



smart forfour EQ passion

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (60kW/ 82 PS)

Seit Anfang 2020 kehrt smart den Verbrennungsmotoren den Rücken zu und bietet nunmehr ausschließlich Elektrofahrzeuge an. Der Namenszusatz EQ steht für Electric Intelligence – unter der Produktmarke bündelt Daimler sämtliche Aktivitäten der Elektromobilität. Da sich der smart seit jeher im Großstadt-Dschungel pudelwohl fühlt, wird sich smart nun auf die elektrische Mobilität im dichten Stadtverkehr fokussieren.

Wir haben den großen Kleinen als smart forfour EQ passion getestet, der sich bereits an der Frontpartie etwas vom kleinen Bruder (fortwo) unterscheidet. Geblieben sind das für einen Kleinwagen gute Platzangebot sowie der verhältnismäßig große Kofferraum. Der Innenraum wirkt peppig und durchaus aufgeräumt, allerdings verspielt und etwas billig. So prägen drei Anzeigen das Cockpit: das Kombiinstrument mit farbigem 3,5-Zoll-Display für Informationen wie Geschwindigkeit und Bordcomputer, ein Zusatzinstrument auf der linken Seite der Armaturentafel für Ladezustand und Leistungsabgabe sowie der optionale Acht-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole für Multimedia- und Navigationsfunktionen. Per App (smart EQ control) sind zudem vernetzte Funktionen wie Statusabfragen oder eine Vorklimatisierung des Innenraums möglich.

Die Leistung des 82-PS-Synchronmotors liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung allerdings merklich ab – bei abgeregelten 130 km/h ist ohnehin Schluss. Im Ecotest liegt der Verbrauch bei 18,4 kWh auf 100 km (inklusive Ladeverlusten), sodass die theoretische Reichweite lediglich rund 100 km beträgt. Damit schafft er es zwar nicht auf die Bestenliste, allerdings dürfte das für die alltäglichen Anforderungen eines Stadtfahrers ausreichend sein. Und sollte es doch mal eine längere Fahrt werden, ermöglicht der optionale 22-kW-Bordlader nach einer Ladezeit von 40 Minuten wieder eine von zehn auf 80 Prozent gesteigerte Reichweite (dreiphasiger Ladevorgang). Für eine komfortable und zudem effiziente Fahrweise trägt die radargestützte Rekuperation bei. In Abhängigkeit vom Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug stimmt der smart automatisch die Roll- und Bremsphasen so aufeinander ab, dass er möglichst viel Energie in die Batterie rückführen kann.

Ab 22.600 Euro ist der smart EQ forfour in der Basisversion erhältlich – allerdings fehlen dann beispielsweise sogar Warndreieck und Verbandkasten an Bord. Das kostet alles Aufpreis. So knackt der gut ausgestattete Testwagen bereits die 30.000 Euro-Marke. **Konkurrenten:** u.a. SEAT Mii electric, Skoda CITIGOe iV, VW e-up!

- +** niedrige Betriebskosten, geringer Verbrauch, kompakte Abmessungen, kleiner Wendekreis
- geringe Reichweite, eingeschränkter Federungskomfort, keine Stütz-, Anhängelast- und Dachlast zulässig, großer Lenkeinschlag mit hohem Kurbelaufwand

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,2
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,7
	Transport	4,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★

3,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Für einen Kleinwagen erweist sich die Verarbeitungsqualität als durchaus akzeptabel. Die mit Kunststoffteilen verkleidete Karosserie ist sauber gefertigt.

Selbst wenn der Innenraum durch Details wie die mit Stoff überzogene Armaturentafel aufgepeppt wird, kann das über die weitgehend einfachen Materialien nicht hinwegtäuschen. Alle Kunststoffteile sind hart, kratzempfindlich und hinterlassen einen billigen Gesamteindruck. Es gibt keine Türrahmen-

verkleidung, keine doppelte Dichtlippe für die Türen und nur eine kostengünstige Kofferraumauskleidung.

⊖ Die Serviceabdeckung (Motorhaube) lässt sich nicht richtig aufklappen. Sie kann lediglich abgenommen werden und hängt an viel zu kurzen Fangbändern. Der Lack verkratzt so leicht. Zudem ist sie in der Basisausstattung nicht abschließbar und lässt sich daher ohne Weiteres öffnen.

3,7 Alltagstauglichkeit

Dank der recht kleinen Batterie mit einer angegebenen Kapazität von 17,6 kWh lässt sich der smart EQ schnell aufladen. Ist wie im Falle des Testwagens der optionale 22-kW-Lader an Bord, sind die Akkus bei 10 Prozent Ladezustand an einem Typ-2-Ladeanschluss nach rund 40 Minuten wieder zu 80 Prozent voll. Mit dem serienmäßigen 4,6-kW-Lader dauert der Ladevorgang allerdings bereits 3,5 Stunden, und an der Haushaltssteckdose vergehen sechs Stunden.

⊕ Mit einer Fahrzeuglänge von 3,50 m und einem Wendekreis von 9,5 m fühlt sich der smart EQ forfour im Stadtverkehr wohl, selbst die Breite fällt mit 1,88 m (inklusive Außenspiegeln) kompakt aus.

⊖ Ansonsten ist es um die Alltagstauglichkeit des Viersitzers schlecht bestellt, da der smart EQ forfour schlicht als Stadtfahrzeug und nicht als Transporter oder Langstreckenfahrzeug konzipiert wurde. Die Zuladung im Falle des

Testwagens beträgt lediglich 370 kg, die bei vier korpulenten Insassen rasch überschritten ist. Anhänge-, Stütz- und Dachlasten sind nicht zulässig.

Beim Ladevorgang gibt der smart EQ deutliche mittel- und hochfrequente Geräusche von sich, die für Menschen und Tiere im näheren Umfeld unangenehm und belastend sind. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von etwa 100 km – für ein Elektroauto ein mäßiger Wert, allerdings für viele Alltagsbedürfnisse durchaus ausreichend. Innerorts ist der smart EQ forfour besonders effizient, hier sind Reichweiten von bis zu 125 km möglich.

Ab Werk kommt der smart EQ forfour passion mit einem Reifenreparaturset unter einer Abdeckung im Beifahrer-Fußraum, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

3,3 Licht und Sicht

Die Rundumsicht des forfour ist recht eingeschränkt, daher sind die optionalen Parksensoren hinten und die Rückfahrkamera empfehlenswerte Extras.

⊕ Gut abschätzen lassen sich die Fahrzeugfront und das Heck. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Die Außenspiegel sind ausreichend groß, der linke verfügt über einen asphärischen Bereich. Der Innenspiegel blendet ausstattungsabhängig automatisch ab. Diese Funktion ist für die Außenspiegel nicht verfügbar.

Die Scheibenwischer funktionieren selbst bei höheren Geschwindigkeiten gut, sie lassen jedoch einen breiten Streifen links und den rechten oberen Bereich ungewischt. Die optionalen LED-Scheinwerfer übernehmen die Funktionen Abblend- und Fernlicht sowie Fahrtrichtungsanzeige, leuchten die Fahrbahn ordentlich aus, besitzen allerdings weder eine automatische Leuchtweitenregulierung

noch eine Reinigungsanlage. Am Fahrzeugheck kommen optional LED-Leuchtelemente zum Einsatz, die eine homogene Ausleuchtung mit Tiefenwirkung erreichen. Die



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

ausstattungsabhängigen Halogen-Nebelscheinwerfer werden für die Abbiegelicht-Funktion eingesetzt, erzeugen allerdings kein tageslichtähnliches Licht.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der forfour mäßig ab. Die voluminösen A-Säulen sowie die breiten Dachsäulen hinten schränken die Sicht nach draußen merklich ein.

Die Heckscheibe verschmutzt im täglichen Betrieb schnell, der Heckwischer ist leider recht klein geraten.

Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – ein Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (beispielsweise beim Aufschließen am Stauende) kann daher nicht signalisiert werden. Die optionale Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Eine 360-Grad-Kamera sowie ein Einparkassistent sind nicht erhältlich.

2,3 Ein-/Ausstieg

Gegen Aufpreis gibt es das „ready to“-Paket für den smart EQ. Mit dem darin enthaltenen Service „ready to share“ kann der Wagen per App mit anderen Personen geteilt werden, ohne dabei den physischen Schlüssel übergeben zu müssen.

⊕ Der breite und hohe Türausschnitt sowie der in fast optimaler Höhe (ganz nach unten gestellt 53 cm über der

4,5 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum des smart forfour fällt klein aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum nur 150 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 230 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu vier Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 355 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 710 l Volumen verfügbar.

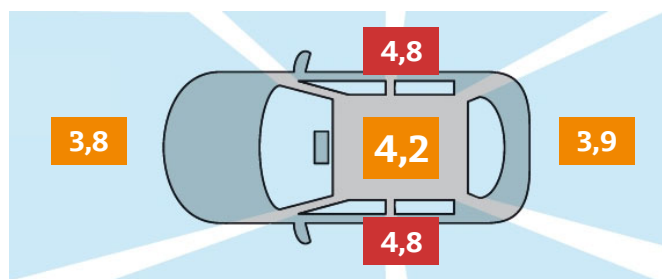
3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist eingeschränkt, wobei das Format aber praktisch ist. Die Kofferraumklappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig auf und gibt eine recht breite Öffnung frei. Ab circa 1,85 m Größe läuft man allerdings Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen.

Die Ladekante ist mit rund 80 cm recht hoch, was besonders

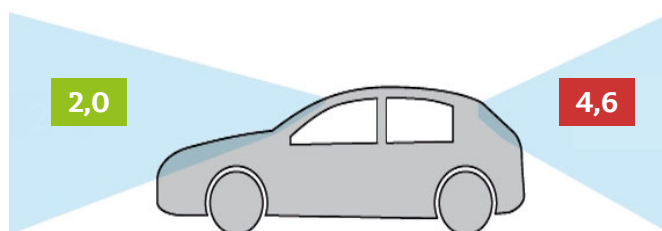
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Fahrbahn) angeordnete Fahrersitz sorgen für einen bequemen Ein- und Ausstieg, lediglich der Schweller erweist sich als etwas hinderlich.

⊖ Auf der Rücksitzbank ist das Ein- und Aussteigen weniger komfortabel, hier geht es recht beengt zu.



Mit 150 l Volumen ist der Kofferraum relativ klein ausgefallen.

rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Beim Entladen muss eine vier Zentimeter hohe Stufe überwunden werden.

⊖ Beim Schließen der Heckklappe kann man sich schnell den Unterarm aufkratzen, da Schloss und Griffmulde mittig angeordnet sind. Eine elektrische Betätigung ist nicht erhältlich.

3,3 Kofferraum-Variabilität

In der Ausstattungslinie passion ist der smart EQ forfour mit einer mittig geteilten Rücksitzbank ausgestattet, eine separate Durchladeluke gibt es nicht. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus an einer Schlaufe entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

⊕ Serienmäßig lässt sich die Beifahrerlehne für den Transport von längeren Gegenständen nach vorn umklappen.

⊖ Ansonsten ist es um die Variabilität des Kofferraums schlecht bestellt. An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum – Seitenfächer und Taschenhaken sucht man vergebens. Zudem befinden sich im Fahrzeug keine Ösen, um ein Sicherheitstrennnetz anzubringen.

3,4 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die wenigen Schalter und Funktionen sollten einer einfachen Bedienung dienlich sein, allerdings offenbart der smart bei genauem Hinsehen einige Schwächen im Bedienkomfort, die weitgehend schlicht auf Sparmaßnahmen zurückzuführen sind.

Das Klimatisierungsbedienteil ist recht tief angeordnet. Hier musste die Funktionalität hinter dem Design zurückstehen. Vor allem der Schieberegler zur Temperatureinstellung erweist sich als unpraktisch und nicht gut ablesbar. Das im Testwagen verbaute optionale Audiosystem mit Acht-Zoll-Touchdisplay ist zufriedenstellend bedienbar. Die Menüstruktur ist weitgehend selbsterklärend, es gibt aber weder Schnellwahl- noch Favoritentasten oder praktische Drehregler zum Scrollen und Zoomen. Die Menüstruktur des Infotainmentsystems erschließt sich einem nach einer gewissen Eingewöhnungsphase, manche Funktionen sind allerdings in den Tiefen des Systems oder über den Bordcomputer nur umständlich zu erreichen.

Für die Bedienung des Tempomaten und Geschwindigkeitsbegrenzers findet man Tasten am Multifunktionslenkrad, die allerdings zu weit unten angebracht sind. Die Folge: Zum Bedienen muss man stets die Hände vom Lenkrad nehmen.

⊖ Die Geschwindigkeit lässt sich am außenliegenden Geschwindigkeitsband schlecht ablesen: Immerhin gibt es

auch eine digitale Anzeige. Einige Schalter wie der für die Verstellung der Außenspiegel sind unbeleuchtet. Die Uhrzeit im Kombiinstrument und zentralen Touchdisplay ist nicht synchronisiert. Die Einstellungen können daher voneinander abweichen und müssen separat vorgenommen werden.

Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich seitlich an den Vordersitzen. Die Heizung schaltet nicht automatisch ab, um Strom zu sparen.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse angemessen. Allerdings lässt die billig wirkende Materialanmut wenig Behaglichkeit aufkommen. Auch die Funktionalität kann nicht wirklich überzeugen.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Das Multimedia-Angebot im smart ist nicht schlecht, doch kostet das Meiste Aufpreis. Serienmäßig ist ein Audiosystem inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Gegen Aufpreis gibt es das smart Media-System connect mit TomTom-Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. In der Aufpreisliste befindet sich ebenfalls ein höherwertigeres JBL-Lautsprechersystem. Über eine im Fahrzeug fest integrierte SIM-Karte lassen sich verschiedene Live-Dienste wie

Wetterinformationen abrufen – in den ersten drei Jahren kostenfrei. Mittels der smart EQ control-App können verschiedene Fahrzeuginformationen abgerufen werden wie etwa Ladezustand, Reichweite oder Standort.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist für den smart nicht erhältlich und das Digitalradio (DAB+) kostet Aufpreis.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Die Innenbreite fällt nicht wirklich üppig aus, dennoch hat man dank der großen Fensterflächen ein gutes subjektives Raumgefühl. Personen bis 1,95 m finden genügend Bein- und

Kopffreiheit vor.

Das optionale Panoramadach mit Sonnenschutz lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.

4,5 Raumangebot hinten

⊕ Das optionale Panoramadach mit Sonnenschutz ermöglicht einen freien Blick nach oben aus dem Fahrzeug.

⊖ In der zweiten Reihe geht es wie zu erwarten recht beengt zu. Wenn der Vordersitz auf 1,85-m-Personen eingestellt ist, finden auf der Rücksitzbank Personen bis zu einer Größe von 1,65 m genügend Beinfreiheit vor – die Kopffreiheit ist dann noch nicht erschöpft. Ebenso wie vorn fällt im Fond die Innenbreite überschaubar aus, ist für zwei Personen aber durchaus angemessen.

Das Raumgefühl ist beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen sowie die hohe Seiten- und niedrige Dachlinie verstärkt wird.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

⊕ An den Rücksitzlehnen befindet sich ein Schacht als Universal-Schnittstelle für diverse Zubehörteile/Halter.

⊖ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das mittige Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es wie in der Klasse üblich hinten nicht. Vorn sind wenige Ablagemöglichkeiten wie Flaschenhalter, Becherhalter, kleine

Fächer in den Türen und offene Ablagefächer in der Mittelkonsole vorhanden. Im Fond gibt es kleine Türfächer, geschlossene Lehnentaschen sowie einen zentralen Becherhalter. Das Handschuhfach besitzt ein kompaktes Format und ist abschließbar, allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert.

3,8 KOMFORT

4,1 Federung

⊖ Die Federung des smart EQ forfour kann nicht recht überzeugen. Im Stadtverkehr sprechen die Dämpfer steifbeinig an, Unebenheiten sind im Innenraum deutlich zu spüren. Das Federungsverhalten kann als akzeptabel bezeichnet werden. Anders sieht es aus, sobald man das urbane Einsatzgebiet verlässt und mit dem Viersitzer über Landstraßen oder

Autobahnen fährt. Durch die straffe Federung und die geringen Federwege verarbeitet das Fahrwerk Unebenheiten unzureichend. Grobe Einzelhindernisse werden kaum absorbiert, und Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen spürbar durch.

3,7 Sitze

Die Sitze im smart bieten einen geringen Sitzkomfort. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt – sogar die Höheneinstellung für den Fahrersitz ist lediglich optional an Bord. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten wenig Seitenhalt. Auf langen Strecken wird der Komfort durch die harte Polsterung zusätzlich eingeschränkt. Die integrierten Kopfstützen sind hart und unbequem. Die allgemeine Sitzposition des Fahrers ist passabel. Eine Mittelarmlehne gibt es gegen

Aufpreis.

Auf der Rücksitzbank sitzt man ebenfalls recht unbequem. Die Bank ist straff gepolstert und nur wenig konturiert, die Oberschenkelaufgabe fällt zu gering aus. Die ungünstige Lehnenneigung, der spitze Kniewinkel sowie die harte Armaufgabe in der Türverkleidung wirken sich negativ auf Sitzposition aus.

3,9 Innengeräusch

Das Geräuschniveau des smart EQ forfour fällt recht hoch aus, und die allgemeine Geräuschdämmung ist ausbaufähig. Trotz zusätzlicher Dämmung durch das Winter-Paket herrschen im Innenraum bei 130 km/h hohe 71,8 dB(A). Hauptverantwortlich für das erhöhte Geräuschniveau sind die deutlich

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

3,3 Klimatisierung

Eine Einzonen-Klimaautomatik ist bei allen smart EQ serienmäßig an Bord. Mit Hilfe der smart EQ control-App lässt sich der Innenraum vor Fahrtbeginn per Smartphone auf die gewünschte Temperatur vorklimatisieren – sofern das Fahrzeug am Kabel hängt oder die Batterie entsprechend geladen ist. Sitzheizung für Fahrer, Beifahrer und Fondinsassen, ein beheiztes Lenkrad sowie getönte Scheiben ab der B-Säule sind gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Die Lüftungsdüsen lassen sich nicht unabhängig in der Strömungsrichtung regulieren. Der Fondbereich hat keine Ausströmer (weder im Bereich der Mittelkonsole noch unterhalb der Vordersitze) und wird daher lediglich über die vorderen Luftdüsen klimatisiert.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 82 PS leistende E-Motor sorgt im smart EQ forfour für flotte Fahrleistungen. Besonders innerorts beschleunigt der smart wie ein Großer und kann sein Drehmoment von 160 Nm schon von der ersten Umdrehung an nutzen. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h dauert nur etwas über eine Sekunde. Etwas gemächlicher geht es außerorts zu, der simulierte Überhol-

vorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) gelingt in passablen 8,1 s. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 12,7 s. Der Vortrieb endet bei geregelter 130 km/h – das schont den Stromverbrauch und tut dem smart-Konzept nicht weh, denn sein ideales Einsatzgebiet ist vor allem das urbane.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

Motors sind nicht zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung gleichmäßig und nachdrücklich ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt. Schaltvorgänge gibt es nicht, das bringt in puncto Schaltkomfort die Bestnote. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen

gewöhnlichen Wählhebel eingelegt, dessen schwergängige Rastung allerdings hohe Bedienkräfte erfordert. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der smart EQ forfour ist zwar ein Auto im Kleinwagenformat, bringt aber aufgrund der Batterien bereits unbeladen ein stolzes Fahrzeuggewicht von knapp 1,2 Tonnen auf die Waage. Einerseits hat die Fahrdynamik bei diesem Gewicht

angesichts der überschaubaren Leistung wenig Chancen, andererseits wirkt sich der niedrige Schwerpunkt durch die Batterien im Unterboden positiv auf die Fahrstabilität aus. Auf Lenkimpulse reagiert der smart behäbig und zeigt dabei

deutliche Aufbaubewegungen, lässt sich aber ansonsten zufriedenstellend auf Kurs halten. Bei schneller Kurvenfahrt neigt er bei verhältnismäßig niedrigen Geschwindigkeiten zu starkem Untersteuern, was nicht zuletzt an den schmalen Vorderreifen liegen dürfte. Hinterradantrieb und eine feinfühlig regelnde Antriebsschlupfregelung (ASR) sorgen für eine gute Traktion. In Gefahrensituationen greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) helfend ein. Der Geradeauslauf kann nicht vollends überzeugen, der smart lässt sich sowohl von Spurrillen als auch von Seitenwind beeinflussen. Im Ernstfall

3,9 Lenkung

Die Lenkung spricht zwar direkt auf Lenkbefehle an, vermittelt dem Fahrer dabei aber wenig Fahrbahnkontakt. Darüber hinaus besitzt die Lenkung lediglich eine mäßige Mittenzentrierung. Gerade um den wichtigen Bereich um die Nulllage ist ein Rastern vorhanden. Diese Eigenschaften führen dazu, dass die Zielgenauigkeit schlecht ist und im Kurvenverlauf häufig

2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der smart EQ forfour nach 35,5 m zum Stehen (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigender Wert. Die Bremse spricht dabei ordentlich an und lässt sich passabel dosieren. Besonders bei langsamer Fahrt ist der Druckpunkt teigig, worunter die Dosierbarkeit etwas leidet.

Nimmt man bei aktiviertem Eco-Modus (Wählhebel) den Fuß vom Gaspedal, ist die Rekuperationsleistung höher und die Verzögerung dadurch intensiver – bis zum Stillstand. Der

greift zwar der Seitenwind-Assistent ein, dennoch ist das Fahrverhalten wenig vertrauenswürdig.

Im ADAC Ausweichetest zeigt sich, dass der smart auf Nummer sicher abgestimmt ist. Es besteht keine Kippneigung und mögliches Schleudern wird bereits im Ansatz vom ESP unterbunden.

Allerdings ist ausgeprägtes Untersteuern die Folge, was eine präzise Kursbestimmung und jegliche Fahrdynamik unterbindet.

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

Bremsenverschleiß fällt zwar durch die Verzögerung des Elektromotors geringer aus – um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

Der smart EQ forfour verfügt über eine radarbasierte Rekuperation. Ein Radarsensor überwacht das Verkehrsgeschehen vor dem Fahrzeug und wählt automatisch die Rekuperationsstufe (Roll- oder Bremsphase), um die Bewegungsenergie situationsgerecht zu nutzen.

3,2 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Neben den obligatorischen Sicherheitssystemen (wie beispielsweise ESP) ist der smart mit einem Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Im Falle einer Notbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch den Warnblinker in erhöhter Frequenz gewarnt.

⊕ Der serienmäßige Seitenwindassistent unterstützt den Fahrer, das Fahrzeug sicher auf Kurs zu halten.

⊖ Die radarbasierte Abstands- und Kollisionswarnung samt Notbremssystem ist serienmäßig an Bord, allerdings erst ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h aktiv. Kamerabasierte Assistenzsysteme wie Verkehrszeichenerkennung oder Spurassistent sind für den smart nicht erhältlich.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm bescheinigt dem smart forfour mit 78 Prozent der möglichen Punkte eine befriedigende Insassensicherheit (Test: 2014); das Fahrzeug erhält vier Sterne. Front- und kombinierte Thorax-Kopf-Airbags sind vorn serienmäßig, vollwertige Vorhang-Kopfairbags, die bis in den Fond reichen, sind nicht erhältlich. Zudem gibt es für den Fahrer einen Knieairbag. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen für Insassen bis zu einer Körpergröße von etwa 1,70 m. Die vorderen Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige informiert den Fahrer über den Anschnallstatus auf der Rücksitzbank.




⊖ Im Kofferraum befinden sich am Heckabschlussblech zwei Verzurrösen, die keine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen. Warndreieck und Verbandkasten sind lediglich gegen Aufpreis an Bord und haben keinen festgelegten Aufbewahrungsort.

3,2 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der smart forfour im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm 77 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 2014). Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem langen Gurt fixieren.

Im Fond verfügt das Fahrzeug serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Lediglich die Erreichbarkeit des Ankerhakens unterhalb des Kofferraumbodens erfordert Fingerspitzengefühl. Die Montage universeller Kindersitze

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

wird im Fond durch ungünstige Gurtanlenkpunkte erschwert. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze kaum nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Hohe Kindersitze lassen sich im Fond nicht und auf dem Beifahrersitz aufgrund der integrierten Kopfstütze lediglich bedingt montieren.

Die Kindersicherung der hinteren Türen kann per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktiviert werden. Keine gute Lösung – ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung aufzuheben.

3,8 Fußgängerschutz

Ausgerechnet in dem für ein Stadtauto wichtigen Fußgängerschutz kann der smart EQ forfour nicht glänzen. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erhält das Fahrzeug lediglich 65 Prozent der möglichen Punkte (Test: 2014). Vor allem die un-nachgiebigen A-Säulen bergen in Verbindung mit der kurzen Fronthaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem ist kein Fußgänger-Notbremssystem erhältlich.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 18,4 kWh pro 100 km (innerorts etwa 14,0, außerorts 19,2 und auf der Autobahn 22,9 kWh/100 km). Die Verbrauchswerte berücksichtigen die Ladeverluste; um die 17,6 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu

2,0 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal, welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,4

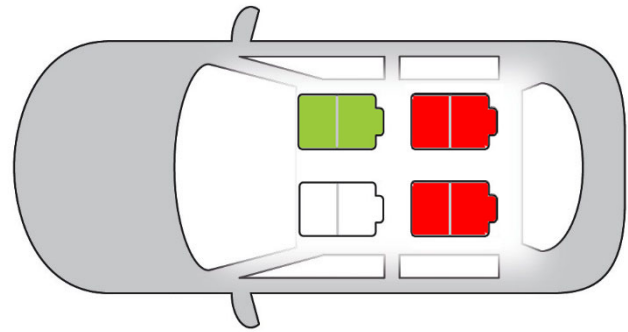
1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien

Kindersitze

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



Notenskala

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

⊕ Ein akustischer Umfeldschutz, der Passanten bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 30 km/h) mit einem Warnton auf den sich nähernden smart EQ aufmerksam macht, ist serienmäßig an Bord und lässt sich nicht deaktivieren.

laden, sind 18,9 kWh erforderlich. Aus den 18,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 101 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 50 von 60 möglichen Punkten.

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 81 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der smart EQ forfour 40 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der smart sehr gut da – mit insgesamt 90 Punkten erhält er fünf Sterne im ADAC Ecotest.

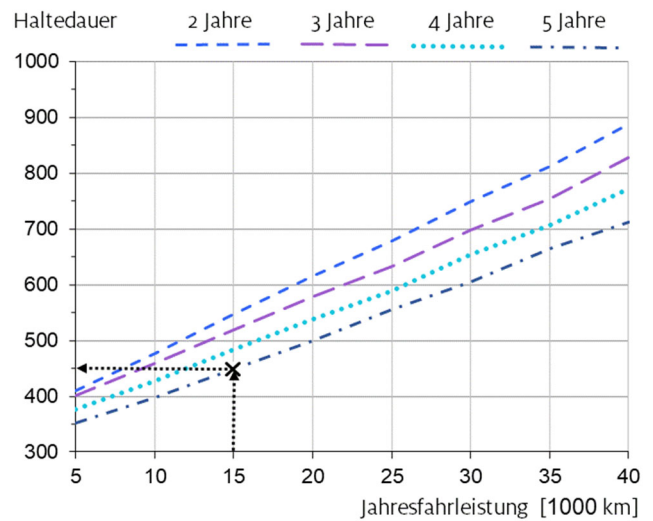
geprägt. Der Anschaffungspreis des getesteten smart EQ forfour passion fällt mit einem Grundpreis von 24.450 Euro für

ein Stadtauto alles andere als niedrig aus, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin 6.000 Euro (plus Mehrwertsteuer für den Herstelleranteil von 3.000 Euro) als Elektroauto-Prämie abziehen. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 45 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn solange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2020 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind insgesamt sehr günstig (KH: 14, VK: 14, TK: 12), entsprechend niedrig die Kosten. Zudem fallen die Wartungskosten überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen noch schwer exakt zu beziffern ist.

Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt smart acht Jahre Garantie beziehungsweise 100.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Gegen Aufpreis gibt es Garantie-Erweiterungspakete.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 449 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	forfour EQ
Aufbau/Türen	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-
Leistung [kW (PS)]	60 (82)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/0
0-100 km/h [s]	12,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	130
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	15,9 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/12
Steuer pro Jahr [Euro]	45
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	381
Preis [Euro]	22.030

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	60 kW/82 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 0 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	2,21 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15/185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.495/1.665/1.554 mm
Leergewicht/Zuladung	1.200/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/975 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	17,60 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/6 Jahre
Produktion	Slowenien, Novo Mesto

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	8,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R15 81T/185/60 R15 84T
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	9,5/9,4 m
EcoTest-Verbrauch	18,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	100 km
Innengeräusch 130 km/h	71,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/370 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	150/355/710 l

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

Betriebskosten	92 Euro	Werkstattkosten	38 Euro
Fixkosten	72 Euro	Wertverlust	247 Euro
Monatliche Gesamtkosten	449 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	45 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/14/12		
Basispreis forfour EQ passion	23.882 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.261 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.554 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/2.640 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.640 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	2.640 Euro° (Paket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/955 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.690 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/955 Euro° (Paket)/215 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.640 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	2.640 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	260 Euro°/640 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	640 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 420 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/ab 1.690 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer