



smart #3 Premium (22 kW OBC)

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

Der #3 ist der zweite Ableger einer komplett neuen Modelloffensive von smart. Dabei basiert das flachere und längere Crossover auf dem zuvor eingeführten Kompakt-SUV namens #1. Im ADAC Autotest tritt der in China gefertigte Stromer mit Heckantrieb in der höchsten Ausstattungsvariante Premium an und lässt somit ausstattungsstechnisch kaum noch offene Wünsche. Die aerodynamische Form und der effiziente Antrieb verhelfen zu einem guten Ergebnis im ADAC Ecotest: Mit 18,2 kWh/100 km verbraucht der #3 eine Kilowattstunde weniger als der zuvor getestete #1. Der 62-kWh-Akku (Nettokapazität) ermöglicht damit eine ordentliche Reichweite von 410 km. Erfreulich: Dank serienmäßigem 22-kW-Ladegerät kann das Wechselstrom-Laden besonders schnell absolviert werden. Sein optisch angekündigtes Dynamik-Versprechen kann der #3 im Test einlösen. Hier überzeugt er mit spielerisch, freudigem Handling und einer stimmigen Lenkung. Während der niedrigere Aufbau bei Fahrverhalten und Verbrauch noch Vorteile bringt, wirkt er sich beim Kofferraum negativ aus: 255 l Normalvolumen sind in dieser Klasse das untere Ende. Die restlichen Kritikpunkte teilt er sich mit dem #1. Das Bediensystem ist ablenkungsintensiv und den Assistenzsystemen fehlt - trotz großem Funktionsumfang - der Feinschliff. Preislich rangiert der Testwagen knapp unterhalb der 50.000-Euro-Marke - ein stolzer Preis für einen Quasi-Newcomer. **Konkurrenten:** u.a. Cupra Born, Lynk & Co. 02, BMW iX2, VW ID.3, Zeekr X.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, agiles Fahrverhalten, serienmäßiges 22-kW-AC-Laden
- ⊖ kleiner Kofferraum, ablenkungsintensives Bediensystem, unergonomische Türgriffe, Assistenzsystemen fehlt der Feinschliff

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN k.A.

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,4
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest ★★★★★

2,7

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des smart #3 bewegt sich zumeist auf einem guten Niveau, lässt aber 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 optisch ansprechend und praktisch: Unter der Frontklappe ist alles großflächig verkleidet, 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 deutlich klappern. Der Innenraum vermittelt von Seiten der Materialqualität 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.

⊖ Bei stärkerem Beschleunigen oder Bremsen hört man sporadisch, wie die Innenverkleidung akustisch arbeitet und knarzt. Vor allem im Bereich der Fensterdichtungen vernimmt man Quietschgeräusche, was wenig solide wirkt.

3,3

Alltagstauglichkeit

Die 66 kWh große Batterie (62 kWh nutzbare Nettokapazität) des smart #3 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 Kofferramboden verstaut werden oder im Fach unter der Frontklappe. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 18,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von ordentlichen 410 km. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert ca. 34 Stunden. 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 dauerte im Test rund 30 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule - ein ordentlicher Wert im Klassenvergleich. Der smart kann im Test die angegebene maximale Ladeleistung von 150 kW mit 157 kW sogar übertreffen. Er erreicht letztere recht schnell, hält das Niveau aber nur kurz und baut dann stufenweise wieder ab. 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 Vor-konditionieren - das ist vorbildlich. 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 4,40 m und einer Breite von 2,05 m (inkl. Außenspiegel) ist der fünfsitzige #3 (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) gerade noch ausreichend kompakt, um auch im urbanen Verkehr zurecht zu kommen. Die maximale Zuladung des gut 1,8 t schweren Testwagens beträgt 442 kg - das genügt in der Regel noch für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Für den Dachtransport gibt es im Vergleich zum #1 keine Reling, die zulässige Dachlast von 50 kg ist aber die gleiche. 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 #3 bis zu einem Gewicht von 1,6 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst).

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, das nur bei kleinen Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht.

