



## smart fortwo coupé 1.0 passion

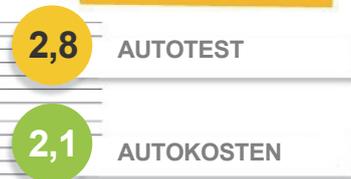
Zweitüriges Microfahrzeug mit Steilheck (52 kW / 71 PS)

**D**er smart fortwo ist ein zweisitziges Stadtauto, mit dem die Parkplatzsuche leicht fällt. Während die Länge mit 2,7 Metern im Vergleich zum Vorgänger gleich geblieben ist, zeigt sich der Neue mit 1,89 Metern (inkl. Außenspiegel) um rund 14 Zentimeter breiter. Der Wendekreis liegt bei nur 7,3 Metern, wodurch der smart sehr wendig ist. Der Kofferraum fällt mit nur 105 Litern sehr überschaubar aus, reicht aber für kleinere Einkäufe. Punkten kann der smart beim Platzangebot, Personen bis zu einer Größe von 1,90 Meter haben genügend Beinfreiheit. Kritik gibt es allerdings beim Fahrwerk. Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Richtungsstabilität des fortwo nicht gut. Die Lenkung spricht sehr direkt an, was den smart nervös wirken lässt und häufige Lenkkorrekturen mit sich bringt. Zudem federt der smart sehr steifbeinig, wodurch er bei Unebenheiten oft versetzt wird und feine Unebenheiten deutlich an die Insassen durchreicht. Der Ein-Liter-Motor mit 52 kW/71 PS sorgt nur für verhaltene Fahrleistungen, die im Stadtbetrieb allerdings vollkommen ausreichen. Das EcoTest-Ergebnis zeigt sich recht ernüchternd. Im Innerortsteil genehmigt sich der smart 5,5 l/100 km, der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 l/100 km. Bei den Schadstoffen auffällig sind die Kohlenmonoxid- und Partikel-Emissionen, was im EcoTest weitere Punkte kostet. Mit einem Grundpreis von 12.285 Euro ist das smart fortwo coupé 1.0 passion nicht gerade ein Schnäppchen, zumal die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. Selbst die Höheneinstellung für das Lenkrad und den Fahrersitz sowie ein Audiosystem kosten Aufpreis. Zur Sicherheitssteigerung sind optional ein Abstands- sowie ein Spurverlassenswarner erhältlich. **Karosserievarianten:** forfour. **Konkurrenten:** keine.

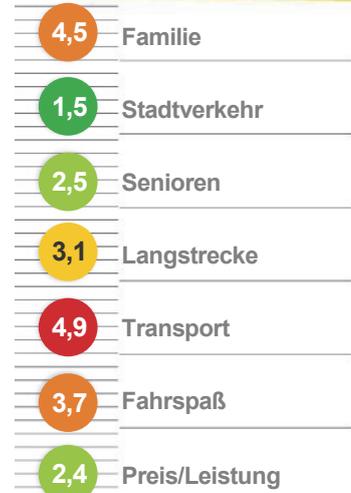
- +** sehr übersichtliche Karosserie, sehr kleiner Wendekreis, gutes Platzangebot, ordentliche Crashtestergebnisse
- höheneinstellbarer Fahrersitz kostet Aufpreis, lauter Innenraum, kein City-Notbremssystem, hoher Feinstaubpartikelaustritt



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Die Verarbeitung und das Finish des smart fortwo sind akzeptabel, auch wenn im Detail noch Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Während die Stoßfänger ordentlich eingepasst wurden, variieren die Spaltmaße bei anderen Bauteilen deutlich. Der Kofferraumboden ist mit robustem Stoff überzogen, die Seitenverkleidungen sind aber kratzempfindlich. In die Heckklappe ist ein praktisches Fach integriert, allerdings klappert der Deckel, was als störend wahrgenommen wird. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, fehlen (im Zubehör erhältlich). Der Innenraum zeigt sich ordentlich verarbeitet, kleine Unzulänglichkeiten sind aber auch hier erkennbar. So könnten die Anbauteile teilweise besser eingepasst und stabiler fixiert sowie die Kunststoffkanten zum Teil besser entgratet sein. Die verwendeten Kunststoffe sind allesamt hart und kratzempfindlich, die Dachsäulen zeigen sich mit einfachem Kunststoff verkleidet und auch der Dachhimmel fühlt sich billig an. Das Armaturenbrett und Teile der Türverkleidungen sind mit Stoff überzogen und fallen optisch ansprechend aus. 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.

- ⊕ 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 und hängt dann an Fangbändern. Sowohl die Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken haben keine Schutzleisten und können daher bei leichten Parkremplern schnell beschädigt werden.

Bei der Alltagstauglichkeit kann der Zweisitzer nicht überzeugen. Serienmäßig ist der smart mit einem 28-Liter-Tank ausgerüstet. Dann sind mit einer Tankfüllung (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs) Reichweiten bis etwa 545 Kilometern möglich. Optional ist ein 35-Liter-Tank erhältlich, mit dem die Reichweite auf 685 Kilometer vergrößert werden kann.

- ⊕ Sehr gut eignet sich der smart fortwo dagegen für den dichten Stadtverkehr. Dank seiner kompakten Abmessungen zeigt sich das Fahrzeug extrem wendig und man findet leicht einen Parkplatz.
- ⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 250 kg auch für einen Zweisitzer gering aus. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es (nur gegen Aufpreis) ein Reifenreparaturset. Das kann sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen. Es ist im Beifahrerfußbereich untergebracht und etwas umständlich erreichbar. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen beim Smart fortwo. Der Anbau einer Anhängerkupplung ist nicht möglich. So können weder Anhänger gezogen noch Radträger montiert werden. Eine Dachlast ist ebenso nicht erlaubt.

## 3,0 Sicht

Der smart fortwo schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung zufriedenstellend ab. Der Blick nach vorn und zur Seite ist gut, nach schräg hinten wird er allerdings durch die Beifahrerkopfstütze und die voluminösen B-Säulen beeinträchtigt. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe sind niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug (wie etwa spielende Kinder) nur ausreichend wahrnehmbar. Hier leisten die optionale Rückfahrkamera und die ebenso optionalen Parksensoren am Heck wertvolle Dienste. 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 Wirkbereich. 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.

⊖ Aufgrund der kleinen Heckscheibenfläche liefert der Innenspiegel nur ein kleines Sichtfeld nach hinten - ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die beheizten Außenspiegel kosten Aufpreis. Die orangefarbene Armaturenbrettverkleidung spiegelt sich in den Fensterflächen, was zu einer Sichtbehinderung führt.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

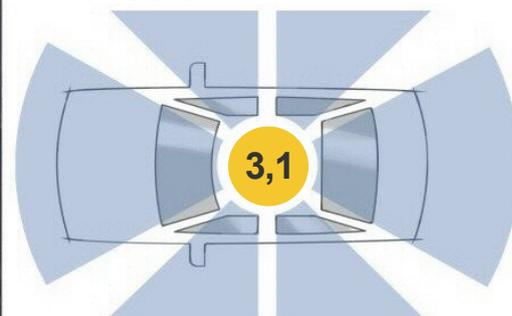
Der smart ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Türen besitzen zwei ausreichend kräftige Feststeller, sind allerdings bereits in der ersten Position weit geöffnet. Der Fahrersitz ist hoch eingebaut und der Abstand zwischen Sitz- und Schwelleraußenkante ist nicht zu groß. Die Schwellerhöhe ist zufriedenstellend, nach vorn hin ist der Schweller etwas abgesenkt, wodurch man die Füße zum Aussteigen nicht weit anheben muss. Auch der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach reicht aus, um möglichst aufrecht ein- und aussteigen zu können.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel, die beim Ein-/Aussteigen helfen könnten, sucht man vergebens. Eine Follow-me-home-Funktion, die den Weg vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen beleuchten würde, gibt es nicht. Es leuchten nach dem Aussteigen lediglich die Positionslampen, die beim Absperren jedoch abgeschaltet werden. Beim Aufschließen leuchten ebenfalls nur die Positionslampen.

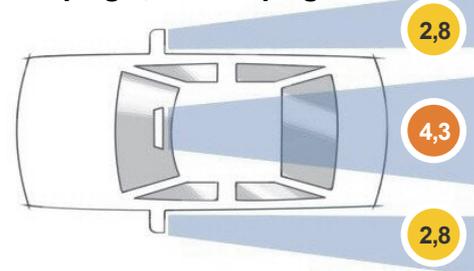


Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

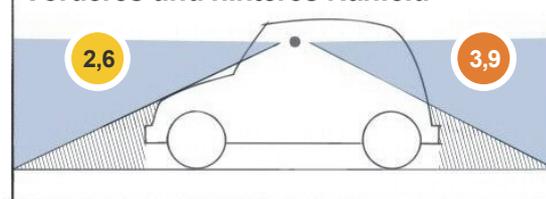
### Rundumsicht



### 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

4,6

## Kofferraum-Volumen\*

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



**Der Kofferraum ist mit gerade mal 105 l Volumen noch kleiner ausgefallen als beim Vorgänger.**

3,2

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumzugänglichkeit ist beim smart nicht ideal. Die Heckklappe öffnet zweigeteilt. Man kann im ersten Schritt nur die Heckscheibe öffnen, was lediglich zum Einladen von kleinem Gepäck geeignet ist, da die Ladekante dann bei einer Höhe von rund 1,15 m liegt. Zusätzlich lässt sich der untere Teil der Klappe öffnen. Dann liegt die Ladekante aber immer noch bei hohen 81 cm. Die unten angeschlagene Klappe kann mit maximal 100 kg belastet werden. Da sie nach hinten absteht, kommt man nicht mehr ideal an Gegenstände, die im Kofferraum liegen. Gepäckstücke brauchen zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da die innere Ladekante niedrig ausfällt. Ist das Gepäckrollo ausgebaut, findet man im smart ein zufriedenstellendes Kofferraumformat vor. Sowohl die Kofferraumbreite als auch die Höhe gehen in Ordnung. Der kleine Kofferraum wird mit einer Lampe akzeptabel ausgeleuchtet.

4,5

## Kofferraum-Variabilität

Um die Variabilität des Kofferraums ist es nicht besonders gut bestellt, da er sich nicht erweitern lässt. Immerhin kann man die Sitzlehne des Beifahrersitzes komplett umklappen - dann können zumindest Gegenstände bis rund 1,50 m Länge transportiert werden. In der Heckklappe gibt es ein Fach, in dem kleine Gegenstände untergebracht werden können.

– Ansonsten gibt es keine Ablagen oder Fächer für kleines Einkaufsgepäck. Es gibt aber Zubehör zur Gepäcksicherung (Kofferraumwanne, Netz), das nachträglich geordert werden kann.

2,4

## INNENRAUM

2,3

### Bedienung

Das Cockpit des smart ist trotz peppigem Design funktionell gestaltet und lässt sich nach kurzer Eingewöhnung problemlos nutzen. Der Schalthebel liegt griffgünstig, und die Pedale können einwandfrei bedient werden: Am Bremspedal fehlt jedoch ein Schutz, damit man beim schnellen Wechsel vom Gaspedal nicht mit der Schuhsohle daran hängen bleibt. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das Klimatisierungs-Bedienteil wurde sehr tief angeordnet. Hier musste die Funktionalität hinter dem Design zurück stehen. Vor allem der Schieberegler zur Temperatureinstellung ist unpraktisch und nicht gut abzulesen.



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

Die Schalterbeleuchtung wirkt insgesamt zufriedenstellend, die Bedienelemente am Dach, die Luftdüsen und die Spiegeleinstellung sind nicht beleuchtet. Der Spiegeleinsteller ist zudem unpraktisch eingebaut. Vorn gibt es kaum sinnvoll nutzbare Ablagen - selbst das in der Mittelkonsole eingebaute Schubfach schafft hier kaum Abhilfe.

**+** 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 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 optionale Drehzahlmesser samt Uhr ist recht klein und auf dem Armaturenbrett in nicht optimaler Position aufgesetzt. Der serienmäßige Bordcomputer kann mit Tasten am rechten Lenkstockhebel bedient werden. Damit lässt sich eine ausführliche Verbrauchsstatistik erstellen. Im Menü ist u. a. die Kühlflüssigkeitstemperatur darstellbar. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Der serienmäßige Tempomat unterstützt auf längeren Strecken. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt. Die Bedienelemente sind etwas ungünstig am Lenkrad angeordnet, da man die Hände zum Bedienen vom Lenkradkranz nehmen muss. Der Taster der Heckscheibenheizung ist im Klima-Bedienteil integriert, die Heizung schaltet nach zehn Minuten automatisch ab, um Kraftstoff zu sparen.

**-** Das Lenkrad kann nur in der Höhe eingestellt werden (Option), eine Weitenjustierung ist nicht möglich. Das unbeleuchtete Zündschloss wurde ungünstig im Lenkstock versenkt. Die Umluftfunktion der Klimaautomatik schaltet nicht selbständig ab; damit wird vorzeitige Ermüdung der Insassen verhindert. Für die Längseinstellung der Vordersitze ist lediglich ein kleiner, unpraktischer Hebel vorhanden. Die Lehnenneigung zeigt sich grob gerastet - ein Drehrad wäre die bessere Lösung. Das optional abschließbare Handschuhfach fällt sehr klein aus, serienmäßig gibt es nur offene Ablagemöglichkeit.

---

## 2,3 Raumangebot vorne\*

**+** Auf dem Fahrersitz finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite geht im Klassenvergleich in Ordnung, zu etwas Ellenbogenkontakt kann es aber schon kommen, wenn zwei Personen im Fahrzeug sitzen. Dank der leicht erhöhten Sitzposition und der großen Fensterflächen stellt sich ein angenehmes Raumgefühl ein.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

**-** Der smart fortwo bietet keine Innenraumvariabilität. Selbst die Lehnen der Vordersitze lassen sich nicht ganz nach hinten neigen.

---

## 3,3 KOMFORT

---

## 3,5 Federung

Die Federung des smart fortwo zeigt sich unkomfortabel. Kurze Wellen werden kaum absorbiert und dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Bei häufigem Vorkommen regen sie den fortwo zum Stuckern an und lassen ihn sehr nervös werden. Aufgrund des kurzen Radstandes zeigt der smart auch deutliche vertikale Aufbaubewegungen. Grobe Einzelhindernisse werden kaum absorbiert und auch Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen deutlich durch.

Auf Querfugen spricht der smart steifbeinig an, in Kurven wird er sogar versetzt. Trotz der straffen Auslegung fällt die Seitenneigung bei schnellerer Kurvenfahrt nicht besonders gering aus. Bei kurzen Stadtfahrten kann man mit dem Fahrkomfort durchaus zurechtkommen, auf langen Strecken ist das Verhalten unangenehm.

## 3,0 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich optional in der Höhe einstellen, eine Sitzflächen-Neigungseinstellung ist allerdings nicht möglich. Die Sitzlehnen sind zufriedenstellend konturiert, drücken aber im Lordosenbereich etwas. Die Sitzflächen dürften etwas länger ausfallen. Bei Kurvenfahrt bieten die Sitze 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.

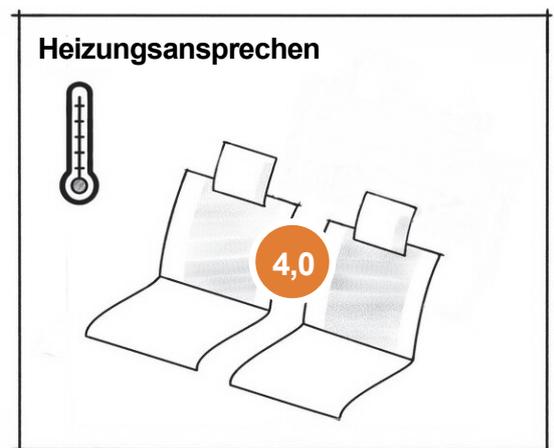
– Für den Beifahrersitz gibt es keine Höheneinstellung. Lordosenstützen sind ebenfalls nicht erhältlich.

## 3,8 Innengeräusch

Das Innengeräusch fällt hoch aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 73,4 dB(A) gemessen. Auch subjektiv wird das Geräuschniveau im Innenraum als hoch 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.

## 3,3 Klimatisierung

Der Testwagen war mit der optionalen Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatureinstellung wird über einen Schieberegler vorgenommen, die eingestellte Temperatur mittels Lupenglas etwas hervorgehoben - ein Drehregler wäre die praktischere Alternative. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen. Es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Ein Aktivkohlefilter bindet schlechte Gerüche aus der zugeführten Luft. Im ADAC Heizungstest kann der smart fortwo ein ausreichendes Ergebnis einfahren, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf Behaglichkeitsniveau erwärmt.



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

---

**3,3**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**3,4**

### Fahrleistungen\*

Der smart fortwo 1.0 fährt bei den Fahrleistungsmessungen insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. 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. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) schließt der smart im 2./3. Gang nach durchschnittlichen 9,3 Sekunden ab.

⊖ Nicht überzeugen können die Elastizitätswerte. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h braucht der smart im vierten Gang 19,0 und im fünften 24,1 Sekunden. Bei höheren Geschwindigkeiten sind häufige Gangwechsel erforderlich, wenn man zügig beschleunigen möchte.

---

**3,0**

### Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders fällt zufriedenstellend aus. Der Heckmotor ist zwar ordentlich abgeschottet, es werden aber dennoch Vibrationen im Innenraum wahrgenommen. Diese sind vor allem bei Leerlaufdrehzahl und im unteren Drehzahlbereich unter Last spürbar. Dann neigt der Motor auch zum Dröhnen. Fährt man im mittleren Drehzahlbereich, 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 haken, besonders wenn es schnell gehen soll. 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.

---

**4,0**

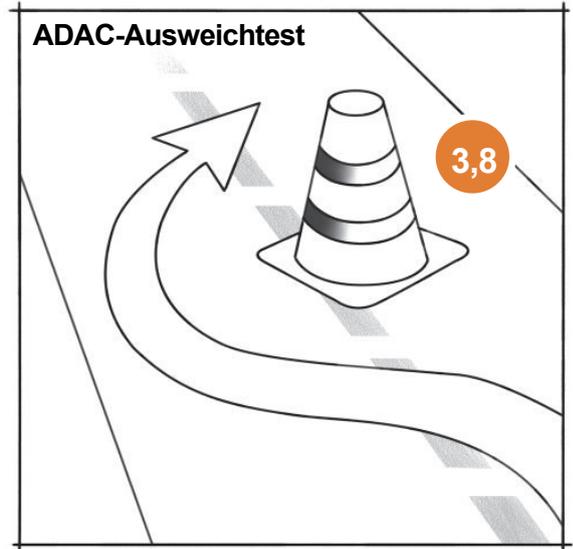
### Getriebeabstufung

⊖ 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 zurück geschaltet werden und das, obwohl die Gesamtübersetzung sehr kurz gewählt wurde. Der Motor dreht bei Tempo 130 bereits mit rund 3.700 Umdrehungen pro Minute.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,6 Fahrstabilität

Der smart fortwo kann bei der Fahrstabilität kaum überzeugen, er lässt sich aufgrund des kurzen Radstandes und der schmalen Reifen nicht besonders stabil bewegen. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der fortwo mit einem stark drängenden Heck und deutlichem Nachpendeln. Im Anschluss läuft er zu einer Seite weg und stabilisiert sich nicht in der ursprünglichen Richtung. Zudem wird der smart bei Bodenwellen oft versetzt, was Lenkkorrekturen zur Folge hat. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zwar ein, der Fahrer hat aber aufgrund der Übersteuerneigung kein sicheres Gefühl. Auch der Geradeauslauf kann nicht überzeugen, der smart lässt sich auch von Spurrillen beeinflussen und zeigt sich zudem (trotz Assistent) sehr empfindlich auf Seitenwind. Im ADAC Ausweichtest erweist sich das Verhalten für den Fahrer als anspruchsvoll. Wird der Ausweichvorgang mit einem Lenkimpuls eingeleitet, der einer Schreckreaktion entspricht, verliert die Hinterachse schlagartig Haftung, was zu einem deutlichen Übersteuern führt - ein Schleudern kann nur durch starke ESP-Eingriffe vermieden werden. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich sehr anspruchsvoll. Bei geringen Lenkwinkeln verhält sich der smart etwas gutmütiger. Bei schneller Kurvenfahrt neigt der smart bei verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten zu starkem Untersteuern, was nicht zuletzt an den schmälere Reifen auf der Vorderachse liegen sollte. Heckantrieb und Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, neigt der smart fortwo zu deutlichem Übersteuern, im Grenzbereich regelt das ESP aber zuverlässig.



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.

### 2,6 Lenkung\*

Die Lenkung des smart fortwo spricht sehr direkt auf Lenkbefehle an, vermittelt dem Fahrer aber dabei kaum Fahrbahnkontakt. Darüber hinaus besitzt die Lenkung nur eine mäßige Mittenzentrierung. 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 Vorderräder lassen sich sehr weit einlenken, wodurch ein sehr geringer Wendekreis von nur 7,3 Metern erreicht wird. Beim Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig.
- ⊖ Aufgrund des riesigen Lenkeinschlags ist allerdings ein hoher Kurbelaufwand beim Rangieren nötig - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp vier Lenkradumdrehungen. Aufgrund des direkten Ansprechens fühlt sich der smart zwar agil an, ist aber bei höheren Geschwindigkeiten nervös, worunter der Fahrkomfort leidet.

2,0

## Bremse

- + Die Bremse spricht ordentlich an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt sehr kurz aus. Der smart fortwo steht nach 35,6 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin EnergySaver der Größen vorn: 165/65 R15 81 T, hinten: 185/60 R15 84 T).
- Bei Vollverzögerungen in Kurven wird der smart am Heck unruhig und läuft aus der Spur.

2,1

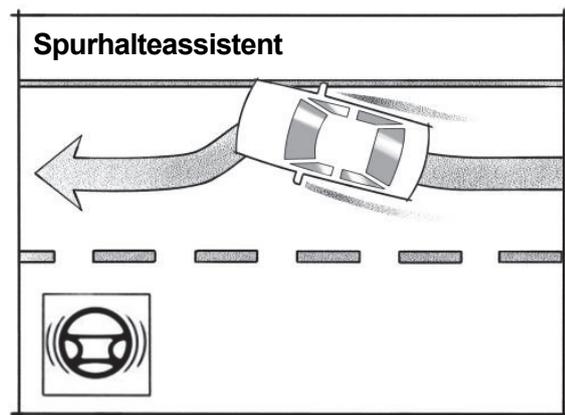
## SICHERHEIT

2,1

### 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 smart mit einem Reifendruck-Kontrollsystem ausgestattet, das mit Sensoren in den Rädern arbeitet und den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Gegen Aufpreis ist ein Kollisionswarnsystem an Bord, das alarmiert, wenn ein Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug droht. Ebenfalls für diese Ausstattungsvariante optional ist ein Spurhalteassistent verbaut, der den Fahrer akustisch darauf hinweist, wenn er ohne Blinkerbetätigung eine Fahrbahnmarkierung überfährt. Ordert man das LED & Sensor-Paket, sind die Heckleuchten mit LED-Technik bestückt - die Bremslichter sprechen schneller an und warnen so den nachfolgenden Verkehr besser. Der Motor lässt sich nur bei betätigtem Kupplungspedal starten, wenn ein Gang eingelegt ist. 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. Im Navigationsdisplay wird das Tempolimit angezeigt.

- 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.



**Spurhalteassistent**  
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.

2,0

### Passive Sicherheit - Insassen

+ Im ADAC Crashtest erreicht der smart fortwo beim Insassenschutz 82 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2014)- insgesamt erhält er vier von fünf Sternen. Er ist serienmäßig mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag am Fahrerplatz. Die Gurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Die Kopfstützenhöhe ist 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. Fahrer und Beifahrer werden zum Ansnallen ermahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Notfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

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

2,0

## Kindersicherheit

Es kann nur auf dem Beifahrerplatz ein Kindersitz montiert werden, die Airbags sind hier abschaltbar. Laut Hersteller sind universelle Kindersitze aller Altersgruppen zulässig.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der smart fortwo (Test 12/2014) 80 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können mit dem Isofix-System lagestabil befestigt werden. Alternativ ist auch eine Montage mit dem Gurt problemlos möglich. Dieser ist auch für Sitze mit großem Bedarf lang genug und die Anlenkpunkte liegen günstig. Hohe Kindersitze können nur gerade eben montiert werden, da die integrierte Kopfstütze etwas stört. Die Schließkraft des elektrischen Fensterhebers fällt gering aus, der smart besitzt einen Einklemmschutz.

2,8

## Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der smart fortwo 56 Prozent der möglichen Punkte. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv sind allerdings noch die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Windschutzscheibenpfosten.

2,8

## UMWELT/ECOTEST

3,3

## Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der smart fortwo 1.0 passion erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 138 g/km im ADAC EcoTest 27 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der fortwo 5,5 l/100 km, außerorts 4,5 l/100 km und auf der Autobahn 6,3 Liter auf 100 Kilometer.

2,3

## Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt noch im guten 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 37 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es in der Summe für 64 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

2,1

## AUTOKOSTEN

3,6

## Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der smart mit dem 1.0-l-Motor nicht sehr sparsam läuft, schneidet er für einen Wagen seiner Klasse nur durchschnittlich ab.

## 2,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Ölwechsel-Service fällig.

- + Smart verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.
- Kurze Wartungsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte sowie Werkstattstundenpreise auf relativ hohem Niveau verhindern eine bessere Benotung.

## 3,2 Wertstabilität\*

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

## 3,6 Kosten für Anschaffung\*

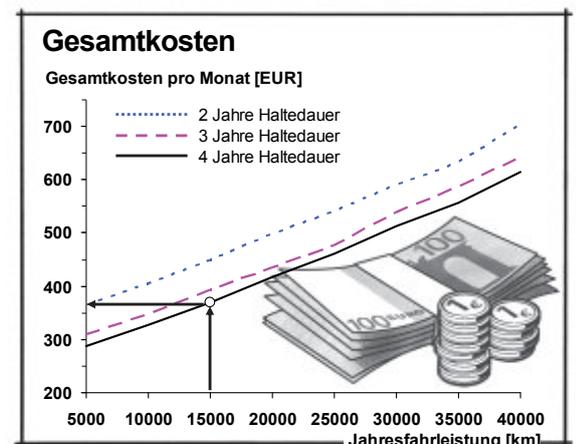
- Das smart fortwo coupé 1.0 passion mit 52 kW/71 PS ist im Klassenvergleich recht teuer, der Grundpreis liegt bei 12.285 Euro. Mit einigen sinnvollen Sicherheits- und Komfortausstattungen kann der Preis aber noch deutlich nach oben getrieben werden.

## 1,4 Fixkosten\*

- + Die Fixkosten fallen im Klassenvergleich sehr niedrig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 20 Euro. Auch die Versicherungskosten halten sich in Grenzen (KH: 13; VK: 12; TK: 12).

## 1,4 Monatliche Gesamtkosten\*

- + Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich sehr niedrig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 369 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	0.9 turbo
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/898
Leistung [kW (PS)]	52 (71)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	91/2850	135/2500
0-100 km/h[s]	14,4	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	151	155
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,1 l S	4,2 l S
CO2 [g/km]	93	97
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/12/12	14/13/12
Steuer pro Jahr [Euro]	20	22
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	353	368
Preis [Euro]	10.895	11.790

### 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-Haftpfl.  
 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)	<b>165/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>7,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	151 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>9,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/4,5/6,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	93 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>138 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	2695/1663/1555 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1885 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>900 kg/250 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>105 l/125 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	28 l
Reichweite	<b>545 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>91 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>40 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>66 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>172 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>369 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/12/12
Grundpreis	12.285 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 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kollisionswarnung	250 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (LED & Sensor-Paket)	510 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	300 Euro°
Servolenkung	Serie
Spurassistent	380 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne (kombi. mit Kopf)	Serie
Audioanlage (inkl. Vorrüstung)	420 Euro°
Drehzahlmesser	150 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaautomatik	925 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	260 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	190 Euro°
Lackierung Metallic	360 Euro°
Panorama-Glasedach	350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

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