



## smart fortwo coupé 1.0 mhd pure softouch

Zweitüriges Microfahrzeug mit Steilheck  
(52 kW / 71 PS)

**K**aum ein Auto scheidet die Geister so wie der smart fortwo. Sein Konzept ist extrem: Platz für zwei Erwachsene samt Gepäck auf deutlich unter drei Meter Fahrzeuglänge unterbringen. Während man mit der ersten Generation (teilweise) sogar quer Parken konnte, ist das mit der aktuellen nicht mehr möglich (etwa 20 cm länger). Dennoch findet man fast überall eine Parklücke. Das wäre das größte Pro-Argument. Dem gegenüber stehen zahlreiche Nachteile, beispielsweise Komfortmängel beim Fahrwerk, dem Fahrdynamik ohnehin fremd ist. Manche Unzulänglichkeiten gehen auch einfach auf Sparmaßnahmen zurück: der Motor müsste nicht so unkultiviert sein, die Lenkung nicht so indirekt, der Lärmpegel innen nicht so hoch, die Ausstattung nicht so spartanisch. Ein Grundpreis von 10.660 Euro klingt zunächst nicht nach viel, man bekommt aber wirklich nur das absolut Nötigste an Ausstattungsdetails. **Karosserievarianten:** Coupe und Cabrio. **Konkurrenten:** Toyota iQ.

**+** findet überall eine Parklücke, kleiner Wendekreis

**-** unkultivierter Motor, sehr magere Ausstattung, indirekte Lenkung, wenig komfortables Fahrwerk



### ADAC-URTEIL



2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

⊕ Die Grundstruktur der Karosserie bildet die Sicherheitszelle, von außen erkennbar an der stets schwarzen oder silbernen Lackierung; sie besteht aus hochfestem Stahl. An die Zelle angebaut sind die Kunststoff-Karosserieteile, die entweder lackiert oder durchgefärbt sind. Reparaturen können relativ kostengünstig durchgeführt werden, was sich auch günstig bei der Versicherungseinstufung auswirkt. Ebenso ist ein Tausch der "Body-Panels" zur Änderung der Außenfarbe recht einfach durchführbar. Alle Karosserieteile weisen eine gute Verarbeitung auf. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau, wirken aber nicht besonders hochwertig. Die Polster sind sauber verarbeitet. Auf Wunsch gibt's ein großes Panoramaglasdach. Gegen Aufpreis sind ein Grundgepäck- und ein Fahrradträger zu haben.

⊖ Die Schweller sind nicht ausreichend gegen Verschmutzen von außen oder durch Kratzer beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Es gibt kein Reserverad. Das Pannenset, mit dem nur kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können, kostet Aufpreis. Weder für einen Wagenheber noch für einen Radmutternschlüssel oder gar ein Notrad ist ein Platz vorgesehen.

2,2

### Sicht

⊕ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung (neues Bewertungsverfahren ab 2009) erreicht der smart fortwo ein noch gutes Resultat. Der Fahrer hat durch das erhöhte Sitzen einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen, sieht gut nach vorn und zur Seite, weil die A-Säulen schmal genug sind. Auch lassen sich die Abmessungen der immer noch sehr kurzen Karosserie gut abschätzen. Die Scheinwerfer erzeugen ein gutes Licht, leuchten weit und homogen - ein ausgezeichnetes Resultat für Halogenlicht. LED-Tagfahrlicht macht den smart auch tagsüber besser erkennbar; leider sind die Leuchten sehr tief platziert.

⊖ Die hinteren Fensterpfosten sind breit und sichtbehindernd, insbesondere, wenn der Beifahrersitz weit zurückgeschoben ist und mit der integrierten Kopfstütze die Sicht zusätzlich einschränkt. Im Innenspiegel sieht man wenig, zudem kann man nicht weit nach hinten sehen, weil die obere Fensterkante zu niedrig ist.

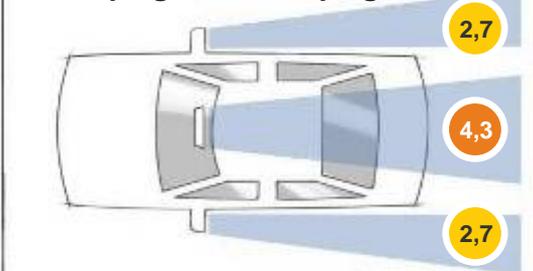


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

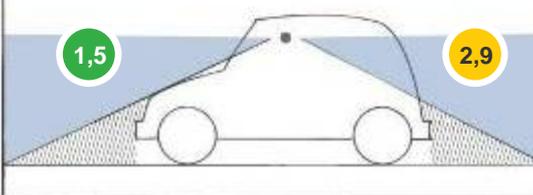
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

## 2,6 Ein-/Ausstieg

- + Die erhöhte Karosserie erlaubt bequemes, verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen, die Sitze haben eine angenehme Höhe. Die großen Türen mit den praktischen Griffen lassen sich auch in engen Parklücken weit genug öffnen, weil sie verhältnismäßig dünn sind und Richtung Griff sich nach oben hin verjüngen. Zum Ent- und Verriegeln der Türen und der Heckklappe ist eine Fernbedienung vorhanden.
- An dem vorspringenden Armaturenbrett stößt man sich beim Einsteigen leicht das Knie. Es gibt keine Haltegriff im Dachbereich.

---

## 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Im Kofferraum findet Gepäck bis zu einem Volumen von 195 Litern Platz. Der Laderaum kann auch gut bis zum Dach beladen werden. Die Beifahrersitzlehne ist nach vorn klappbar.

---

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraumboden ist wegen des darunter liegenden Motors hoch; so muss das Gepäck beim Einladen 74 cm angehoben werden.

- + Die unten angeschlagene Klappe dient geöffnet auch als "Laderampe" oder Sitz beim Picknick (bis 100 kg belastbar). Das Format des Kofferraums ist praktisch.
- Die Öffnungsprozedur für den Kofferraum ist sehr umständlich, zuerst wird an der Heckklappe die separate Scheibe entriegelt, dann diese fummelig hochgeklappt, weil kein Griff oder dergleichen vorhanden ist; anschließend muss die unten angeschlagene Klappe links und rechts entriegelt werden, um dann geöffnet werden zu können - dies erfordert zwei Hände oder eine gute Portion Geschicklichkeit. Unschön: Der untere Teil der Kofferraumklappe fällt beim Öffnen ungedämpft nach unten.



**Der Kofferraum bleibt unverändert bei 195 l Volumen fürs Gepäck.**

---

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

- + Obwohl das Auto sehr klein ist, lassen sich auch längere Gegenstände (z.B. Strandliege) gut mitnehmen, denn man kann die Beifahrerlehne vorklappen (Handhabung etwas umständlich). Das Trenn-Netz und die Gepäckabdeckung gibt's beim "pure" nur gegen Aufpreis.
- Es fehlt eine Ablage für kleines Einkaufsgepäck - es gibt aber zahlreiches Zubehör zur Gepäcksicherung (variable Körbe, Gurte, usw.).

---

## 2,6 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Alle wichtigen Schalter und Hebel sind gut zugänglich und funktionell, man kommt mit der Handhabung des Fahrzeugs bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Der große Tacho liegt im Blickfeld, Uhr und Drehzahlmesser sind ebenfalls übersichtlich (Aufpreis). Das Lenkrad ist ergonomisch einwandfrei angeordnet, obwohl es nicht einstellbar ist. Die Handhabung des automatisierten Schaltgetriebes ist zunächst gewöhnungsbedürftig, aber dann einfach. Elektrische Fensterheber kosten Aufpreis (die Schalter sind etwas weit hinten in der Türverkleidung, so dass man sich den Arm "verrenken" muss), elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel gibt es als Extra. Erfreulich: Sogar ein Navigationssystem ist gegen Aufpreis zu haben, das über einen großen Touchscreen bedient wird und sich nach kurzer Eingewöhnung einfach einstellen lässt. Das Radio (Option) befindet sich in optimaler Position und lässt sich einfach bedienen. Auch die Klimatisierungsschalter liegen übersichtlich, Heizung und Lüftung können einfach gesteuert werden (Klimaanlage auf Wunsch). Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Unter den praktischen Ablagen ist besonders der Flaschenhalter zu erwähnen, in den selbst eine große Mineralwasser-Flasche passt - aber wieder nur gegen Aufpreis.

⊖ Durch die dann ungünstige Farbgebung sind nachts die Instrumente schlecht ablesbar. Mit der Überarbeitung der Instrumente ist die Kühlmitteltemperaturanzeige weggefallen. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Den Deckel für das Handschuhfach muss man extra bezahlen, das Fach an sich ist klein und unbeleuchtet.



**Der Fahrerplatz ist gut verarbeitet und weitgehend funktionell.**

---

### 2,6 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf dem Fahrersitz finden auch Personen bis zu einer Größe von fast 1,95 m bequem Platz. Durch die große Kopffreiheit (auch zur Frontscheibe) und die großen Glasflächen kommt kein Gefühl der Enge auf. Da der Beifahrer weiter hinten sitzt als der Fahrer, ist genügend Ellenbogenfreiheit vorhanden, obwohl die gemessene Innenbreite gering ist.

---

## 3,2 KOMFORT

### 3,2 Federung

Auf kurzen Strecken ist der Federungskomfort akzeptabel, weniger jedoch bei längeren Fahrten, dann stört das latente "Hüpfen". Die Federung spricht zwar recht gut an, schluckt kleinere Unebenheiten passabel (besser als beim Vorgängermodell), ist aber bei größeren Fahrbahnerhebungen überfordert. Dann hüpfen und schaukeln die Karosserie, und wenn es um Kurven geht, auch über die Diagonale.

## 2,4 Sitze

- + Die straffen, gut konturierten Sitze bieten selbst sehr großen Personen genügend Halt und angenehmen Komfort. Die Sitzposition des Fahrers ist entspannt, auch ohne Höheneinstellung und variable Lendenwirbelstütze. Er kann seine Beine und Füße gut abstützen.
- Haltegriffe am Dachhimmel sucht man vergebens. Eine Sitzhöheneinstellung gibt es weder für den Beifahrer noch für den Fahrer, auch gegen Aufpreis nicht.

## 4,0 Innengeräusch

- Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr hoch, bei niedrigen Drehzahlen auch mit unangenehmen Brummfrequenzen, der Motor ist stets präsent. Bei höherem Tempo machen sich zusätzlich Fahr- und Windgeräusche breit.

## 4,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  in der ADAC-Kältekammer)

Eine Klimaanlage mit Staub- und Pollenfilter gibt es gegen Aufpreis. Die Temperatur kann vorgewählt werden, die Regulierung im Detail übernimmt die Elektronik. Die Luftmengenverteilung können die Insassen leider nur in bestimmten Kombinationen einstellen.

- Wenn es sehr kalt ist, braucht die Heizung lange, bis sie im Innenraum für angenehme Temperaturen sorgen kann. Sowohl Heizleistung als auch -ansprechen sind nur ausreichend.

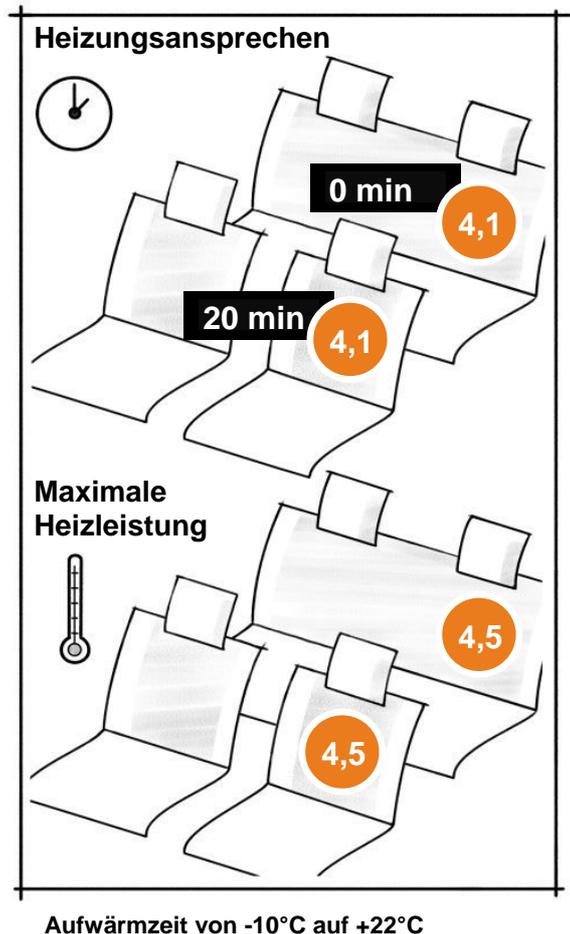
## 3,3 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen\*

Der kleine 1,0-l-Dreizylindermotor gibt genug Leistung ab, um im Stadtverkehr flott unterwegs sein zu können. Auch für die Landstraße reicht die Leistung, im dritten Gang können LKWs ausreichend schnell überholt werden. Erst auf der Autobahn dann bei über  $120\text{ km/h}$  geht dem Motor langsam die Puste aus, angestrengt kämpft er mit der aerodynamisch ungünstigen Karosserieform.

## 3,3 Laufkultur

Im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich reicht der kleine Dreizylinder-Motor seine Vibrationen besonders unter Last deutlich an die Insassen weiter. Sonst läuft der Motor mit akzeptabler Laufkultur, auch wenn sein Betriebsgeräusch meistens an einen Dieselmotor erinnert.



Aufwärmzeit von  $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$  auf  $+22\text{ }^{\circ}\text{C}$

## 3,6 Schaltung

Der Gangwechsel ist wahlweise manuell (ohne zu Kuppeln) oder vollautomatisch möglich (Softtouch gegen Aufpreis). Die Schaltphasen beim Gangwechsel sind zwar besser als bei der ersten smart fortwo Generation, aber heutzutage einfach zu lange. Wer flott vorankommen will, dem rauben sie den letzten Nerv. Immerhin gibt es nur noch fünf Gänge, weshalb weniger langwierigen Gangwechsel erforderlich sind.

– Im Automatikmodus schaltet das Getriebe erst sehr spät, so dass sich ein unnötig hohes Drehzahlniveau ergibt, unter dem der Verbrauch und die Insassen leiden.

## 3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe ist insgesamt sehr lang übersetzt - ein Versuch, den Verbrauch zu senken. So erreicht das Auto seine Höchstgeschwindigkeit im 4. Gang, mit viel Anlauf auch im 5. Gang; an Steigungen muss vom 5. in den 4. Gang zurückgeschaltet werden, weil der Motor für die ellenlange Übersetzung zu wenig Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen hat. Ein etwas kürzer übersetzter 5. Gang würde etwas mehr Schaltruhe in das Fahrgeschehen auf der Landstraße und Autobahn bringen.

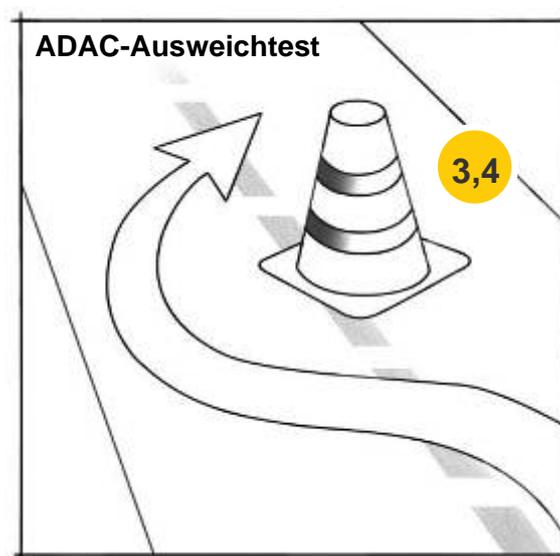
## 3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,4 Fahrstabilität

Der smart fortwo hält auf guten Straßen akzeptabel den Kurs, wird aber auf unebener Straße unruhig, vor allem, wenn es auch um die Kurve geht - dann muss am Lenkrad korrigiert werden. Beängstigend spürbar ist die deutliche Seitenwindempfindlichkeit. Die Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen auf rutschigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt der smart einen sehr durchwachsenen Eindruck; in Phase 1 verhält er sich wie die meisten Autos problemlos. Aber in Phase 2 greift dann das ESP derart rigoros ein, dass der smart praktisch nicht mehr lenkbar ist und extrem untersteuert - damit baut er massiv Geschwindigkeit ab, kann aber nicht auf Kurs gehalten werden. Positiv ist anzumerken, dass sich keinerlei Schleuder- oder Kipptendenzen zeigen, dahingehend regelt ESP effektiv.

### 3,5 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Wagen deutlich, bei flotter Fahrt muss der Fahrer kräftig einlenken; gleichzeitig stellt die Lenkung stark zurück, so dass das kleine Auto sehr unhandlich wirkt. Mit der optionalen Servolenkung wird das Rückstellmoment am Lenkrad geringer. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind schon aufgrund der schmalen Vorderräder eher gering, vor allem auf weniger griffigem Untergrund. Dieses Verhalten ist aber meist unkritisch, weil das ESP dafür sorgt, dass automatisch Gas weggenommen und das Fahrzeug abgebremst wird.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

---

## 3,2 Lenkung\*

Trotz winziger Abmessungen ist der Smart nicht gerade handlich. Das liegt vor allem an der indirekten Lenkübersetzung (über drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag); immerhin macht die optionale Servolenkung das Kurbeln leicht. Wenn man diese Option nicht ordert, wird die viele Lenkarbeit auch noch schwergängig beim Rangieren. Deshalb ist die optionale Servolenkung sehr zu empfehlen, damit reduziert sich der Kraftaufwand deutlich - allerdings nicht die indirekte Übersetzung.

- + Mit 9,15 m ist der Wendekreis angenehm klein.
- In Kurven stellt das Lenkrad stark zurück.

---

## 2,7 Bremse

Mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 38 m aus 100 km/h bis zum Stillstand erreicht der smart ein noch gutes Ergebnis (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage standfest, es ist auch bei sehr hoher Beanspruchung kaum Fading feststellbar.

- Die Kinematik des Bremspedals ist nicht optimal, weil es nicht wie üblich hängend, sondern stehend angeordnet ist; dadurch ist eine Dosierung nicht so feinfühlig möglich, weil der Fahrer seinen Fuß beim Bremsen schlecht am Boden abstützen kann.

---

## 2,2 SICHERHEIT

---

### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Alle smart verfügen serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Losfahren beim Starten des Motors ist nicht möglich, da das Anlassen nur bei Getriebestellung N möglich ist. Bei Notbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- In den Türen fehlen Rückstrahler, die bei Dunkelheit von hinten herannahenden Verkehr aufmerksam machen könnten.

---

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

- + Die Frontairbags sind serienmäßig, kombinierte Kopf-/Seitenairbags kosten extra. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der smart fortwo vier von fünf möglichen Sternen für gute Insassensicherheit (28 Punkte von 36; Test 2007). Die integrierten Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 sehr guten Schutz; sie haben einen knappen Abstand zum Kopf und können so optimal wirken. An den stabilen, griffgerechten Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz ist mit dem vorhandenen Gurtsystem ein Kindersitz sicher zu befestigen, der Gurt ist lang genug und der Abstand zwischen Gurtanlenkpunkt und Gurtschloss optimal groß. Gegen Aufpreis gibt es Isofix-Befestigungsösen, dann lässt sich der Beifahrerairbag auch manuell abschalten und es dürfen rückwärtsgerichtete Babyschalen montiert werden.

## 4,0 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der Kleinwagen nur ausreichend ab, er erhält nach EuroNCAP-Norm 10 Punkte von 36 möglichen.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des smart fortwo 1.0 mhd liegt bei 5,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 g pro Kilometer. Das reicht nur für 23 Punkte im EcoTest. Innerorts benötigt der smart 1.0 mhd 5,2 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,8 l Super alle 100 km. Damit zeigt sich, dass dem Kleinen höhere Geschwindigkeiten (über 100 km/h) nicht so liegen, dann muss er viel Vollgas fahren, was den Verbrauch erheblich in die Höhe treibt. Für den Stadtverkehr ist er besser geeignet.

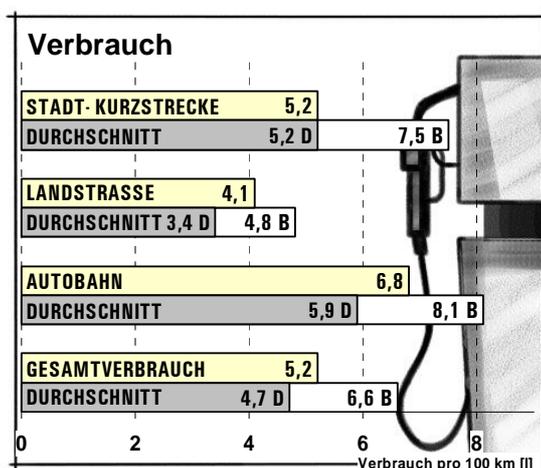
### 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas halten sich in Grenzen, nur der Kohlenmonoxid-Ausstoß ist stellenweise verhältnismäßig hoch. So kann der Kleinwagen auch nur 42 von 50 möglichen Punkten erreichen, für einen Benziner kein besonders gutes Ergebnis. Zusammen mit den Punkten für CO<sub>2</sub> ergeben sich 65 Punkte und damit nur 3 von 5 möglichen Sternen.

## 2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,6 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des kleinen smart nicht besonders niedrig liegt, erhält er hier nur eine zufriedenstellende bis ausreichende Bewertung.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 2,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsel-Service, alle 40.000 km oder alle 2 Jahre eine Wartung fällig. Der 1.0-Liter Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Wechsel des Zahnriemens überflüssig macht.

- + Smart verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Kurze Wartungsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte und Kosten sowie Werkstattstundenpreise auf relativ hohem Niveau verhindern eine bessere Benotung.

## 2,3 Wertstabilität\*

+ Dem smart fortwo wird insgesamt eine gute und beständige Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass der Wagen innerhalb seiner Fangemeinde ein gutes Image hat und dass er über aktuelle Spritsparmaßnahmen wie eine sehr gut funktionierende Start-Stopp-Automatik verfügt.

## 2,5 Kosten für Anschaffung\*

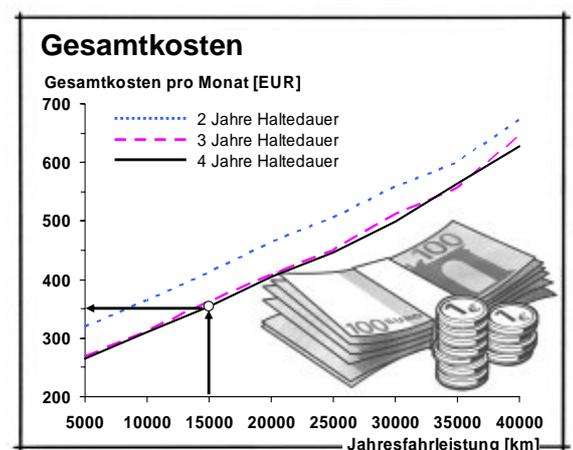
+ Der Einstandspreis von 10.660 Euro ist nur die halbe Wahrheit. So gut wie alles - selbst ein Handschuhfachdeckel oder ein Reifenreparaturset - kosten Aufpreis und machen den smart damit schnell zu einem teuren Vergnügen.

## 0,7 Fixkosten\*

+ Sehr niedrig fallen die festen jährlichen Kosten an. Mit 20 Euro Steuer im Jahr wird nur der Grundbetrag fällt. Sehr günstig ist auch die Einstufung bei der Vollkaskoversicherung. Nur im Mittelfeld dagegen liegen die Kosten für Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung.

## 2,3 Monatliche Gesamtkosten\*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für dieses smart-Modell im Umfeld seiner Mitbewerber, dann kann er sich zwischen Spitzengruppe und Mittelfeld einsortieren. Günstig fallen die Fixkosten aus und auch der absolute Wertverlust in Euro und Cent fällt nicht so negativ ins Gewicht. Weniger Günstig sieht es bei den Betriebskosten aus. Somit empfiehlt sich dieses Modell vor allem vor Wenigfahrer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 353 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 mhd	1.0 mhd	1.0 turbo	1.0 turbo	0.8 cdi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	3/999	3/799
Leistung [kW(PS)]	45(61)	52(71)	62(84)	75(102)	40(54)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	89/2800	92/2800	120/2000	147/2500	130/2100
0-100 km/h[s]	16,8	13,7	10,7	8,9	16,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	145	145	145	155	135
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 S	5,2 S	5,9 S	6,2 SP	3,9 D
CO2 [g/km]	97	97	114	119	86
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/10/14	14/10/14	14/11/14	13/14/17	17/11/14
Steuer pro Jahr [Euro]	20	20	20	20	76
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	344	353	394	471	347
Preis [Euro]	9.990	10.660	12.710	16.870	11.920

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	999 ccm
Leistung	52 kW (71 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	92 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	155/60R15T / 175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/55R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>9,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>9,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,2/ 4,1/ 6,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	97g/km / <b>120g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	2695/1559/1565 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>830 kg/190 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>195 l/195 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	33 l
Reichweite	<b>630 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>38 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>48 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>154 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>352 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/10/14
Grundpreis	10.660 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich   gute Zulademöglichkeit   komfortbetont   gute Sicherheit   fahraktiv   langstreckentauglich   wirtschaftlich

smart fortwo coupé  
1.0 mhd pure softouch

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Berganfahrhilfe	Serie
Reifen-Reparatur-Set	105 Euro <sup>o</sup>
ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	310 Euro <sup>o</sup>
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regensensor (Komfort-Licht-Paket)	295 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (auch kein Notrad)	nicht erhältlich
Servolenkung	460 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	290 Euro <sup>o</sup>
Audioanlage	ab 420 <sup>o</sup>
Drehzahlmesser	150 Euro <sup>o</sup>
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	250 Euro <sup>o</sup>
Isofix-Kindersicherungssystem (für Beifahrersitz)	80 Euro
Klimaanlage/Klimaautomatik	925 Euro <sup>o</sup> /nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	260 Euro
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	190 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	340 Euro
Panorama-Glasdach	250 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht(LED)	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,2</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	3,4
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	3,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	3,2
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	2,5	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,6	Fußgängerschutz	4,0
Raumangebot hinten*	0,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,7
<b>Komfort</b>	<b>3,2</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	3,2		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	4,0		
Klimatisierung	4,1		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,3</b>		
Fahrleistungen*	3,0		
Laufkultur	3,3		
Schaltung	3,6		
Getriebeabstufung	3,0		

### WIRTSCHAFTLICHKEIT

**2,3**

Betriebskosten*	3,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	2,3
Kosten für Anschaffung*	2,5
Fixkosten*	0,7
Monatliche Gesamtkosten*	2,3

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**