2,6 Licht und Sicht

Die im Vergleich zu seinem Plattformbruder aerodynamischere Form bezahlt der #3 unter anderem mit einer schlechteren Sicht auf die Fahrzeugenden. Front- und Heckscheibe stehen sehr schräg, was den Blick auf die Enden erschwert. Die vordere Kante der Motorhaube lässt sich nur abschätzen, nach hinten gelingt dies etwas besser, da der untere Abschluss des Heckfensters in etwa das Ende des #3 anzeigt. Niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug erkennt man dank der flachen Motorhaube sehr gut. Nach hinten nur ausreichend. Smart ist sich dessen bewusst und spendiert in der Variante Premium alle Einpark-Helfer serienmäßig. Mit dabei sind Einparksensoren vorn und hinten sowie eine 360-Grad-Kamera. Zudem gibt es einen Einparkassistenten, der selbstständig in Parklücken manövriert. Die Rundumsicht des #3 fällt nur marginal schlechter als die des #1 aus, wird aber vor allem nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen verdeckt. In Sachen Lichttechnik rüstet smart den #3 wie heutzutage üblich mit LED-Scheinwerfern aus. Die Premium-Variante verfügt über die sogenannten "Cyberspark LED+"-Scheinwerfer, die zahlreiche Lichtfunktionen mit sich bringen. Die Matrix-Scheinwerfer verfügen über 24 LEDs 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 arbeitet 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.

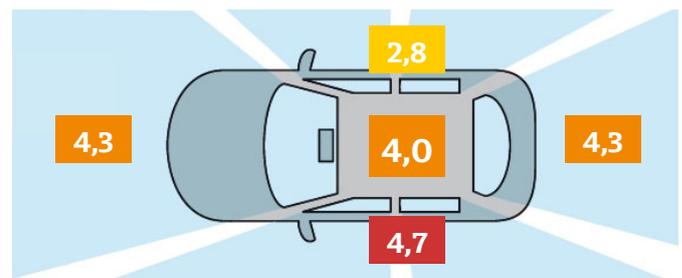
⊖ Bei Nachtfahrt fallen zwei Punkte negativ auf: Die beleuchteten Luftausströmer spiegeln sich in den Außenspiegeln und der Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) in den Spiegeln kann den Fahrer beim Blick zur Seite blenden, da das Licht kompakt gebündelt aus dem Außenspiegeln austritt. Zudem fehlt die Option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



Aufgrund seiner aerodynamischen Form bietet der Smart #3 eine eingeschränkte Rundumsicht, die aber durch umfassende Einparkhilfen kompensiert wird.

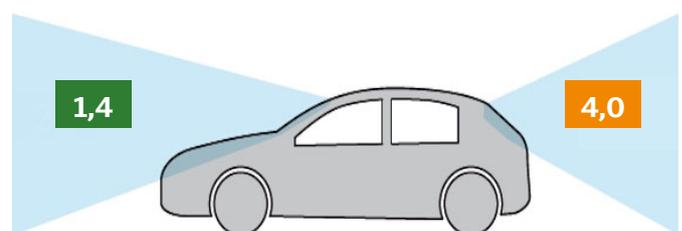
Rundumsicht

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.



die nicht nur die eigene Sicht verbessert, sondern auch die Blendung des Gegenverkehrs reduzieren kann.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den #3 klappt für Fahrer und Beifahrer recht komfortabel. Die E-Auto typisch erhöhte Sitzposition (Sitzhöhe 50 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) erleichtert das Ein- und Aussteigen. Limitierend hingegen wirkt die sehr schräg stehende A-Säule sowie die weit vorn befindliche B-Säule. Der Einstieg in die zweite Reihe gelingt ordentlich. Hier ragt der Radlauf deutlich in die Einstiegsöffnung, zudem verläuft die Dachlinie niedrig - zumindest der Fußraum bietet ausreichend Platz. Das "Durchrutschen" klappt einfach, da es keinen Mittelunnel 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.

⊖ Für den Fahrer gibt es keinen Haltegriff am Dachhimmel. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,4 Kofferraum-Volumen

Das Normalvolumen des Kofferraums beträgt spärliche 255 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und belädt den #3 bis hoch zum Dach, gibt er bis zu 335 l Ladevolumen frei. Alternativ lassen sich bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Legt man die Rücksitzbank um und nutzt den Raum bis zur Fensterunterkante, wächst das Volumen auf 685 l. Das maximale Ladevolumen bei umgeklappten Rücksitzen und Beladung bis unter das Dach beträgt 1170 l. Unterhalb des klappbaren Kofferraumbodens findet man mit rund 70 l zusätzlich einen großen Stauraum, das Staufach unter der Frontklappe (Frunk) fasst 15 l.



Der #3 bietet ein Kofferraumvolumen von 255 Litern, erweiterbar auf bis zu 1170 Liter bei umgeklappten Rücksitzen, ergänzt durch 70 Liter zusätzlichen Stauraum unter dem Ladeboden und einem 15 Liter großen Frunk.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich ordentlich, wobei die mit 77 cm recht hohe Ladekante das Beladen erschwert. Ab der Ladekante unterscheiden sich #1 und #3 aber deutlich. Während man in den konservativer gestalteten #1 "ebenerdig" ein- und ausladen kann, muss man beim dynamischen Bruder eine Schwelle von neun Zentimeter überwinden. Zudem ist nicht nur die Ladeöffnung per se kleiner, sondern auch die unteren Ecken stark abgerundet, was Platz zum Einladen verschenkt. Den Alltag erleichtert die elektrisch betätigte Heckklappe, welche auf einen Fußkick reagiert und sich in der Öffnungshöhe einstellen lässt. Bis 1,85 m Körpergröße muss man sich keine Sorgen um seinen Kopf machen. Sollte man sich stoßen, ist das Heckklappenschloss zumindest mit Kunststoff ummantelt.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht zwar keine Stufe, das Durchschieben von langen und schweren Gegenständen wird durch die ansteigende Rückbank aber erschwert. Zudem ist der Kofferraum mit nur einer Leuchte schwach ausgeleuchtet.



Die Kofferraumnutzbarkeit ist trotz hoher Ladekante ordentlich, wobei #1 einen ebenen Ladeboden bietet, während #3 eine neun Zentimeter hohe Schwelle und eine kleinere, abgerundete Ladeöffnung aufweist.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze des #3 sind asymmetrisch im Verhältnis 40 zu 60 teilbar. 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, Taschenhaken, zwei Staufächer mit Trennnetz pro Seite und ein klappbarer Ladeboden und Stauraum darunter. Darüber hinaus gibt es serienmäßig eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne. Ebenso serienmäßig mit an Bord ist das Staufach unter der Frontklappe.

2,5 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Bedienung des smart #3 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 serienmäßiges Head-up-Display, das Fahrinformationen 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 Schnellwahlsichten für spezifische Einstellungen gibt. Die Shortcuts (Wischgeste vom oberen Bildschirmrand mit konfigurierbaren Kacheln, Schnellwahltaste 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 "Fahreinstellungen", die mit nur zwei Bedienschritten eine ganze Liste an Einstellungen wie z.B. Fahrmodus, Rekuperation, Spurhalteassistent und Geschwindigkeitswarnung anpasst.



Die Bedienung des smart #3 kombiniert ein digitales Cockpit und Lenkradtasten mit einem zentralen Touchscreen, wobei wichtige Funktionen teils gut, teils weniger intuitiv gelöst sind.

⊖ 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 verwirrend. 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. 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 Ladestopps 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 u.a. der Akkustand angezeigt, die Klimaanlage gesteuert, sowie Lenkrad- und Sitzheizung aus der Ferne aktiviert werden. Das Löschen von privaten Daten wie beispielsweise letzten Zielen gelingt einfach.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der #3 bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. 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 recht gut, was auch an dem serienmäßigen Panoramadach

liegt. Im Vergleich zum #1 ist das Raumgefühl aber aufgrund der niedrigen Dachlinie und den schmalen Fenstern etwas weniger luftig. Bei Nachtfahrt verbessert die mehrfarbige Ambientebeleuchtung das Raumempfinden.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Wie auch in der ersten Reihe, bietet der smart im Fond überdurchschnittlich viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für Personen über zwei Meter Größe. Die Kopffreiheit fällt knapper aus, etwa ab 1,95 m Körpergröße geht man mit dem Dach auf Tuchfühlung. Positiv: Das Panoramaglasdach reicht auch bis über die zweite Sitzreihe und verbessert somit das Raumgefühl. Eingeschränkt wird das Raumempfinden durch die direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säulen sowie die hohe Seiten- und niedrige Dachlinie. 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, immerhin leuchtet der Luftausströmer am Ende der Mittelkonsole in Wunschfarbe.



Der Smart bietet im Fond überdurchschnittliche Beinfreiheit, ausreichend Platz für zwei Erwachsene, jedoch eingeschränkte Kopffreiheit für Personen über 1,95 m, wobei das Panoramaglasdach das Raumgefühl verbessert.

2,9 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität muss man im #3 Abstriche machen. So lässt sich die Rückbank im Gegensatz zum #1 weder in ihrer Längsposition verstellen noch in der Neigung justieren. Immerhin bietet das Crossover großzügig dimensionierte

Türtaschen (für 1-l-Flaschen) in der ersten Sitzreihe, sowie Verstaumöglichkeiten in und unter der Mittelkonsole. Praktisch: Das belüftete Fach unter der Mittelarmlehne, das über ein Drehrad zur Steuerung der Luftzufuhr verfügt. Des Weiteren

lobenswert: Das Brillenfach in der Überkopfkonsolle, 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. An den Rückseiten der Vordersitze gibt es geschlossene Lehnentaschen. Zusätzlich gibt es noch Jackenhalter am Dachhimmel.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Smart nennt seine Fahrwerksauslegung "Komfortfederung" und beschreibt das Federungsverhalten des #3 damit treffend in einem Wort. Das Crossover mit konventionellem, nicht verstellbarem Fahrwerk federt komfortabel und präsentiert sich auf unterschiedlichen Streckenabschnitten ausgewogen. Auf der Autobahn überzeugt der smart mit einem weitgehend gutem Langstreckenkomfort. Ebenso im Stadtverkehr schlägt

sich der smart gut. Querhindernisse wie Speedbumps federt der #3 zumeist gut ab, wohingegen Unebenheiten wie beispielsweise abgesenkte Gullydeckel merklich an die Insassen weitergegeben werden. Im Gegensatz zum #1 zeigt der flachere #3 auf zügig gefahrenen Landstraßenkurven weniger Wank- und Nickbewegungen und fühlt sich damit für die Insassen noch etwas komfortabler an.

2,9 Sitze

Der #3 hat sportlich gezeichnete Sitze, die rein optisch gut zum dynamischen Äußeren passen. Der Komfort kann größtenteils überzeugen, wobei großgewachsene Personen vor den Kauf unbedingt probesitzen sollten. Die Sitzflächen sind komfortabel gepolstert und bieten auch auf längeren Etappen anhaltenden Komfort. Der Seitenhalt erfüllt die Erwartungen an einen sportlich geschnittenen Sitz. Da die Kopfstütze fest mit der Rückenlehne verbunden ist, lässt sie sich nicht in der Höhe verstellen. Da sie zudem recht weit nach vorn steht, kann sie großen Personen schnell unangenehm in den Rücken drücken, wodurch sich keine komfortable Sitzposition mehr ergibt. Staturen mit normaler Größe werden mit dem Sitz aber gut zu recht kommen. 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 elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze und eine Gurthöhenverstellung verfügen beide Sitzplätze. Auf der Rückbank geht es weniger bequem zu. Zwar ist die Polsterung komfortabel, doch der Kniewinkel spitz und die Abstützmöglichkeit für die Arme unbequem. Zudem ragen auch hinten die Kopfstützen weit über die Rückenlehne hinaus, weshalb größere Personen sie immer nach oben verstellen müssen. Der Mittelsitz ist erhöht und weniger komfortabel, also nur für kurze Strecken empfehlenswert.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der Innenraum des #3 ist per se gut gedämmt, das Geräuschniveau aber nicht überdurchschnittlich leise. Bei der Messung bei 130 km/h 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. Windgeräusche treten dank der aerodynamischen Karosserie ebenfalls nicht über Gebühr zum Vorschein.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der #3 ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, auch das Lenkrad ist beheizt. Dabei lässt sich der Automatikmodus der Klimaanlage in fünf und die Sitzheizung in drei Stufen feinjustieren. Praktisch: Der smart lässt sich via App vorklimatisieren. Zudem kann sogar die Sitzheizung per

