



smart fortwo (2014-2024)

für die Stadt

Die dritte Generation des smart wurde spürbar breiter als der Vorgänger. Das spürt man am besseren Platzangebot. Allerdings bietet der Kofferraum sehr wenig Stauraum und es gibt auch keine Variabilität. Auf längeren Strecken nerven zudem die unbequemen Sitze, das hohe Innengeräusch und die steifbeinige Federung. Auf kurzen Strecken innerorts ist der smart dank winzigem Wendekreis und der kurzen Außenlänge aber in seinem Element. Im TÜV-Report schneidet er durchschnittlich ab. Ölverlust, rostende Abgasanlagen und Achsaufhängungen bereiten hin und wieder Probleme. Mit Zuverlässigkeit kann der kleine Stadtwagen allerdings nicht punkten. In der ADAC Pannenstatistik liegt der smart auf einem der letzten Plätze bei den Kleinstwagen.

Empfehlung: Für den smart gibt es verschiedene Benzinmotoren: Zunächst den 1,0 Liter großen Sauger mit 71 oder 60 PS (selten). Für Fahrten innerorts genügen die Motoren vollkommen, außerhalb kommt aber der Wunsch nach mehr Leistung auf. Da die Schaltung eher schwergängig ist und teils hakelig wirkt, empfiehlt sich die passabel abgestimmte Automatik. Der 90 PS starke Turbo ist spürbar kräftiger und bei gelegentlichen Ausflügen auf längeren Strecken klar zu favorisieren. Seit Mitte 2019 wurde nur noch die Elektrovariante hergestellt. Der Elektroantrieb mit 82 PS ist unsere Empfehlung, da der smart damit harmonischer wird. Passable Fahrleistungen, ein leiserer Innenraum, ein dank niedrigem Schwerpunkt angenehmeres Fahrverhalten und eine für Stadtfahrzeuge ausreichende Reichweite bestätigen das. Selten und teuer ist die Brabus-Version mit kräftigen 109 PS.

- ⊕ gutes Raumangebot vorn, winziger Wendekreis, niedrige Fixkosten, kräftige Bremsen, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- ⊖ teils einfache Materialien im Innenraum, winziger Kofferraum, mäßige Verarbeitung, geringe Zuladung, mäßiger Geradeauslauf, steifbeiniges Fahrwerk, schlechte Geräuschdämmung, unzuverlässige Technik

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

Erstzulassungsjahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	26,4	21,0	23,1	29,1	22,6	19,5	12,9	4,9	5,7

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	12,9	10,7	8,7	7,6	6,8	4,3	3,0	2,0	1,2
	18,8	16,5	15,2	15,2	13,8	13,1	12,3	9,4	6,1
	24,7	22,3	21,8	22,9	20,9	21,9	21,5	16,9	10,9
	30,6	28,1	28,3	30,5	27,9	30,7	30,8	24,3	15,8
	>30,6	>28,1	>28,3	>30,5	>27,9	>30,7	>30,8	>24,3	>15,8

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet der smart fortwo schlecht ab, jüngere Exemplare erweisen sich als tendenziell zuverlässiger. Grund sind leere Batterien, da insbesondere bei den ersten Fahrzeugen in der Basisversion keine Warnmeldung kam, wenn man das Fahrzeug mit angeschaltetem Abblendlicht verließ. Beim TÜV liegt das Mängelaufkommen bei der HU in etwa im Mittelfeld. Problematisch sind oft Ölverlust an Motor und Antrieb, Rost an der Abgasanlage und Auffälligkeiten bei der AU. Außerdem neigen die Achsaufhängungen zu Schäden und die Funktion der Fußbremse wird oft kritisiert.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2015), Antriebsriemen (2014), Fahrzeugelektrik allgemein (2020, 2022), Riemenscheibe (Kurbelwelle) (2014), Starterbatterie (2014-2020), Zündkerze (2014), Zündschloss (2016-2018)
Rückrufe	1/2016: Mit Doppelkupplungsgetriebe (DCT): Die Betätigungssperre des Wählhebelmoduls kann in Einzelfällen bei Smart ForTwo-Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetriebe DCT (C453) aufgrund eines Montagefehlers beim Lieferanten nicht korrekt ausgeführt sein. Dadurch kann es zu Schaltfehlern und Folgeschäden kommen. Die Smart Servicepartner prüfen bei den betroffenen Fahrzeugen die Wählhebelmodule und tauschen diese ggf. aus. Die Aktion startet im Dezember 2015 dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. 11/2016: Nur Fahrzeuge mit Doppelkupplungsgetriebe: Die Verbindung zwischen Wählhebelzug "P" und Getriebe kann sich lösen, so dass sich die Parksperre nicht einlegen lässt und das Auto wegrollen kann, sofern keine Parkbremse aktiviert wurde. Des Weiteren könnte die Parksperre im Getriebe aktiviert bleiben, obwohl der Wählhebel nicht mehr in „P“ steht. In diesem Fall wäre es nicht mehr möglich, einen anderen Gang einzulegen. Als Abhilfe wird das korrekte Verrasten des Parksperrenzugs geprüft und ggf. nachgearbeitet, Dauer etwa eine Stunde. Die Maßnahme ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 127 (auch andere Modelle betroffen) 9/2017: Bei einigen Fahrzeugen kann sich die Sicherungsmutter des Handbremsseilzugs lösen. In diesem Fall könnte die Feststellbremse mit der Zeit möglicherweise nicht mehr die notwendige Kraft ausüben, um das Fahrzeug in allen Situationen ausreichend zu sichern. Sollte ein Fahrzeug nicht entsprechend der Betriebsanleitung (mit zusätzlich eingelegtem Gang bzw. Fahrstufe „P“) abgestellt werden, könnte sich das Fahrzeug im Fehlerfall an einem Gefälle ungewollt in Bewegung setzen. Als Abhilfe wird bei betroffenen Fahrzeugen die Einstellmutter des Hebelseilzugs ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 15 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 36.569 (auch andere Modelle betroffen) 10/2017: Der linke Vorderachsschenkel kann aufgrund eines Fehlers im Fertigungsprozess beim Lieferanten Hohlräume aufweisen. Diese Hohlräume könnten zu einer Reduzierung der Festigkeit des Achsschenkels führen. Erhöhte Belastungen, beispielsweise beim Parkieren, könnten infolgedessen zu einem Bruch des linken Vorderachsschenkels führen. Als vorsorgliche Maßnahme ist vorgesehen, über die smart Serviceorganisation bei den betroffenen Fahrzeugen den linken Vorderachsschenkel zu überprüfen und ggf. auszutauschen. Die Aktion ist für den Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 7.317 (auch andere Modelle betroffen) 6/2020: Die Software des Notbremsassistenten (Advanced Emergency Braking-System - AEBS) entspricht nicht der Spezifikation. In der Folge würde der Fahrer über eine Abschaltung des

Systems nicht informiert, es besteht erhöhte Unfallgefahr. Abhilfe: In der Werkstatt erfolgt eine Aktualisierung der Software. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 25.258 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

11/2014	Modelleinführung der dritten Generation, zunächst als "coupé"-Version mit zwei Motorvarianten: 1.0 (52 kW/71 PS) und 0.9 turbo (66 kW/90 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro6b; Kollisionswarner und Spurhalteassistent optional erhältlich
12/2014	Neue zusätzliche Motorvariante: 1.0 (45 kW/60 PS)
01/2015	Doppelkupplungsgetriebe "twinamic" optional für 1.0 (52 kW/71 PS) erhältlich
06/2015	Doppelkupplungsgetriebe "twinamic" optional für 1.0 (66 kW/90 PS) erhältlich
02/2016	Einführung der Modellvariante "cabrio", Ausstattung und Motoren (außer 1.0 45 kW/60 PS) identisch mit coupé-Modell
07/2016	Einführung Topmodell BRABUS 0.9 turbo (80 kW/109 PS)
01/2017	Einführung der Elektrovariante "electric drive" (60 kW/82 PS) mit einer Reichweite von bis zu 160 km (NEFZ)
07/2017	Basismotorisierung 1.0 (45 kW/60 PS) entfällt
03/2018	Umbenennung der Elektrovariante zu "EQ", Reichweite von bis zu 132 km (WLTP)
05/2018	Alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6c (WLTP), Topmodell BRABUS entfällt
06/2019	Alle Benzinmotoren entfallen
03/2024	Einstellung der Produktion; kein Nachfolgemodell

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	coupé	cabrio
Länge/Breite/Höhe [mm]	2.695 / 1.663 / 1.555	2.695 / 1.663 / 1.555
Breite mit Spiegeln [mm]	1.893	1.893
Kofferraumvolumen [l]	260	260

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0	1.0	1.0	0.9 turbo	0.9 turbo	BRABUS	EQ
Aufbau/Türen	SR / 3	SR / 3	SR / 3	SR / 3	SR / 3	SR / 3	SR / 3
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3 / 999	3 / 999	3 / 999	3 / 898	3 / 898	3 / 898	
Leistung [kW/PS]	45 / 60	52 / 71	52 / 71	66 / 90	66 / 90	80 / 109	60 / 82
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	91 / 2.850	91 / 2.850	91 / 2.850	135 / 2.500	135 / 2.500	170 / 2.000	160 / -
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	15,6	14,4	15,1	10,4	11,3	9,5	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	151	151	155	155	165	130
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l S (NEFZ)	4,1 l S (NEFZ)	4,1 l S (NEFZ)	4,2 l S (NEFZ)	4,1 l S (NEFZ)	4,5 l SP (NEFZ)	16,6 kWh (WLTP)
CO ₂ [g/km]	104 g/km	93 g/km	94 g/km	97 g/km	96 g/km	102 g/km	0 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	C	B	B	C	B	B	-
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Tankinhalt [l]	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	35,0	
Batteriegröße [kWh]							16,7
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17 / 11 / 13	14 / 11 / 13	14 / 11 / 13	15 / 11 / 15	15 / 11 / 15	14 / 16 / 24	13 / 11 / 15
Steuer pro Jahr*	38 €	20 €	20 €	22 €	20 €	32 €	33 €
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	E-Fzg.

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	1.0	1.0	1.0	0.9 turbo	0.9 turbo	BRABUS	EQ
Wartung 1	230 €	230 €	230 €	230 €	230 €	240 €	80 €
bei km / Monate	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12	20.000 / 12
Wartung 2	280 €	280 €	280 €	280 €	280 €	310 €	130 €
bei km / Monate	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24	40.000 / 24
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Bremsscheiben und -beläge vorne	620 €	620 €	620 €	620 €	620 €	540 €	590 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	880 €	880 €	880 €	880 €	880 €	980 €	840 €
Auspuffanlage (nach Kat)	460 €	460 €	460 €	460 €	460 €	390 €	-
Kupplung	850 €	850 €	-	850 €	-	-	-
Generator	1.260 €	1.260 €	1.260 €	1.260 €	1.260 €	1.490 €	-
Anlasser	1.040 €	1.040 €	1.040 €	1.040 €	1.040 €	1.020 €	480 €

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	1.0	1.0	1.0	0.9 turbo	0.9 turbo	BRABUS	EQ
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	101 €	91 €	91 €	94 €	94 €	111 €	88 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	119 €	110 €	110 €	112 €	110 €	123 €	112 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	70 €	70 €	70 €	71 €	71 €	93 €	63 €
Gesamtkosten pro Monat	290 €	271 €	271 €	277 €	275 €	328 €	263 €
Gesamtkosten pro km	23,2 ct	21,7 ct	21,7 ct	22,2 ct	22,0 ct	26,3 ct	21,1 ct

Garantien

Der smart hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet smart eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es zwei Jahre lang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2014 ★★★★★

Der Smart fortwo ab 2014 scheitert insbesondere wegen Schwächen beim Fußgängerschutz und bei der aktiven Sicherheit am fünften Stern. Auch beim Pfahlaufprall gibt es noch Verbesserungsmöglichkeit. Er besitzt Frontairbags, Fahrerkniesairbag, Seiten- und Kopfairbags sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer. Serie sind auch Gurtwarner und ESP. Optional gibt es einen Geschwindigkeitsbegrenzer für Tempolimits und einen Spurverlassenswarner. Er sollte aber zumindest ein Notbremsssystem für Stadtgeschwindigkeiten aufweisen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.