



smart #1 Premium (22 kW OBC)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (200 kW/272 PS)

Der #1 ist der erste Ableger einer komplett neuen Modell-Offensive von smart. Mit ihm verfolgt der Hersteller, mittlerweile unter chinesischer Führung von Geely, eine andere Zielsetzung als bisher. Vorbei sind die Zeiten von möglichst raumeffizienten, kleinen City-Flitzern mit moderater Motorisierung. Stattdessen präsentiert sich der #1 als ausgewachsenes Kompakt-SUV und tritt damit in einem hart umkämpften Marktumfeld an. Es stehen zwei Antriebsvarianten (Heck- oder Allradantrieb) mit 200 bzw. 315 kW zur Verfügung. Die getestete Variante Premium verfügt über einen Heckantrieb mit 200 kW, der für gute Fahrleistungen sorgt, und einen Akku mit einer nutzbaren Kapazität von 62 kWh, welcher im ADAC-Ecotest eine Reichweite von rund 400 km ermöglicht. Der #1 überzeugt zudem mit einer sehr umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Besonders praktisch ist die Möglichkeit, serienmäßig mit 22 kW an Wechselstrom zu laden. Weiter überzeugt das überdurchschnittlich gute Platzangebot für die Insassen. Zusätzlich bietet der smart einen guten Nutzwert. So verfügt er über einen Frunk, eine verschiebbare Rücksitzbank und eine Anhängelast von bis zu 1,6 t - wenngleich der Kofferraum etwas klein ausfällt. Allerdings zeigt der #1 im Test auch Schwächen. Allen voran steht das ablenkungsintensive Bediensystem. Der Homescreen ist überladen und die teils verstreuten Menüpunkte erhöhen den Gewöhnungsaufwand. Ebenfalls Raum für Verbesserung offenbaren die Assistenzsysteme. Die Helfer nerven mit aufdringlichen Warntönen und die Verkehrszeichenerkennung arbeitet auffallend unzuverlässig. Nicht unerwähnt soll die Verbesserung des ESP bleiben: Nach dem Update gibt sich der Chinese im ADAC-Ausweichetest keine Blöße mehr. Alles in allem ist der smart #1 ein sehr gut ausgestattetes Elektroauto mit vielen Vorzügen, zu einem noch akzeptablen Preis von 47.490 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Kia EV3, MINI Countryman Electric, Opel Frontera Electric, Peugeot e-3008, Skoda Elroq, Volvo EX30.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Raumgefühl und Platzangebot, guter Nutzwert, serienmäßig 22-kW-AC-Laden
- ablenkungsintensives Bediensystem, unergonomische Türgriffe, Assistenzsystemen fehlt der Feinschliff

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN k.A

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	k.A

Ecotest ★★★★★

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des smart #1 bewegt sich auf einem guten Niveau und lässt sowohl außen wie innen nur wenig Raum für Kritik. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Karosserie ist sauber gefertigt. Auch der Unterboden ist solide verarbeitet und großflächig mit Microflies verkleidet, was sich positiv auf das Geräuschniveau auswirkt. Darüber hinaus positiv zu erwähnen ist, dass unter der Frontklappe alles großflächig verkleidet ist, zudem wird sie mit Gasdruckfedern gestützt. Verbesserungspotential gibt es im Kofferraum bei den Seitenverkleidungen aus kratzempfindlichem Hartkunststoff und

den Seitenscheiben, die im heruntergelassenen Zustand beim Schließen der Türen klappern. Der Innenraum vermittelt einen wertigen Eindruck. Sowohl das Armaturenbrett als auch die Türverkleidungen sind im oberen Bereich weich unterschäumt, die Sonnenblenden mit Stoff überzogen sowie die vorderen Einstiegsleisten aus Edelstahl und mit einem Smart-Schriftzug versehen. Die B- und C-Säulenabdeckungen sind aus hartem Kunststoff gefertigt - gewöhnlich für diese Fahrzeugklasse. Dennoch schafft es der smart, einen guten Qualitätseindruck zu hinterlassen.

3,2

Alltagstauglichkeit

Die 66 kWh große Batterie (62 kWh nutzbare Nettokapazität) des smart #1 Premium kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ-2-Ladekabel ist dabei. Das Kabel kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden, oder im Fach unter der Frontklappe. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 19,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von 400 km. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert ca. 34 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit einer Wallbox ausfallen. Ein Plus des smart ist die hohe Ladeleistung beim Wechselstromladen an AC-Ladesäulen der Stadtwerke oder vor Supermärkten. Liefert der Ladeanschluss 22 kW, ist der Akku in schnellen 3,5 h aufgeladen. An einer 11-kW-Wallbox verdoppelt sich die Ladezeit entsprechend. Noch deutlich schneller geht das Laden mit Gleichstrom. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 29 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule. Der smart konnte im Test die angegebene maximale Ladeleistung mit 156,3 kW sogar noch übertreffen. Er erreicht letztere recht schnell, hält das

Niveau aber nur kurz und baut dann stufenweise wieder ab. Nichtsdestotrotz gelingt das Laden vergleichsweise schnell. Um auch bei niedrigen Temperaturen die bestmögliche Ladeleistung zu erzielen, bietet der smart sowohl ein automatisches Aufwärmen der Batterie bei Zieleingabe einer Schnellladesäule als auch ein manuelles Vorkonditionieren. Die beiden Ladeanschlüsse sind einzeln mit Kappen abgedeckt, die abgezogen und aufgesteckt werden müssen und damit das Handling erschweren - Abdeckungen die aufklappen wären die nutzerfreundlichere Lösung. Mit einer Länge von 4,27 m und einer Breite von 2,03 m (inkl. Außenspiegel) ist der #1 noch ausreichend kompakt, um auch im urbanen Verkehr zurecht zu kommen. Die maximale Zuladung des gut 1,8 t schweren Testwagens beträgt 438 kg - das genügt in der Regel für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach mit serienmäßiger Relling sind Lasten bis lediglich 50 kg erlaubt. Die Stützlast der vom Händler nachrüstbaren Anhängerkupplung beträgt bis zu 75 kg, was für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der #1 bis zu einem Gewicht von 1,6 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst).

2,5 Licht und Sicht

⊕ Grundsätzlich profitiert der smart beim Thema Übersichtlichkeit von seinen kompakten Abmaßen und der erhöhten Sitzposition. Die Sicht auf den Verkehr ist damit gut, die Rundumsicht ist allerdings nur ausreichend. Letztere wird durch die breiten C-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren, hinteren Kopfstützen eingeschränkt. Sehr unpraktisch: Wurden die hinteren Kopfstützen herausgezogen, ist es nur mit einem Hilfsmittel möglich, sie wieder einzufahren. Das vordere Ende der Haube ist nicht einsehbar und muss abgeschätzt werden, wobei Hindernisse vor dem Fahrzeug dank der abfallenden Haube noch gut erkannt werden können. Nach hinten gelingt dies nicht so einfach, da die Fensterkante recht hoch ist. Zumindest lässt sich das Ende gut abschätzen, da der hintere Überhang kurz ausfällt. Eine deutliche Erleichterung schafft die serienmäßige 360-Grad-Kamera in Verbindung mit den Einparksensoren an Front und Heck. Für zusätzliche Hilfe kann der serienmäßige Einparkassistent sorgen, der selbstständig in Parklücken manövriert. In Sachen Lichttechnik rüstet smart den #1 schon in der günstigsten Ausstattungsvariante mit LED-Scheinwerfern aus. Die Premium-Variante verfügt über die sogenannten "Cyberspark LED+"-Scheinwerfer, die zahlreiche Lichtfunktionen mit sich bringen. Die Matrix-LED-Scheinwerfer verfügen über 24 Lichtpunkte pro Leuchteinheit und können so den Gegenverkehr bei Fernlicht gezielt ausblenden. Die generelle Lichtleistung der Scheinwerfer ist gut, wenngleich das Abblendlicht noch etwas weiter reichen könnte. Zusätzlich bietet der smart eine Art Kurvenlicht, das separat aktiviert werden muss. In diesem Modus leuchtet der mittige Bereich des Lichtkegels noch heller und bewegt sich in Abhängigkeit vom Lenkwinkel. Allerdings wirkt die Funktion mehr als ein Gimmick, denn als ein echtes Sicherheitsplus. Sinnvoll ist die adaptive Lichtverteilung: So wird beispielsweise in der Stadt der Lichtkegel zu den Seiten hin aufgeweitet und die Leuchtweite auf der Autobahn erhöht. Zudem ist die Leuchtweitenregulierung automatisch und muss nicht manuell an den Beladungszustand angepasst werden. Ebenfalls relevant für die Fahrt bei Dunkelheit ist das Abblenden der Spiegel. Diese Funktion gibt es, allerdings entgegen der Preisliste ("Außenspiegel automatisch abblendend"), nur für den Innenspiegel. Die Außenspiegel sind zumindest getönt, was die Blendung bei Nachtfahrt etwas reduziert. Für die Fahrt am Tage ist positiv anzumerken, dass die Rücklichter ebenfalls in das Tagfahrlicht eingebunden werden.

1,8 Ein-/Ausstieg

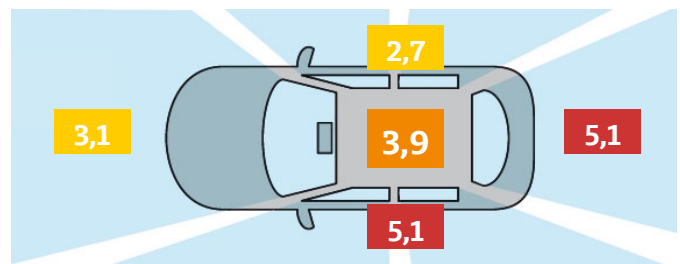
⊕ Der Einstieg in den #1 klappt für Fahrer und Beifahrer mühelos und komfortabel. Zum einen begünstigt die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (Sitzhöhe 54 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) den Einstieg, zum anderen geben die weit



Die Rundumsicht ist nur ausreichend. Letztere wird durch die breiten C-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren, hinteren Kopfstützen eingeschränkt.

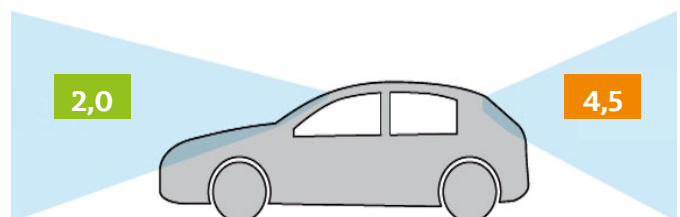
Rundumsicht

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.



⊖ Bei Nachtfahrt fallen zwei Punkte negativ auf: Die beleuchteten Luftausströmer spiegeln sich in den Außenspiegeln und der Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) in den Spiegeln kann den Fahrer beim Blick zur Seite blenden, da das Licht kompakt gebündelt aus dem Außenspiegeln austritt. Zudem fehlt die Option einer Scheinwerferreinigungsanlage.

bequem ein, einzig der Radlauf ragt in die Türöffnung hinein und erschwert damit das Platz nehmen auf der Rücksitzbank etwas. Das "Durchrutschen" klappt dafür einfach, da es keinen Mitteltunnel gibt. Ein zweischneidiges Schwert ist der generelle Fahrzeugzugang. Während der smart mit einer einwandfreien Annäherungserkennung das Fahrzeug zuverlässig auf- und abschließt, und die ansonsten plan eingefassten Türgriffe den

Passagieren entgegenstreckt, wird das klassische Öffnen der Türgriffe zur Mobilisierungs-Übung der Hand. So ist es fahrerseitig kaum möglich den Türgriff mit der rechten Hand zu bedienen. Und auch den Rettungskräften kann eine karosseriebündige Bauform der Griffe den Zugang zum Fahrzeug erschweren.

⊖ Für den Fahrer gibt es keinen Haltegriff am Dachhimmel.

3,3 Kofferraum-Volumen

Das Normal-Volumen des Kofferraums umfasst bestenfalls befriedigende 265 l. Entfernt man die Hutablage und belädt den #1 bis hoch zum Dach, bietet er bis zu 405 l Ladevolumen. Alternativ lassen sich bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Legt man die Rücksitzbank um und nutzt den Raum bis zur Fensterunterkante, wächst das Volumen auf 625 l. Das maximale Ladevolumen bei umgeklappten Rücksitzen und Beladung bis unter das Dach beträgt 1.155 l. Unterhalb des klappbaren Kofferraumbodens findet man mit rund 60 l zusätzlich einen großen Stauraum.

⊕ Positiv zu erwähnen ist das kleine Fach unter der Motorhaube (Frunk), welches mit 15 l genug Stauraum für das Tire-Fit-Set oder den Verbandskasten bietet. Das mitgelieferte Typ-2-Kabel passt allerdings nur mit Mühe in das Staufach mit Klappdeckel.

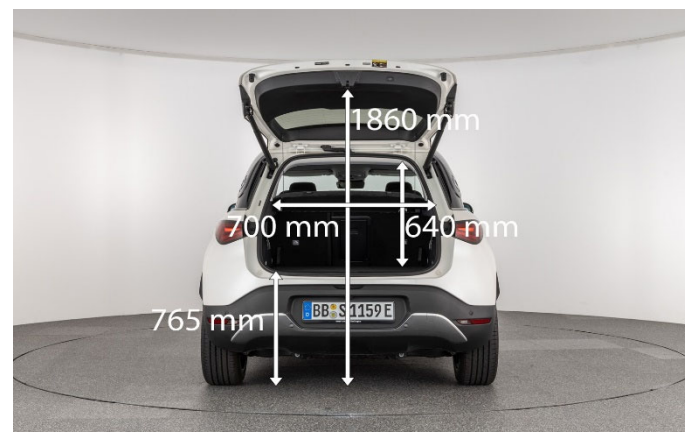


Das Ladevolumen beträgt bis unter die Hutablage 265 l. Bei umgeklappter Rücksitzbank und Beladung bis unters Dach sind maximal 1.155 l möglich.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich gut, wobei die mit 77 cm hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen weiteren Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Eine weitere Erleichterung in der Nutzung bringt die elektrische Heckklappe, die via Fußkick-Geste geöffnet werden kann. Schade: Leider gibt es neben der Taste zum Schließen des Kofferraums keine weitere Taste zum Verriegeln des Fahrzeugs. Der Laderaum erweist sich als sinnvoll nutzbar. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt rund 185 cm und stellt nur für große Personen ein Stoß-Risiko da.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht ein Absatz und damit eine nicht komplett ebene Ladefläche. Zudem fällt die



Die Ladekante liegt mit 77 cm recht hoch. Positiv: Zwischen Ladefläche und Ladekante gibt es keinen Absatz, was das Entladen erleichtert.

Beleuchtung mit einer Leuchte auf der Fahrerseite eher spärlich aus.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze des #1 sind asymmetrisch geteilt klappbar. Positiv ist, dass die Gurte beim Umklappen geführt werden und so ein Einklemmen beim Zurückklappen verhindert wird. Das ist nicht unbedingt klassenüblich, erleichtert die Bedienung und beugt Frust durch beschädigte Gurte vor. Zudem ist bis auf ein Transport- und Schienensystem alles an Bord, was man für sein Ladegut

benötigt: stabile, verchromte Verzurrösen, kleine Taschenhaken, zwei Staufächer mit Trennnetz pro Seite und ein z-förmig klappbarer Ladeboden. Darüber hinaus gibt es serienmäßig eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne. Ebenso serienmäßig mit an Bord ist das Staufach unter der Frontklappe (Frunk).

2,3

INNENRAUM

3,0

Bedienung

Die Bedienung des smart #1 folgt dem Trend aktueller Autos: weniger Tasten, mehr Touch. Das Anzeigekonzept besteht aus einer voll digitalen Instrumentenkombination (Display-Diagonale 9,2 Zoll), welche über die haptischen Tasten am Lenkrad bedient wird, und einem 12,8 Zoll großen Touch-Zentraldisplay. Zudem gibt es ein Head-up-Display, das Inhalte in die Frontscheibe projiziert. Die Steuerung des Tempomats, des Bordcomputers, sowie die Lautstärkeregelung und Telefon-Annahme klappt über die konventionellen Lenkradtasten einwandfrei und ist nach einer kurzen Eingewöhnungszeit einfach zu bewältigen. Die Navigation durch das Menü des Zentral-Displays erfordert deutlich mehr Eingewöhnungszeit - alleine schon auf Grund des hohen Funktionsumfangs. Hilfreich sind dafür die - leider berührungsempfindlichen und damit rückmeldungsarmen - Funktionstasten unterhalb des Displays, die wichtige Fahrzeugfunktionen schnell zugänglich machen und fahrrelevante Klima-Funktionen auf die erste Bedienebene bringen. Obwohl der Ansatz prinzipiell lobenswert ist, wären diese Funktionsfelder als klassische Tasten nutzerfreundlicher, da sie sich zuverlässiger bedienen lassen. Die komfortrelevanten Funktionen der Klimaanlage sind im Zentraldisplay untergebracht und deshalb via Touch während der Fahrt schlecht zu bedienen. In Summe wirkt das Zentraldisplay - nicht zuletzt durch die verspielte Anzeige - etwas überladen. Dazu kommt, dass es drei verschiedene Schnellwahlansichten für spezifische Einstellungen gibt. Die Shortcuts (Wischgeste vom oberen Bildschirmrand mit konfigurierbaren Kacheln, Schnellwahl Taste unter dem Monitor und Einstellungsübersicht in den Fahrzeugeinstellungen) verwirren, da man erst nach einiger Eingewöhnungszeit weiß, hinter welchem Menü sich welche Optionen verbergen. Praktisch ist die Funktion



Die Menüstruktur auf dem 12,8-Zoll-Monitor wirkt teilweise überladen und hat eine längere Eingewöhnung zur Folge. Zudem lassen sich die elektrischen Außenspiegel nur umständlich im Menü des Touchscreens verstellen.

"Fahreinstellungen", die mit nur zwei Bedienschritten eine ganze Liste an Einstellungen wie z.B. Fahrmodus, Rekuperation, Spurhalteassistent und Geschwindigkeitswarnung anpasst.

⊖ Eine Schwäche in der Bedienung ist die Einstellung der Außenspiegel. Hier verzichtet smart auf Schalter in der Fahrertüre und versteckt das Feature im Infotainment - vor allem beim Erstkontakt mit dem smart frustrierend. Darüber hinaus ist die Lichtbedieneinheit vom Fahrerplatz aus schlecht einsehbar. Zudem ist der Warnblinkschalter zu klein und als Touchfläche ausgelegt, was das Betätigen in Gefahrensituationen erschweren kann.

1,3

Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Media- und Konnektivitäts-Funktionen des smart sind auf dem Stand der Technik und können mittels Over-The-Air-Updates fortlaufend verbessert und erweitert werden. Ein Beispiel dafür ist die Smartphone-Anbindung mittels Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), die es zum Zeitpunkt des ersten Tests des smart #1 noch nicht gab, jetzt aber serienmäßig dabei ist. An dieser Stelle ist positiv anzumerken, dass der Hersteller auf seiner Website sehr transparent mit den Neuerungen des jeweiligen Updates umgeht und dazu sogar Erklärvideos veröffentlicht. Ebenfalls serienmäßig wird auch das Navigationssystem mit Online-Anbindung verbaut, das dank Echtzeitverkehrsdaten stets eine aktuelle Ankunftszeit ermittelt. Um die Ladeplanung auf längeren Strecken zu erleichtern, gibt es eine Laderoutenplanung. Letztere platziert die nötigen Ladestops automatisch entlang der Route und zeigt für jeden Stopp detaillierte Informationen wie beispielsweise die Auslastung sowie die maximale Ladeleistung der anvisierten Säule. Das Smartphone kann entweder mittels USB-Anschlüssen oder induktiver Ladeschale in einem gut

erreichbaren Fach in der Mittelkonsole geladen werden. Die Sprachsteuerung kann in weitgehend natürlicher Sprache erfolgen und muss nicht nach vorgegebenen Mustern gesprochen werden. So lassen sich beispielsweise Navigationsziele eingeben, die Temperatur der Klimaautomatik verändern und einiges mehr. In der Praxis stört, dass man - sofern man nicht mit einem Profil angemeldet ist - vor jeder Benutzung der Sprachbedienung einen Datenschutzhinweis bestätigen muss. Für den Radioempfang gibt es neben einem FM- und DAB-Tuner auch ein Online-Radio. Das Audiosystem ist in der Premium-Variante deutlich aufgewertet. Das Beats-Soundsystem verfügt über 13 Lautsprecher und bietet einen guten Klang. Zudem gibt es einige Funktionalitäten, die via App gesteuert werden können: So können die verbleibende Akkuleistung ausgelesen, die Klimaanlage gesteuert, sowie Lenkrad- und Sitzheizung aus der Ferne aktiviert werden. Das Löschen von privaten Daten wie beispielsweise letzten Zielen gelingt einfach.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der #1 bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz, was in dieser Klasse keine Selbstverständlichkeit ist. So reicht die Beinfreiheit für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern; die Kopffreiheit sogar für noch deutlich größere Personen. Das subjektive Raumgefühl ist zudem positiv.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Wie auch in der ersten Reihe, bietet der smart im Fond überdurchschnittlich viel Platz. So hat man hinten eine Beinfreiheit, die für Personen über zwei Metern Größe reichen würde, sofern der Vordersitz auf eine 1,85 m großer Person eingestellt ist. Auch die Kopffreiheit fällt großzügig aus, erst ab 1,95 m Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Positiv: Das Panoramaglasdach reicht auch bis über die zweite Sitzreihe und verbessert somit das Raumgefühl. Kleinere Einschränkungen für das Raumempfinden ergeben sich durch die breiten C-Säulen und die ansteigende Seitenlinie. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es ziemlich eng. Im Fond ist die Ambientebeleuchtung erwartungsgemäß nicht ganz so üppig wie in der ersten Reihe, aber dennoch vorhanden.

2,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Bei der Innenraumvariabilität wird der #1 seinen SUV-Wurzeln durchaus gerecht und zeigt sich von seiner nützlichen Seite. So lässt sich die Rückbank in ihrer Längsposition verstellen und die Rückenlehne zweistufig in ihrer Neigung justieren. Weiter bietet der smart großzügig dimensionierte Türtaschen (für 1-l-Flaschen) in der ersten Sitzreihe, sowie Verstaumöglichkeiten in und unter der Mittelkonsole. Sicherlich ein kleines Highlight: Das belüftete Fach unter der Mittelarmlehne, das über ein Drehrad zur Steuerung der Luftzufuhr verfügt. Des Weiteren lobenswert: Das

Maßgeblich verantwortlich dafür ist die hochgezogene Fahrgastkabine mit ihren großen Fensterflächen, aber auch das serienmäßig verbaute Panoramaglasdach und der helle Dachhimmel tragen dazu bei. Bei Nachtfahrt verbessert zudem die mehrfarbige Ambientebeleuchtung das Raumempfinden.



Sind die Vordersitze auf Personen von 1,85 m Körpergröße eingestellt, so finden auf der 2. Sitzreihe Personen bis knapp unter zwei Metern noch ausreichend Platz.

Brillenfach in der Überkopfkonsole, welches das Verstauen einer Sonnen- oder Ersatzbrille im Auto erleichtert. Das Handschuhfach ist ausreichend dimensioniert und beleuchtet, präsentiert sich aber in etwas lieblosem Hartplastik und ohne Abschließ-Möglichkeit. Ein nettes Feature ist der aus dem Handschuhfach ausklappbare Taschenhaken. Im Fond sind die Türfächer klein dimensioniert und die Becherhalter in der klappbaren Mittelarmlehne untergebracht. Zusätzlich gibt es noch Jackenhalter am Dachhimmel.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Smart nennt seine Fahrwerksauslegung "Komfortfederung" und beschreibt das Federungsverhalten des #1 damit treffend in einem Wort. Das kompakte SUV mit konventionellem, nicht verstellbarem Fahrwerk federt komfortabel und präsentiert sich auf unterschiedlichen Streckenabschnitten ausgewogen. Auf Autobahnen überzeugt der smart mit einem gutem Langstreckenkomfort, im Stadtverkehr bleibt das Fahrwerk akustisch unauffällig. Einzelhindernisse federt der #1 ebenfalls gut ab, wobei Querhindernisse

wie Speedbumps merklich an die Insassen weitergegeben werden. Einzig auf zügig gefahrenen Landstraßenkurven zeigt sich eine Kehrseite der Komfortauslegung. So fehlt dem SUV etwas an Aufbaukontrolle, welche sich in leichten Wank- und Nickbewegungen ausdrückt.

2,6 Sitze

Die Sitze des smart #1 sind, wie die Fahrwerksauslegung auch, auf Komfort getrimmt. Die Polsterung ist körpergerecht gestaltet, bietet durch ihre "One-fits-all"-Kontur aber wenig Seitenhalt. Der griffige Kunstlederbezug indessen kann die fehlende Konturierung wieder ein wenig kompensieren. Die Sitzverstellung gelingt an den beiden vorderen Sitzen dank voll-elektrischer Einstellung mühelos sowie genau und kann zudem auf der Fahrerseite via Memory-Funktion abgespeichert werden. Der Einstellumfang beschränkt sich auf die Grundfunktionen (Höhe, Längsrichtung und Rückenlehne) eine Sitzneigungseinstellung oder ausziehbare

Oberschenkelauflagen gibt es nicht. Über eine Vier-Wege-Lendenwirbelstütze und eine Gurthöhenverstellung verfügen beide Sitzplätze. Die Kopfstützen lassen sich nur in ihrer Höhe, nicht aber in ihrer Längsausrichtung verstellen. Sie wirken beim ersten Platznehmen etwas weit nach vorne gerichtet (dafür im Crashfall optimal) und benötigen für manche Fahrer eine kurze Eingewöhnungszeit. Der auf der Rückbank ansonsten bequemen Sitzposition abträglich ist die dünne Polsterung der Armauflagen in den Türen. Der Mittelsitz ist zudem nur für kurze Strecken empfehlenswert.

2,6 Innengeräusch

Der Innenraum des #1 ist per se gut gedämmt, das Geräuschniveau aber nicht überdurchschnittlich leise. Bei der Messung ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 66,5 dB(A) - ein recht guter Wert. Das Motorgeräusch ist wie zu erwarten kaum wahrzunehmen,

lediglich ein leises Surren der E-Maschine ist zu hören. Deutlicher treten die Windgeräusche hervor, was wohl zum größten Teil an der steil stehenden Frontscheibe und dem "harten" Übergang hin zum Dach liegen wird.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der #1 kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer daher, auch das Lenkrad ist beheizt. Dabei lässt sich der Automatikmodus der Klima in fünf und die Sitzheizung in drei Stufen feinjustieren. Praktisch: Der smart lässt sich via App vorklimatisieren. Zudem kann sogar die Sitzheizung per Fernfreigabe aktiviert werden. Eine Wärmepumpe, die der Umgebungsluft Wärme entzieht und den elektrischen smart so effizient aufheizt ist in der Variante Premium ebenfalls serienmäßig verbaut. Generell arbeitet die

Klimaautomatik ruhig und plausibel, allerdings wird ihre Bedienung via Touchscreen unnötig erschwert. Weitere positive Merkmale sind die serienmäßige Umluftautomatik sowie die separaten Luftausströmer und die abgedunkelten Scheiben im Fond.

⊖ Die Menge der ausströmenden Luft lässt sich nicht unabhängig von der Richtung einstellen, was ein feines dosieren verhindert.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des #1 mit Heckantrieb sind typisch für moderne Elektroautos: flott. So legt der smart die Beschleunigung von 15 auf 30 km/h in unter einer Sekunde zurück und befähigt damit zum mühelosen Einfädeln in den fließenden Verkehr. Und auch aus höheren Geschwindigkeiten beschleunigt der kompakte Stromer zackig: So geht es von 60 auf 100 km/h in nur 3,3 s und

von 80 auf 120 km/h in 4,3 s. Werte, die vor nicht all zu langer Zeit noch deutlich stärkeren (Verbrenner-)Fahrzeugen vorbehalten waren. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit zügigen 6,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 180 km/h angegeben. Das generelle Fahrerlebnis des smart ist, wenn es stur nach vorne geht, dynamisch.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des Antriebs ist Elektroauto-typisch gut. Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und vibrationsarm. Die Leistungsentfaltung entspricht nahezu dem Ideal: Die Motorkraft wird linear aufgebaut und ist gut dosierbar. Das

Ansprechverhalten unterscheidet sich in den Driving-Modes Eco, Komfort und Sport von leicht verzögert bis sportlich direkt.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Getriebewahlhebel befindet sich an der Lenksäule und ist damit immer in idealer Griffposition. Das Schaltschema des Hebels ist logisch und benötigt kaum Gewöhnungsaufwand. Dadurch, dass der #1 ein Reduktionsgetriebe mit nur einem Gang verbaut hat, gibt es keine Schaltvorgänge und damit keine Zugkraftunterbrechungen. Zudem hat der smart eine Autohold-Funktion an Bord, die die Handbremse im Stillstand automatisch

anzieht und löst. Die Rekuperationsstufen lassen sich nur über den Zentralmonitor einstellen, haptische Tasten oder Schaltwippen wären die bedienerfreundliche Lösung.

⊖ Die Neutralstellung des Gangwahlhebels muss sehr sensibel eingelegt werden, da der Rastpunkt nicht ganz so definiert ist, wie man es sich wünscht.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des #1 lässt keinen Grund zur Kritik. Zupft man bei Geradeausfahrt vehement am Lenkrad (Beispiel Schreckmoment), setzt der smart diesen Lenkimpuls zwar in eine Fahrtrichtungsänderung um, bleibt dabei aber fahrstabil. Der Geradeauslauf ist stets gut und fördert ein entspanntes Fahren. Im ADAC Ausweichtest kann der kompakte Chinese mit seinem überarbeiteten Stabilitätsprogramm ebenfalls überzeugen. Im vorausgegangen Test im Sommer 2023 fiel das ESP durch seine zu späten Eingriffe negativ auf. Der ADAC hat smart mit dem Fahrverhalten konfrontiert, woraufhin der Hersteller die Software nachbesserte und ohne Werkstattaufenthalt auf die Kundenfahrzeuge aufspielte. Der Notspurwechsel (abruptes, maximales Weglenken vom Hindernis) gelingt unaufgeregt, die Zielgasse ist gut zu treffen. Da nur leichtes Untersteuern und kein

Übersteuern auftritt, stellt der smart seinen Fahrer vor keine allzu großen Herausforderungen. Die ESP-Regeleingriffe sind zielgerichtet und kaum merklich, der smart ist damit sicher abgestimmt. Durchfährt man den Parcours möglichst schnell, präsentiert sich das kompakte SUV von seiner fahrdynamischen Seite. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind hoch, der smart fühlt sich für seine Bauform agil an und bietet Fahrfreude. Provoziert man in der Kurve eine schnelle Verschiebung der Achslast auf die Vorderachse (Bremsen oder schnell vom Fahrpedal gehen) beginnt das Heck spürbar zu drängen und es kann leichtes Gegenlenken notwendig sein. Das ESP greift dann aber zielsicher ein und stabilisiert den smart schnell. Die Traktion ist bei Trockenheit gut, leichten Schlupf bei Nässe könnte die Traktionskontrolle noch feiner abregeln.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des smart vermittelt schon auf den ersten Metern einen sportlich-direkten Charakter, der, in Anbetracht des unschuldigen Auftritts, beinahe etwas überraschend ist. Die direkte Übersetzung macht den #1 auch in der Stadt (z.B. bei Abbiegungen) wendig, von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen. Die Bedienkräfte liegen auf einem angenehmen Niveau; sie sind beim Rangieren und im niedrigen Geschwindigkeitsbereich gering und nehmen mit steigender Geschwindigkeit zu, was der Fahrzeugkontrolle zugutekommt. Zudem lässt sich die Lenkunterstützung im Infotainment in drei

Stufen justieren. Die Zielgenauigkeit ist ebenfalls gut, die Zentrierung ist fühlbar und unterstützt damit eine mühelose Geradeausfahrt. Zu einer richtig guten, gefühlvollen Lenkung fehlt es etwas an Rückmeldung, dennoch zählt sie im Umfeld der kompakten Elektro-SUV zu den besseren Lenkungen.

⊖ Etwas verwunderlich und störend ist das kurze Verhärten der Lenkung direkt nach dem Start. Hier dauert es nach dem Losfahren eine Gedenksekunde, bis die Lenkkraftunterstützung einsetzt.

3,0 Bremse

Die Bremse des #1 liefert keinen Grund zur Beanstandung. Sie ist ordentlich dosierbar und vermittelt ein passables Pedalfeeling. Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 36,8 m nur

Mittelmaß. Die Stärke der Rekuperationsverzögerung ist im Menü einstellbar, mit der Funktion "S-Pedal" bremst der #1 bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive) ab.