Fernsteuerung aktiviert werden. Eine Wärmepumpe, die der Umgebungsluft Wärme entzieht und den elektrischen smart so effizient aufheizt, ist in der Variante Premium ebenfalls serienmäßig verbaut. Weitere positive Merkmale sind die serienmäßige Umluftautomatik und die abgedunkelten Scheiben im Fond.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des heckangetriebenen #3 mit 200 kW (272 PS) sind typisch für moderne Elektroautos: antritts- und durchzugsstark. So legt der smart die Beschleunigung von 15 auf 30 km/h in schnellen 0,8 s 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 2,9 s und von 80 auf 120 km/h in 3,8 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 flotten 5,8 s an. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h abgeregelt. Trotz gleich starker Motorisierung, ist der #3 in allen Disziplinen ein gutes Stück zügiger unterwegs als der #1 und untermauert damit seinen Anspruch, die dynamische Alternative zu sein. Er fühlt sich in allen Lebenslagen kräftig an und lässt im Alltag nie an Durchzugsstärke vermissen.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des #3 ist elektroauto-typisch gut. Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und vibrationsfrei. Die Leistungsentfaltung entspricht nahezu dem Ideal: Die Motorleistung 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 #3 ein Reduktionsgetriebe mit nur einem Gang verbaut hat, gibt es keine Schaltunterbrechungen. 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.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des #3 fällt gut aus. Reißt man bei Geradeausfahrt vehement am Lenkrad (Beispiel: Schreckmoment), quittiert der smart dies mit moderaten Aufbaubewegungen und einer nur geringfügigen Richtungsänderung. Provoziert man in der Kurve eine schnelle Verschiebung der Achslast auf die Vorderachse (beispielsweise: bremsen inmitten einer zu schnell angefahrenen Kurve), beginnt das Heck zwar zu drängen, korrigierendes Gegenlenken ist aber nur in geringem Ausmaß vonnöten. Der Geradeauslauf ist gut, Fahrbahnunebenheiten und Längsrinnen bringen den smart kaum aus der Ruhe. Der Notspurwechsel (abruptes, maximales Weglenken vom Hindernis) im ADAC Ausweichtest gelingt weitgehend unaufgeregt. Die direkte Lenkung ermöglicht ein schnelles

Weglenken vom Hindernis, beim Zurücklenken in die eigene Fahrspur tritt nur leichtes Untersteuern und kein Übersteuern auf. Die ESP-Regeleingriffe sind zielgerichtet und kaum merklich. Durchfährt man den Pylonen-Parcours möglichst schnell, gefällt der Crossover mit seinem spielerisch-dynamischen Fahrverhalten. Das ESP lässt das Heck leicht mitlenken, in der Ausfahrgasse muss der dezent wankende smart mit leichtem Gegenlenken auf Kurs gehalten werden. Der #3 fühlt sich dabei nicht nur agil an, sondern münzt den subjektiven Eindruck auch in schnelle Durchfahrtschwindigkeiten um. Die Traktion des "Hecktrieblers" ist zumeist gut, bei Nässe könnte die Traktionskontrolle noch feinfühleriger regeln.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des smart vermittelt schon auf den ersten Metern einen sportlich-direkten Charakter, der #3 liegt damit

gut in der Hand. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, womit die Lenkung direkt genug ist, ohne

dabei in der Mittellage nervös zu wirken. Die Bedienkräfte liegen auf einem angenehmen Niveau. Beim Rangieren und im niedrigen Geschwindigkeitsbereich sind sie gering, mit steigender Geschwindigkeit nehmen sie zu, was mehr Fahrzeugkontrolle bietet. 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 Elektromodelle zu den besseren Lenkungen.

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

2,9 Bremse

Die Bremse des #3 liefert keinen größeren Grund zur Beanstandung. Sie ist ordentlich dosierbar und vermittelt ein passables Pedalfeeling. Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 36,1 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen) allerdings nur Mittelmaß. Die Stärke der Rekuperationsverzögerung ist im Menü einstellbar, mit der Funktion "S-Pedal" bremst der #3 bis in den Stillstand (One-Pedal-Driving) ab.

1,6 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der #3 in der Variante Premium alles mit an Bord, was smart für sein Kompakt-SUV anbietet - und auch im Klassenvergleich ist er 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) und 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 über den 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung 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 messend)

übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer; dieser muss in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. 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 permanent in seiner Aufmerksamkeit. Erkennt das System einen handlungsunfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent dem 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 Zentraldisplay 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 #3 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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der smart #3 gut ab und erzielt 90 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 12/2023). 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. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,85 m großen Personen guten Schutz, hinten nur bis knapp 1,70 m. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren.

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 länger auf dem Zentraldisplay verweilt. Im Alltag sorgt das für Verdross. 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 nur einem Tastendruck. 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 harmonieren. 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.

Zudem setzt der smart über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, wenn möglich wird eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Die serienmäßige Heckaufprallabschwächung sorgt dafür, die Folgen eines Auffahrunfalls abzumildern.

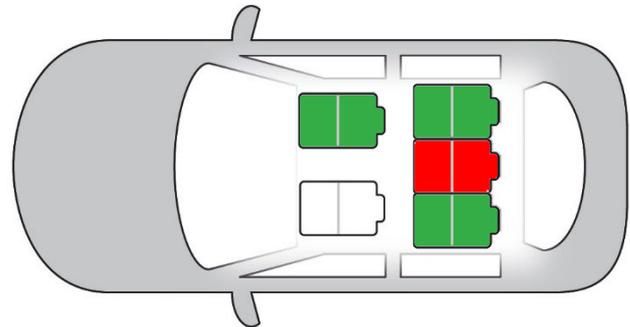
⊖ Das Warndreieck wird standardmäßig unter dem Kofferraumboden verstaut und ist bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Zudem gibt es kein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor herumfliegendem Ladegut zu schützen kann. Des Weiteren können die eingelassenen Türgriffe Rettungsarbeiten im Vergleich zu konventionellen Türgriffen erschweren.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte als gut bewertet (Test 12/2023). Der smart bietet eine iSize-Freigabe auf dem Beifahrersitz sowie auf den beiden äußeren Sitzen im Fond. Dabei lassen sich vorn wie hinten alle vom ADAC getesteten Kindersitzmodelle befestigen. Der Mittelsitz der Rücksitzbank verfügt wie üblich nicht über eine Isofix-Verankerung. Zudem liegen die Gurtanlenkpunkte zu nah beieinander, weshalb sich die getesteten Kindersitze nicht ordnungsgemäß befestigen lassen. Vorteil gegenüber dem #1: Dank der größeren Beinfreiheit im Fond wirkt sich die Nutzung einer platzeinnehmenden Babyschale mit Standfuß nicht auf den Einstellumfang der vorderen Sitze aus. Die Airbagabschaltung erfolgt über einen Schlüsselschalter an der rechten 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)

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Euro NCAP bewertet den Fußgängerschutz des #3 mit 84 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. Im Bereich der aktiven Fußgängersicherheit verfügt der smart über einen

vorausschauenden Notbremsassistenten mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, der das Risiko bzw. die Schwere eines Zusammenpralls deutlich reduzieren kann.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,2 kWh pro 100 km ermittelt. Für ein Elektroauto der Kompaktklasse ist das ein guter Wert, wenngleich er 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 von leer auf voll zu laden, werden 74,7 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt

sich für den #3 eine Reichweite von 410 km. Bewegt man den #3 hauptsächlich innerorts, lassen sich Reichweiten von etwa 550 km erzielen. Bei gemäßigter Autobahnfahrt tendiert die Reichweite in Richtung 350 km. Aus den 18,2 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 91 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 53 Punkte.

1,7 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 18,2 kWh pro

100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 74 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der #3 im Bereich Schadstoffe 43 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 96 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest volle fünf Sterne.

k.A. AUTOKOSTEN

k.A. Monatliche Gesamtkosten

Die getestete Ausstattungsvariante Premium kostet 49.370 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 #3 anbietet. Mit dabei sind dann beispielsweise Matrix-LED-Scheinwerfer, eine Wärmepumpe, ein Head-up-Display und ein Premium-Soundsystem. Die Unterhaltskosten des #3 halten sich in Grenzen.

Zum einen sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, zum anderen sollten die Kosten für Wartung überschaubar ausfallen, da es im Vergleich zu Verbrennern deutlich weniger mechanische Teile und keinen Ölwechsel gibt. Die Garantie ist mit zwei Jahren auf das Gesamtfahrzeug eher wenig. Die 8 Jahre/160.000 km auf die Hochvoltkomponenten entsprechen dem marktüblichen Durchschnitt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	#3 Pro (7,4 kW OBC)	#3 Pro+ (22 kW OBC)	#3 Premium (22 kW OBC)	#3 Brabus (22 kW OBC)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	200 (272)	200 (272)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm]	343	384	384	584
0-100 km/h [s]	5,8	5,8	5,8	3,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,2 kWh E	16,8 kWh E	16,3 kWh E	17,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/21	15/21/21	15/21/21	18/25/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	40.490	45.490	48.490	53.490

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]*	10,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	140/377/644
• Dachlast/Anhängelast [kg]	28/880
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,11
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

* 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	384 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,2 kWh/100km/412 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	66 kWh/62 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	74,7 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

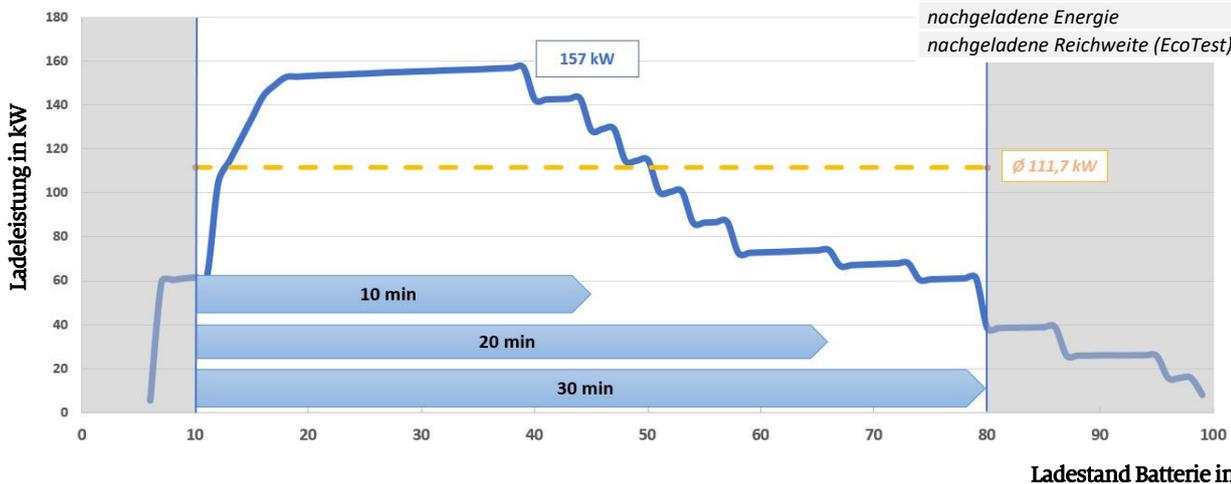
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (V, A, kW, km/hr)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (eine LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	57,5 - 32,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	57,5 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 150 kW	30 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	111,7 kW
Ladedauer	00:30:00
nachgeladene Energie	48 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	318 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

permanenterregter Synchronmotor, hinten	
Leistung	200 kW/272 PS
Maximales Drehmoment	384 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,3 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.400/1.844/1.556 mm
Leergewicht/Zuladung	1.810/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	370/1.160 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Batteriekapazität (brutto)	62 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre und 1 Jahr Anschlussgarantie (in Verbindung integrierter Servicepaket)/6 Jahre
Produktion	China, Xi'an

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sportmaxx 060
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	18,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 91 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.818/442 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/685/1.170 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.10.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	18.515 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. * 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 #3 Premium (22 kW OBC)

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
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/Notbremssystem	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
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,9
Innenraum	2,5	Sicherheit	1,6
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,1
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	0,7
Federung	2,8	Schadstoffe	1,7
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	1,9		

Stand: Juni 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat