



smart forfour 1.0 prime

Viertüriger Kleinwagen mit Schrägheck (52 kW / 71 PS)

Rund zehn Jahre nachdem der smart forfour Premiere hatte, legt der Daimler-Konzern das Modell neu auf. Der Ur-forfour entpuppte sich damals als ziemlicher Flop und wurde nach nur zwei Jahren Bauzeit wieder eingestellt. Seit November 2014 ist nun das neue Modell erhältlich, das weitgehend baugleich mit dem Renault Twingo ist. Der Ein-Liter-Motor sitzt im Heck, leistet 52 kW/71 PS und sorgt nur für verhaltene Fahrleistungen. Auch das EcoTest-Ergebnis zeigt sich eher ernüchternd. Ein gemittelter Testverbrauch von 5,1 Litern auf 100 Kilometer ist für einen Kleinwagen nicht gerade überragend. Kohlenmonoxid- und Partikelemissionen sind unter den Schadstoffen auffällig, das kostet Punkte im EcoTest. Lobenswert ist die Laufruhe des kleinen Dreizylinders - betreibt man ihn nicht gerade unter Vollast im Drehzahlkeller, läuft er ruhig und vibrationsarm. Wird der smart im Grenzbereich bewegt, spürt man die Last des Motors im Heck, er neigt zum Übersteuern. Mit einem Grundpreis von 13.705 Euro ist der smart forfour 1.0 prime als Kleinwagen nicht gerade ein Schnäppchen. Die umfangreiche Sicherheitsausstattung erfreut - ein Spurverlassenswarner ist serienmäßig an Bord, eine Kollisionswarnung gegen Aufpreis. **Karosserievarianten:** Zweisitzer (fortwo). **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C1, Fiat 500, Hyundai i10, KIA Picanto, Opel ADAM, Peugeot 108, Renault Twingo, Seat Mii, Toyota Aygo.

+ kräftige Bremsanlage, geringe Fixkosten, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- mäßige Fahrleistungen, kaum Platz im Fond, geringe Zuladung, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,3 Familie

1,7 Stadtverkehr

2,5 Senioren

3,0 Langstrecke

4,1 Transport

4,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Die Verarbeitung und das Finish des smart forfour sind akzeptabel, auch wenn im Detail noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Während die Stoßfänger ordentlich eingepasst sind, variieren die Spaltmaße bei anderen Bauteilen deutlich. Auch die Übergänge von den Vorder- zu den Hintertüren sind nicht bündig. Lob gibt es beim Kofferraum, der robust ausgekleidet ist. Die Türausschnitte sind nur wenig gegen Schmutz von außen abgedichtet und es fehlen auch Lackschutzleisten an den Schwellern (nur im Zubehör erhältlich). Im Innenraum kann die Verarbeitung überzeugen. Nur die Türverkleidungen dürften noch deutlich passgenauer ausfallen. Die verwendeten Materialien sind allesamt hart und kratzempfindlich, die Dachsäulen werden mit einfachem Kunststoff verkleidet und auch der Dachhimmel fühlt sich billig an. Immerhin setzen weiß lackierte Einsätze leichte Akzente und werten das Interieur optisch auf. Das Armaturenbrett ist mit Stoff überzogen, wodurch es optisch recht ansprechend ausfällt. Das Lederlenkrad wirkt hochwertig. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet, was Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch reduziert. Jedoch besitzt der Heckmotor von unten keine Abdeckung und kann dadurch leicht verschmutzen.



Vor allem die breiten Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

- ⊕ Eine Fehlbetankung ist dank Schutzklappe im Stutzen nicht möglich. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen.
- ⊖ Die vordere Service-Klappe lässt sich nicht richtig aufklappen, sie kann nur abgenommen werden, hängt dann an zu kurz bemessenen Fangbändern und blockiert so den Zugriff zu den Flüssigkeitsbehältern. Die darunter liegenden Flüssigkeitsbehälter (z. B. Scheibenwaschwasser) sind kaum zugänglich. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken haben keine Schutzleisten und können daher bei leichten Parkremplern schnell beschädigt werden.

Serienmäßig ist der Smart mit einem 28-Liter-Tank ausgerüstet. Dann sind mit einer Tankfüllung (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs) Reichweiten bis etwa 545 Kilometer möglich. Der Testwagen war aber mit dem optionalen 35-Liter-Tank bestückt, wodurch die Reichweite auf 685 Kilometer vergrößert wird.

- ⊕ Durch die kompakten Außenmaße zeigt sich der Smart vor allem im innerstädtischen Betrieb sehr handlich.
- ⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 388 kg gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweist. Es ist im Beifahrerfußbereich untergebracht und etwas umständlich erreichbar. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen beim Smart Forfour. Der Anbau einer Anhängerkupplung ist nicht möglich. So können weder Anhänger gezogen noch Radträger montiert werden. Ebenso sind keine Dachlasten erlaubt.

3,3 Sicht

Die Außenspiegel liefern ein akzeptables Bild des rückwärtigen Verkehrs. Der linke Spiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn nur mäßig aus. Moderne Lichtsysteme sind nicht erhältlich. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags gut von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊕ Dank der kompakten Außenmaße erweist sich die Karosserie als sehr übersichtlich. Der Fahrer sitzt leicht erhöht und kann dadurch das Verkehrsgeschehen entsprechend gut überblicken. Dank der flach verlaufenden Frontklappe werden niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug gut erkannt.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der smart forfour nur ausreichend ab. Vor allem die breiten Dachsäulen behindern den Blick nach draußen deutlich. Darüber hinaus lassen sich die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenken. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug (wie auch spielende Kinder) sind quasi unsichtbar. Hier leisten die optionale Rückfahrkamera und die ebenso optionalen Parksensoren am Heck wertvolle Dienste. Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten - ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die beheizten Außenspiegel kosten Aufpreis.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Fahrersitz ist hoch eingebaut und der Abstand zwischen Sitz- und Schwelleraußenkante hält sich in Grenzen. Die Schwellerhöhe ist zufriedenstellend. Auch der Abstand zwischen Sitzfläche und dem Dach reicht aus, um beim Ein- und Aussteigen nicht unnötig zu behindern.

⊕ Der smart ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Türen besitzen vorn wie hinten drei kräftige Rastungen, die die Türen auch an Steigungen sicher offen halten. In den Fond gelangt man gut, wenn auch die Rücksitzbank etwas höher liegen dürfte. Die Türen öffnen sehr weit (fast 90°) und der Türausschnitt ist üppig.

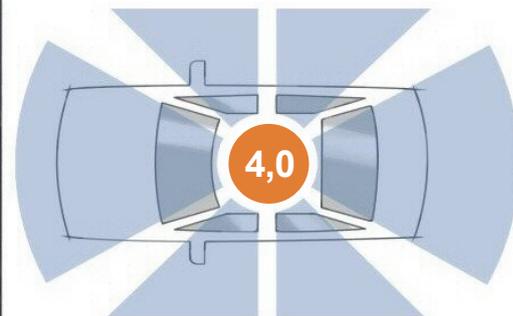
⊖ Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein-/Aussteigen helfen könnten, sucht man beim Forfour vergebens. Eine Follow-me-Funktion, die den Weg vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen beleuchten würde, gibt es nicht.

3,5

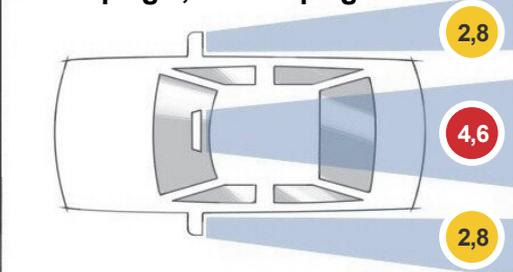
Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen nur 125 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, finden 235 Liter Platz.

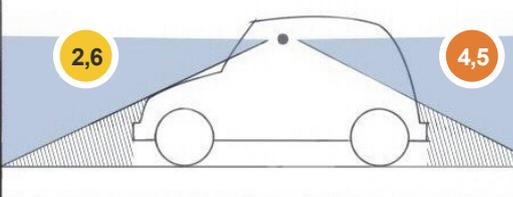
Rundumsicht



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



Der Kofferraum mit 125 l Volumen befindet sich in dieser Fahrzeugklasse noch im akzeptablem Bereich.

Dann passen bis zu drei handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können bis zur Fensterkante 380 Liter verstaut werden. Bis unters Dach beladen fasst der Kofferraum 775 Liter.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, der Taster zum Öffnen verschmutzt aber sehr schnell. Zum Schließen ist ein hoher Kraftaufwand nötig, damit die Klappe zufällt - immerhin gibt es eine Griffmulde. Unter der Heckklappe können Personen bis zu einer Größe von rund 1,80 m aufrecht stehen. Die Kofferraumöffnung besitzt eine großzügige Höhe und eine zufriedenstellende Breite. Der Kofferraum selbst ist aber recht schmal und niedrig.

- ⊕ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe lassen sich auch an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sehr gut erreichen. Gepäckstücke brauchen zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante nur 3,5 Zentimeter über dem Kofferraumboden liegt. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ist der Ladeboden eben.
- ⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante mit 78 Zentimetern weit über der Fahrbahn liegt. Große Personen sollten darauf achten, den Kopf nicht an den Ecken der geöffneten Heckklappe zu stoßen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Der Testwagen war hinten mit den optionalen Readyspace Sitzen ausgestattet. Diese können mittig geteilt umgeklappt werden. Der Klappmechanismus funktioniert relativ einfach. Schlaufen zum Entriegeln sind aber nicht besonders praktisch. Zudem können bei Bedarf die Sitzflächen vorgeklappt werden (zum Umlegen der Lehnen nicht nötig). Baut man dann die mittige Ablagebox aus, entsteht hinter den Vordersitzen eine zusätzliche ebene Ladefläche.

- ⊕ Für den Transport langer Gegenstände kann die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn geklappt werden. Dann passen bis zu 2,25 m lange Gegenstände in das Fahrzeug.
- ⊖ Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Befestigungsmöglichkeiten. Es gibt nur zwei Ösen zur Ladungssicherung, die aber ungünstig an der Ladekante positioniert sind. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Cockpit des smart ist trotz peppigem Design funktionell gestaltet und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos nutzen. Das Lenkrad kann nur in der Höhe eingestellt werden, eine Weitenjustierung ist nicht möglich. Das unbeleuchtete Zündschloss ist ungünstig im Lenkstock versenkt. Der Schalthebel liegt hingegen griffgünstig und auch die Pedale können einwandfrei bedient werden. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Klimatisierungs-Bedienteil wurde sehr tief angeordnet.



Der neue smart forfour vermittelt eine gute Funktionalität sowie eine zufriedenstellende Verarbeitungsqualität.

Hier musste die Funktionalität hinter dem Design zurück stehen. Vor allem der Schieberegler zur Temperatureinstellung ist unpraktisch und nicht gut abzulesen. Die Schalterbeleuchtung wirkt insgesamt zufriedenstellend, wenn auch die Bedienelemente am Dach und die Spiegeleinstellung nicht beleuchtet sind. Der Spiegeleinsteller ist zudem unpraktisch eingebaut.

+ Die Scheibenwischer und das Abblendlicht werden per Sensor eingeschaltet (Option). Das Radio- und Navigationssystem ist weit oben eingebaut und wird per Lenkradtasten und Touchscreen bedient. Die Menüführung ist logisch aufgebaut. Der Klang der Soundanlage stellt zufrieden. Die vorderen Seitenscheiben werden serienmäßig elektrisch bedient. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Die ungewöhnliche Skalierung im Halbkreis und die rote Schrift auf weißem Grund erschweren aber das Ablesen. Der serienmäßige Bordcomputer kann mit Tasten am rechten Lenkstockhebel bedient werden. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Der serienmäßige Tempomat unterstützt auf längeren Strecken. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt. Der Taster der Heckscheibenheizung ist im Klima-Bedienteil integriert, die Heizung schaltet nach zehn Minuten automatisch ab, um Kraftstoff zu sparen. Mit dem Bordcomputer kann eine ausführliche Verbrauchsstatistik erstellt werden.

- Die Umluftfunktion der Klimaautomatik schaltet nicht selbständig ab, um einer vorzeitigen Ermüdung der Insassen vorzubeugen. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur ausstellen. Für die Längseinstellung der Vordersitze ist lediglich ein kleiner, unpraktischer Hebel vorhanden. Die Lehnenneigung zeigt sich grob gerastet - ein Drehrad wäre die bessere Lösung. Die Bedienelemente der Sitzheizung sind am Sitzgestell nicht gut platziert. Vorn gibt es kaum sinnvoll nutzbare Ablagen - selbst das in der Mittelkonsole eingebaute Schubfach schafft hier kaum Abhilfe. Auch das optionale Handschuhfach fällt sehr klein aus. Im Fond gibt es keine Leselampen.

2,2 Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot üppig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist noch ein Stück großzügiger. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich sehr üppig aus. Das Raumempfinden ist angenehm.

4,2 Raumangebot hinten*

- Hinten ist das Raumangebot knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,65 m genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt großzügiger aus. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Trotzdem sitzt man zu weit außen an der Tür, man stößt mit den Schultern an und fühlt sich beengt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der smart Forfour kann entweder mit einer Rücksitzbank oder optional mit den Readyspace-Sitzen (zwei Einzelsitze mit Ablagebox dazwischen) bestellt werden.

3,1 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des smart forfour ist gelungen. Das kleine Auto federt recht komfortabel. Auf langen Bodenwellen neigt der Kleinstwagen kaum zum Durchschwingen. Kurze Wellen lassen den smart etwas nervös wirken, die Stuckerneigung hält sich in Grenzen. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden ordentlich von den Insassen fern gehalten, größere schlagen stärker durch. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten in akzeptablem Rahmen. Auf Kopfsteinpflaster beginnt die Karosserie etwas zu vibrieren und zu dröhnen. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen treten kaum auf, auch die Seitenneigung hält sich in Grenzen. Auch bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr rollt der smart recht komfortabel ab.

3,1 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen. Die Vordersitzlehnen sind zufriedenstellend konturiert, drücken aber im Lordosenbereich etwas. Die Sitzflächen dürften etwas länger ausfallen. Bei Kurvenfahrt bieten die Vordersitze nur durchschnittlichen Seitenhalt. Die Höhe der Lehnen geht in Ordnung, wenn sie auch im oberen Bereich etwas schmal geschnitten sind. Sie gehen in einem Guss in die integrierten Kopfstützen über. Die Polsterung ist straff und bequem. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Der Fahrer sitzt auch auf längeren Strecken entspannt.

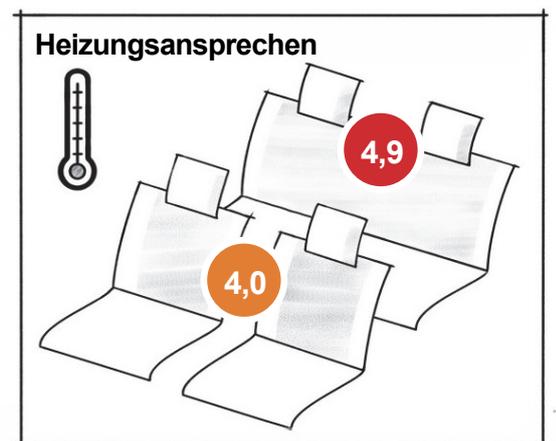
– Für den Beifahrersitz gibt es eine Höheneinstellung. Die Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend. Im Fond besitzen weder die Lehnen noch die Flächen eine gute Konturierung und bieten dadurch auch kaum Seitenhalt. Immerhin sind die Lehnen auch für große Personen hoch genug. Die Sitzposition ist hinten nur ausreichend, die Oberschenkel liegen kaum auf und man sitzt in einer unbequemen Hockstellung. Lordosenstützen für die Vordersitze gibt es nicht.

3,5 Innengeräusch

Das Innenraumgeräusch fällt relativ hoch aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 72,4 dB(A) gemessen. Doch auch subjektiv wird das Geräuschniveau im Innenraum als laut empfunden. Der Motor arbeitet im unteren Drehzahlbereich etwas dröhnig, im mittleren Drehzahlbereich zeigt er sich dagegen ordentlich abgeschottet und ist nur im Hintergrund zu vernehmen. Auf schlechten Fahrbahnuntergründen ist ein dumpfes Poltern/Schlagen vom Fahrwerk zu hören. Auch Windgeräusche treten in deutlichem Maße auf.

3,6 Klimatisierung

Der Testwagen war mit der optionalen Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatureinstellung wird über einen Schieberegler vorgenommen - ein Drehregler wäre die praktischere Alternative. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

Es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Ein Aktivkohlefilter bindet üble Gerüche aus der zugeführten Luft.

⊖ Beim ADAC Heizungstest enttäuscht der smart forfour. Vorn wie hinten dauert es zu lange, bis eine angenehme Raumtemperatur erreicht wird. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nur ausstellen.

3,8 MOTOR/ANTRIEB

4,9 Fahrleistungen*

⊖ Der smart Forfour 1.0 prime kann bei den Fahrleistungen nicht überzeugen. Der 1,0-l-Dreizylinder-Ottomotor leistet 52 kW/71 PS (bei 6.000 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von nur 91 Nm, das erst im mittleren Drehzahlbereich von 2.850 1/min anliegt. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h braucht der Twingo im vierten Gang 19,5 und im fünften 28,1 Sekunden. Beim simulierten Überholvorgang vergehen 11,8 Sekunden (2./3. Gang), bis der Sprint von 60 auf 100 km/h abgeschlossen ist.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders fällt zufriedenstellend aus. Der Heckmotor ist gut abgeschottet, sodass Vibrationen insgesamt recht wenig wahrgenommen werden. Im niedrigen Drehzahlbereich dröhnt der Motor unter Last deutlich. Dann treten auch die meisten Vibrationen auf. Wählt man aber eher den mittleren Drehzahlbereich, so läuft der kleine Ottomotor recht kultiviert.

3,1 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend einlegen. Der Schaltwiderstand ist aber recht hoch, wodurch die Gänge beim Schalten, besonders wenn es schnell gehen soll, haken. Die Schaltwege fallen durchschnittlich aus. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend dem Betriebszustand, einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung kann zufriedenstellend dosiert werden, die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine gewisse Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unüblich rechts hinten angeordnet und nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Nur ein direktes Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist nicht möglich. Wird der Rückwärtsgang eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

4,3 Getriebeabstufung

⊖ Die Abstufungen des Fünfganggetriebes gehen soweit in Ordnung, ein sechster Gang würde keine Vorteile bringen, da dem Motor bereits im fünften Gang Zugkraftreserven fehlen. Um an Steigungen die Geschwindigkeit zu halten, muss oft herunter geschaltet werden und das, obwohl die Gesamtübersetzung sehr kurz gewählt wurde. Der Motor dreht bei Tempo 130 bereits mit knapp 4.000 Umdrehungen pro Minute.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

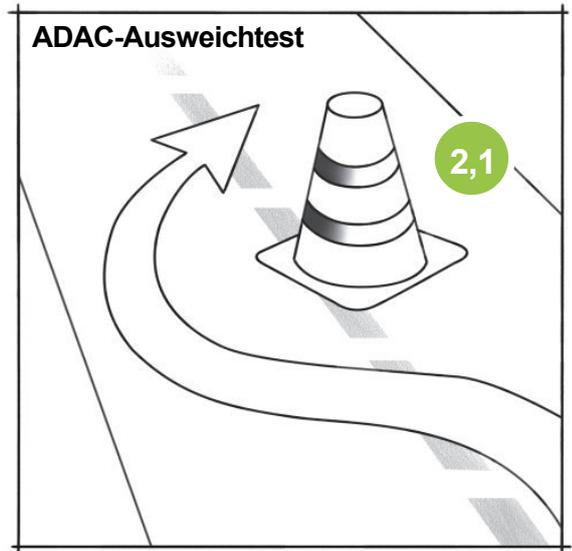
2,6

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Hecktrieblers geht insgesamt in Ordnung. Bei plötzlichen Lenkimpulsen drängt der smart recht stark mit dem Heck nach - in Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) aber sehr früh und effektiv. Der Geradeauslauf ist nicht gut. Einerseits nehmen Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität, andererseits zeigt sich der smart (trotz Seitenwind-Assistent) sehr empfindlich auf Seitenwind.

⊕ Im ADAC Ausweichtest fährt der Kleinstwagen ein gutes Ergebnis ein. Beim ersten Anlenken weist der Smart eine Übersteuerneigung auf, allerdings regelt das ESP sehr früh und effektiv, wodurch das Fahrzeug stabilisiert wird. Beim Gegenlenken schiebt er dann leicht über die Vorderräder und baut Geschwindigkeit ab. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich dadurch problemlos. Heckantrieb und Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion. Das Eigenlenkverhalten ist unkritisch untersteuernd. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen nicht besonders hoch, der Grenzbereich kündigt sich aber früh an. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, neigt der smart zum Übersteuern, doch dieses Verhalten wird sofort vom ESP unterbunden.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

Lenkung*

Die Lenkung des smart forfour spricht gut auf Lenkbefehle an, vermittelt dem Fahrer aber wenig Fahrbahnkontakt und besitzt zudem nur eine mäßige Mittenzentrierung. Darüber hinaus werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut. Diese Eigenschaften haben zur Folge, dass speziell bei langgezogenen Kurven häufig Lenkkorrekturen notwendig sind. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung zufriedenstellend.

⊕ Die Vorderräder lassen sich sehr weit einlenken, wodurch ein sehr geringer Wendekreis von nur neun Metern realisiert wird. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig.

⊖ Aufgrund des riesigen Lenkeinschlags ist allerdings ein hoher Kurbelaufwand beim Rangieren nötig - von Anschlag bis Anschlag dreieinhalb Lenkradumdrehungen.

1,6

Bremse

Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Das Pedalgefühl ist aber nicht optimal. Beim Bremsen in Kurven läuft der smart forfour spürbar aus der Spur.

⊕ Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt sehr kurz aus. Der smart forfour steht nach 34,4 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin EnergySaver der Größen vorn: 165/65 R15 81 T, hinten: 185/60 R15 84 T).

2,3

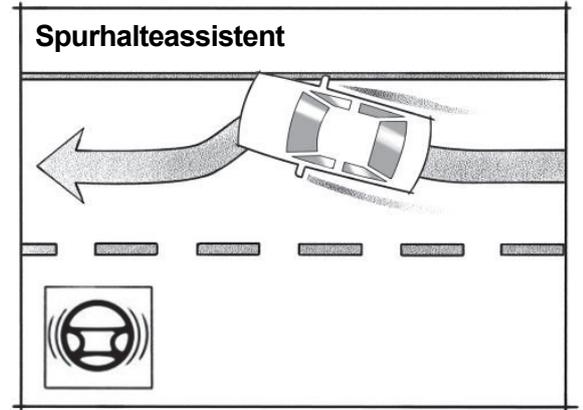
SICHERHEIT

2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der smart ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit der herannahende Verkehr gewarnt. Serienmäßig ist der Kleinstwagen auch mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das mit Sensoren in den Rädern den Reifendruck misst und den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis ist ein Kollisionswarnsystem an Bord, das alarmiert, wenn der Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug droht. Ohne Aufpreis ist ein Spurhalteassistent verbaut, der den Fahrer akustisch darauf hinweist, dass er Blinkerbetätigung eine Fahrbahnmarkierung überfährt. Ordert man das LED & Sensor-Paket, sind die Heckleuchten mit LED-Technik bestückt - die Bremslichter sprechen schneller an und unterstützen dabei den nachfolgenden Verkehr, den Bremsweg zu verkürzen. Ist ein Gang eingelegt, kann der Motor nicht gestartet werden. So wird ein versehentliches Anfahren verhindert. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann. Im Gefahrenfall kann man die eingestellte Geschwindigkeit per Kick-Down trotzdem überschreiten.

⊖ Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, wodurch eine Fahrtrichtungsänderung beim Abschleppen nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die im Dunkeln bei offenen Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen würden.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der smart forfour beim Insassenschutz 78 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2014). Er ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags vorn ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag am Fahrerplatz. Vorn wie hinten sind die Gurte mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Vorn ist die Kopfstützenhöhe zufriedenstellend, Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m werden geschützt. Die integrierten Stützen liegen nah am Kopf und können daher optimal bei einem Heckaufprall wirken. Im Fond bieten die Kopfstützen nur Passagieren bis zu einer Größe von etwa 1,65 m guten Schutz - viel größere Passagiere haben im Fond aber ohnehin kaum Platz. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung, die Kopfstützen sollten aber etwas breiter sein. Die vorn Sitzenden werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Notfall hohe Zugkraft aufgebracht werden, wenn sie auch für große Hände etwas eng geschnitten sind.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keinen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall nicht optimal erreichbar sind.

2,0 Kindersicherheit

Hohe Kindersitze können auf dem Beifahrerplatz und im Fond aufgrund der Platzverhältnisse unter Umständen nicht montiert werden.

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Viersitzer 77 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Stand: 12/2014). Im Fond können Kindersitze dank Isofix-Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montiert werden. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigen - die kurzen und fixen Schlösser erleichtern die Montage. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit auseinander, wodurch auch breite Sitze dazwischen passen. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Drehschalter im Armaturenbrett deaktivieren. Der Fahrzeughersteller erlaubt universelle Kindersitze aller Klassen auf allen Plätzen.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen kann von Kindern leicht deaktiviert werden.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erhält der smart 65 Prozent der möglichen Punkte. Zu aggressiv gestaltet sind die Randbereiche der Motorhaube sowie der Windschutzscheibenrahmen.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂*

Der smart forfour 1.0 prime erhält mit einer CO₂-Bilanz von 139 g/km beim ADAC EcoTest 26 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der Kleinwagen 5,6 l/100 km, außerorts 4,6 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 Liter auf 100 Kilometer.

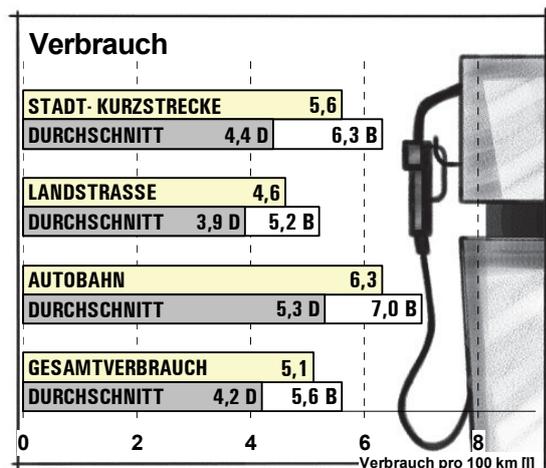
2,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt noch im zufriedenstellenden Bereich. Die Partikel- und Kohlenmonoxid-Emissionen sind erhöht, besonders beim Kaltstart oder wenn der Motor sehr gefordert wird. Für die Schadstoffe erhält der smart im EcoTest 36 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten reicht es in Summe für 62 Punkte, was nur drei von fünf Sternen entspricht.

2,6 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der smart mit dem 1.000-Kubik-Motor nicht sehr sparsam läuft, schneidet er für einen Kleinwagen nur durchschnittlich ab.



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

2,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- ⊕ Smart gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,0 Wertstabilität*

Dem neuen smart forfour 1.0 prime wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert (kalkuliert mit einer 48-monatigen Haltedauer und einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km).

4,2 Kosten für Anschaffung*

- ⊖ smart forfour kann man schon ab rund 11.000 Euro fahren. Soll es aber der 1.0 mit 52 kW/71 PS in der gehobenen Prime-Variante sein, dann sind bereits mindestens 13.705 Euro fällig. Ein hoher Betrag für einen Kleinstwagen. Und dann beginnt die Ausstattungsliste, aus der man noch für viele tausend Euro Extras kaufen kann.

1,9 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 24 Euro. Die Kfz-Haftpflicht ist relativ teuer, dafür fällt die Vollkaskoversicherung günstig aus (KH: 14; VK: 13; TK: 15).

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

- ⊕ Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich niedrig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.0	0.9
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/898
Leistung [kW (PS)]	45 (60)	52 (71)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	91/2850	91/2850	135/2500
0-100 km/h[s]	16,7	15,9	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	151	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7 l S	4,2 l S	4,3 l S
CO2 [g/km]	108	97	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/15	14/13/15	14/13/15
Steuer pro Jahr [Euro]	46	24	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	368	362	374
Preis [Euro]	10.995	11.555	12.450

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	999 ccm
Leistung	52 kW (71 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	91 Nm
bei	2850 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65R15/185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	165/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	8,95/9 m
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	11,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,6/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	97 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	139 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3495/1665/1554 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1875 mm
Leergewicht/Zuladung	1012 kg/388 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	125 l/380 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	28 l
Reichweite	545 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	70 Euro
Monatlicher Wertverlust	185 Euro
Monatliche Gesamtkosten	386 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/13/15
Grundpreis	13.705 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (LED & Sensor-Paket)	510 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax-Airbag)	Serie
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (inkl. Vorrüstung)	420 Euro ^o
Drehzahlmesser	150 Euro ^o
Fahrersitz, höhenstellbar (Komfort-Paket)	270 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaautomatik	925 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	190 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	190 Euro ^o
Lackierung Metallic	360 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Faltdach)	990 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	3,8	Lenkung*	2,5
Sicht	3,3	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Volumen*	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	2,9
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	3,4
Raumangebot hinten*	4,2	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	3,1		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	2,6
Sitze	3,1	Betriebskosten*	3,8
Innengeräusch	3,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Klimatisierung	3,6	Wertstabilität*	3,0
Motor/Antrieb	3,8	Kosten für Anschaffung*	4,2
Fahrleistungen*	4,9	Fixkosten*	1,9
Laufkultur	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,1
Schaltung	3,1		
Getriebeabstufung	4,3	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	