1,5

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der #1 in der Variante Premium alles mit an Bord, was smart für sein Kompakt-SUV anbietet - zudem ist er auch im Klassenvergleich sehr gut ausgestattet. Er beobachtet den Verkehr und warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen, vor Querverkehr (Front und Heck) und leitet selbstständig eine Notbremsung ein - auch beim Rückwärtsrangieren. Zudem warnt der smart vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält bis 150 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und bietet zudem die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung) sowie einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der smart Geschwindigkeitsbegrenzungen und übernimmt diese einstellbar in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurhaltefunktionen des smart reichen vom Spurhalteassistenten bis hin zum Spurführungsassistenten, der auf der Autobahn bis 130 km/h und im Stop-and-Go-Betrieb bis 60 km/h (Stauassistent), zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer; dieser muss in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen, ein kapazitiver Lenkradkranz für die „Hands-off-Erkennung“ wäre die komfortablere Lösung. Im Falle einer Gefahrensituation unterstützt der smart den Fahrer beim Ausweichmanöver und signalisiert eine Notbremsung mit flackernden Bremslichtern und aktiviert die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zudem kontrolliert das Fahrerüberwachungssystem den Fahrer via Kamera permanent in seiner Aufmerksamkeit. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den smart sicher abzubremsen. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentralsdisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

⊖ Wenn man in der Standardeinstellung losfährt und nicht vor Fahrtbeginn einige Einstellungen manuell ändert, nervt der #1 mit seinem Hinweiston-Konzert. Mal blubbert es, mal piepst es, dann vibriert das Lenkrad. Logisch, viele der Assistenten sind gesetzlich vorgeschrieben, nichtsdestotrotz könnten die Warntöne etwas zurückhaltender und die Warnschwellen etwas großzügiger sein. So kommt es bei der standardmäßig aktivierten Fahreraufmerksamkeitswarnung, bei dem der Fahrer permanent von einer Kamera beobachtet wird, schon beim Betätigen der Klimasteuerung zu einer Warnung, wenn man mit dem Blick etwas

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

länger auf dem Zentraldisplay verweilt. Im Alltag sorgt das für Verdruss. Immerhin implementiert smart Shortcuts, um die Warnsysteme zu justieren. Mit der Funktion "Fahreinstellung" lässt sich beispielsweise der Geschwindigkeitsassistent (ISA), der bei jeder noch so kleinen Geschwindigkeitsüberschreitung einen Warnton ausspielt, mit zwei Klicks im Infotainment einschränken - andere Hersteller ermöglichen das mit einem Klick am Lenkrad. Besonders störend wird der Assistent dann, wenn die Verkehrszeichenerkennung öfter mal falsch liegt. Der

Aufmerksamkeitsassistent hingegen muss über einen anderen Shortcut deaktiviert werden, wenn man die Warnungen als störend empfindet. Zudem könnte der Spurfolgeassistent des Smart Pilot besser mit dem Fahrer harmonisieren. Ist die automatische Spurführung auf der Autobahn aktiviert, erfolgt der Spurwechsel beim manuellen Eingriff des Fahrers - also beim "mitlenken" - oft ruppig. Bemüht man den automatischen Spurwechsel, muss man dem System seine Zeit geben.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der smart sehr gut ab und erzielt 96 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 11/2022). Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Center-Airbag zwischen den vorderen Sitzen, der eine Kollision der beiden vorderen Insassen abschwächt. Knieairbags gibt es nicht, ebenso wenig Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Laut Euro NCAP bietet der smart für verschiedene Körpergrößen und Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau. Zudem leisten die Sitze der ersten und der zweiten Reihe einen guten Schutz gegen ein Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,95 m großen Menschen guten Schutz, hinten immerhin bis knapp 1,80 m großen Personen. Nach einem Unfall

bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Zudem sorgt die Heckaufprallabschwächung dafür, die Folgen eines Auffahrunfalls abzumildern.

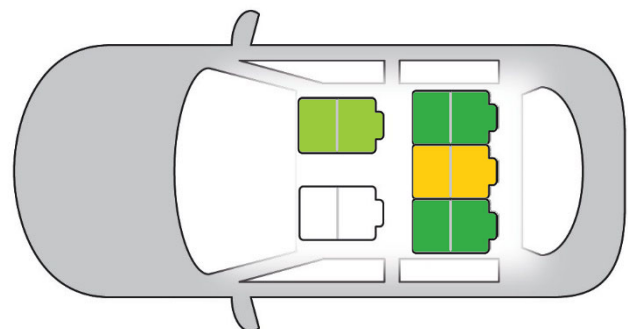
⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem gibt es kein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann. Des Weiteren können die eingelassenen Türgriffe Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Türgriffen erschweren.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 89 Prozent als gut bewertet (Test 11/2022). Für die Montage von Kindersitzen bietet der smart eine iSize-Freigabe auf dem Beifahrersitz, sowie auf den beiden äußeren Sitzen im Fond. Dabei ist die Gurtgeometrie für die Montage des Kindersitzes auf dem Beifahrersitz für bestimmte Kindersitze eingeschränkt, auf den beiden Rücksitzen passen alle vom ADAC getesteten Kindersitzarten. Der Mittelsitz der Rücksitzbank verfügt nicht über eine Isofix-Verankerung; mit dem Gurt lassen sich Kindersitze, trotz etwas ungünstiger Anlenkpunkte aber befestigen. Nutzt man im Fond eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf dennoch ratsam. Die Airbagabschaltung erfolgt über einen Schlüsselschalter an der Seite der Instrumententafel.

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)

3,1 Fußgängerschutz

Euro NCAP bewertet den Fußgängerschutz des #1 mit 71 Prozent - ein ordentliches Ergebnis. Im Bereich der aktiven Fußgängersicherheit verfügt der smart über einen vorausschauenden

Notbremsassistenten, welcher auf Fußgänger und Fahrradfahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 90 km/h reagiert.

1,4

UMWELT/ECOTEST

0,9

Verbrauch/CO2

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 19,2 kWh pro 100 km ermittelt. Für ein Elektroauto im SUV-Format ist dieser Wert gut, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen ermittelt wurde. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 22 kW (32 A). Um die netto 62 kWh große Batterie einmal komplett vollzuladen, werden 77,4 kWh benötigt. Das Antriebssystem des #1 ist im Betrieb also durchaus effizient,

die Ladeverluste sollten aber geringer ausfallen. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den #1 eine Reichweite von 400 km. Aus den 19,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 96 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 51 Punkte.

1,9

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 Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 19,2

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 78 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der #1 im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe steht der smart aber sehr gut da, weil er 93 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

k.A.

AUTOKOSTEN

k.A.

Monatliche Gesamtkosten

Die getestete Ausstattungsvariante Premium kostet 47.490 Euro und ist die höchste verfügbare Variante unter den Heckantriebsmodellen. Sie punktet mit einer sehr umfangreichen Ausstattung, die sowohl in Sachen Technik als auch Komfort alle Features an Bord hat, die smart für den #1 anbietet. Mit dabei sind dann beispielsweise eine Wärmepumpe, ein Head-up-Display und ein Premium-Soundsystem. Die Unterhaltskosten des #1 halten sich in Grenzen. Zum einen sind rein elektrisch angetriebene Autos bis

2030 in Deutschland steuerfrei, zum anderen sollten die Kosten für Wartung überschaubar ausfallen, da es im Vergleich zu Verbrennern deutlich weniger mechanische Teile und keinen Ölwechsel gibt. Einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter aus dem Stand das üppige Drehmoment nutzt. Die Garantie entspricht mit zwei Jahren auf das Gesamtfahrzeug und 8 Jahre/160.000 km auf die Hochvoltkomponenten dem marktüblichen Durchschnitt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	#1 Pure (7,4 kW OBC)	#1 Pro (7,4 kW OBC)	#1 Premium (22 kW OBC)	#1 Pulse (22 kW OBC)	#1 Brabus (22 kW OBC)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	200 (272)	200 (272)	271 (368)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm]	343	343	343	470	584
0-100 km/h [s]	6,7	6,7	6,7	4,9	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,1 kWh E	18,1 kWh E	16,8 kWh E	18,2 kWh E	18,2 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/21	15/20/21	15/20/21	19/25/22	19/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68	68	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	36.990	39.490	47.490	47.490	52.490

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	10,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	145/341/630
• Dachlast/Anhängelast [kg]	27/873
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,78
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	56,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	113

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	200 kW(272 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	75 kW
maximales Drehmoment	343 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	19,2 kWh/100km/403 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	66 kWh/62 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	77,4 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Menü

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	19 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja (A)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

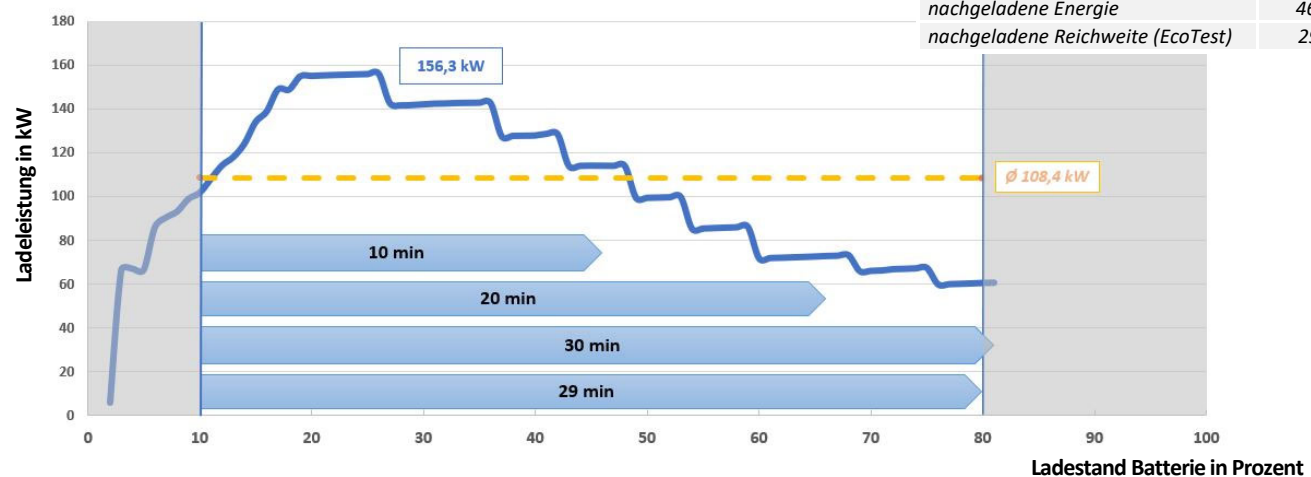
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (V, A, kW, km/hr)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	59,5 - 33,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	59,5 - 10,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	19 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 150 kW	29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	200 kW/272 PS
Maximales Drehmoment	343 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,8 kWh
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R 19
Länge/Breite/Höhe	4.270/1.822/1.636 mm
Leergewicht/Zuladung	1.800/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	313/976 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Batteriekapazität	62 kWh
Garantie Allgemein/Rost 2 Jahre und 1 Jahr Anschlussgarantie (in Verbindung intergriertem Servicepaket)/6 Jahre	
Produktion	China, Hangzhou

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R 19 99V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6 Q
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	19,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	n.b.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 96 g/km)
Reichweite	400 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.832/438 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/625/1.155 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.484 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

smart #1 Premium (22 kW OBC)

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsassistent	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör)	Option
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,1
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	1,8	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	3,0
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,5
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	1,4
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	0,9
Federung	2,8	Schadstoffe	1,9
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,9		

Stand: März 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutät