wichtigen Fußgängerschutz versagt der smart. Beim ADAC Crashtest erhält das Fahrzeug nur 56 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2017). Vor allem die sehr steifen A-Säulen bergen in Verbindung mit der kurzen Fronthaube ein erhöhtes

Verletzungsrisiko. Ein Fußgänger-Notbremssystem gibt es nicht. Ein Umfeldwarnsystem, das Passanten bei niedriger Geschwindigkeit mit einem Warnton auf den sich nähernden smart EQ aufmerksam macht, ist optional zu haben.

1,1 UMWELT/ECOTEST

1,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des smart EQ liegt im ADAC EcoTest bei 18,3 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste). Die Erzeugung des ermittelten durchschnittlichen Stromverbrauchs entspricht nach dem durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 106 g/km. Damit erhält der smart

im CO₂-Kapitel des EcoTest 48 Punkte. Nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie wird ermittelt, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist mit Wandlungs- und Einlagerungsverlusten behaftet, so dass mehr Ladeenergie notwendig ist, als die Nennkapazität der Batterie aufweist.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der smart EQ stößt lokal keine antriebsbedingten Schadstoffe aus, weshalb er in diesem Kapitel die vollen

50 Punkte erhält. Insgesamt bringt er es auf 98 Punkte und damit auf fünf Sterne im EcoTest.

1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Auch wenn der Anschaffungspreis des getesteten smart fortwo coupé EQ prime mit einem Grundpreis von 23.930 Euro für ein Stadtauto alles andere als niedrig ausfällt, kann die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs überzeugen. Grund ist vor allem die gute Wertstabilität, die für das Fahrzeug erwartet werden kann. Aber auch die sehr geringe Kfz-Steuer (34 Euro pro Jahr, die ersten zehn Jahre steuerfrei) und die sehr günstigen Versicherungseinstufungen tragen zum guten Abschneiden bei. Da der Antrieb bei einem E-Auto sehr wartungsarm ist

(Öl-, Zündkerzen- oder Zahnriemenwechsel entfallen) und auch der Bremsenverschleiß aufgrund der Bremswirkung des E-Motors gering ausfällt, sind die Inspektionskosten für den smart EQ besonders niedrig. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf den elektrischen Antrieb gewährt smart acht Jahre Garantie bzw. 100.000 km - je nach dem, was zuerst eintritt. Gegen Aufpreis gibt es Garantie-Erweiterungspakete.

HERSTELLERANGABEN

Fremderregter AC-Synchronmotor	
Leistung	60 kW/82 PS
Maximales Drehmoment	160 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Verbrauch pro 100 km	12,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,26 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15 / 185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	2.695/1.663/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.085/60 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260/350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	17,6 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/6 Jahre
Produktion	Frankreich, Hambach

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Reifengröße Testwagen (vo./hi.)	165/65 R15 81T / 185/60 R15 84T
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti e. Contact Blueco
Wendekreis links/rechts	7,3/7,2 m
EcoTest-Verbrauch	18,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 106 g/km)
Reichweite	110 km
Innengeräusch 130 km/h	72,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.890 mm
Leergewicht/Zuladung	1.080/230 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	105/125/235 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	69 Euro	Werkstattkosten	42 Euro
Fixkosten	65 Euro	Wertverlust	267 Euro
Monatliche Gesamtkosten	443 Euro		
Steuer pro Jahr	34 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/11/12		
Basispreis fortwo coupé EQ prime	23.930 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.562 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.235 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht (LED & Sensor-Paket)	550 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor (LED & Sensor-Paket)	550 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/300 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	345 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/-
Spurassistent	380 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	770 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	120 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung (Winter-Paket)	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Komfort-Paket)	290 Euro°/-
Rücksitzlehne umklappbar	-

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	360 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/350 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	3,8
Kofferraum-Volumen	5,1	Fahrstabilität	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,5	Lenkung	3,9
Kofferraum-Variabilität	4,8	Bremse	4,0
Innenraum	3,4	Sicherheit	2,8
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	3,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	4,7
Innenraum-Variabilität	5,2	Umwelt/EcoTest	1,1
Komfort	4,1	Verbrauch/CO ₂	1,2
Federung	4,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	4,1		
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	4,0		

Stand: August 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl