



smart #5 Premium

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (267 kW/363 PS)

W eiter entfernt von der Grundidee der ursprünglichen Smart-Modelle könnte der neue #5 kaum sein. Während das Urmodell des zweiseitigen Mikrocars ForTwo 2,50 m kurz war, gerade einmal 720 kg wog und der 0,6-l-Benziner lediglich 45 PS leistete, türmt sich mit dem neuesten Modell ein 4,70 m langes, 2,3 t schweres und 363 PS starkes Elektro-SUV vor dem Betrachter auf. Das Design ist wie immer Geschmacksache, darüber lässt sich bekanntlich nicht streiten. Dafür gibt es über die Innenraumqualität keine zwei Meinungen: Die Güte der verwendeten Materialien ist in dieser Klasse konkurrenzlos gut - hier erreicht der Smart beinahe Oberklasse-Niveau. Auch das Platzangebot ist erstklassig, speziell im Fond genießen die Insassen eine geradezu fürstliche Raumfülle. Der Kofferraum fällt ebenfalls groß aus, zudem befindet sich unter der Fronthaube ein praktischer Frunk. Kritik erntet der Smart allerdings für die umständliche und damit stark ablenkende Bedienung, die vorrangig auf den großen Touchscreen zugeschnitten ist. In der getesteten Premium-Ausführung leistet der heckgetriebene #5 satte 267 kW/363 PS und bietet mehr als ausreichende Fahrleistungen. Leider erweist sich der E-Antrieb als nicht sonderlich effizient - der Testverbrauch inklusive der Ladeverluste ist mit 21,6 kWh/100 km recht hoch. An der Schnellladesäule kann der Smart jedoch vollauf überzeugen: Dank des 800-V-Systems schafft er den Ladehub von 10 auf 80 Prozent in 17 Minuten. Zudem kann er mit bis zu 22 kW an Wechselstrom-Stationen laden. Beim Fahren ergibt sich ein zwiegespaltenes Bild: Während der Fahrkomfort dank der soften Fahrwerksabstimmung und der hervorragenden Geräuschdämmung bemerkenswert gut ausfällt, leidet die Fahrstabilität unter dem bei anspruchsvollen Fahrmanövern wenig spurtreuen Heck und dem spät eingreifenden ESP. Nichtsdestotrotz hat Smart mit dem #5 ein bemerkenswert gutes Auto auf die Räder gestellt, das in Anbetracht der Ladetechnik und der Vollausstattung preislich (Grundpreis: 55.400 Euro) aktuell konkurrenzlos ist. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX3, Mercedes GLC EQ, Tesla Model Y.

- ⊕ außergewöhnlich gute Materialqualität, großzügiges Raumangebot, hoher Fahrkomfort, hohe Ladeleistung (DC und AC), sehr umfangreiche Serienausstattung bei gleichzeitig attraktivem Preis
- ⊖ umständliche und stark ablenkende Bedienung, verbesserungswürdige Fahrstabilität, ausfahrbare Türgriffe, erhöhter Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,0
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,2

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1

Verarbeitung

⊕ Die Materialauswahl sucht in dieser Fahrzeugklasse ihresgleichen, selbst viele höherklassige und deutlich teurere Modelle können sich hiervon ein Beispiel nehmen. So sind die verwendeten Kunststoffe selbst dort weich ausgeführt, wo man selten hinfasst und hinblickt. Ob Türverkleidungen, Armaturenbrett oder Mittelkonsole, selbst im unteren Bereich sind diese mit geschäumtem Kunststoff verkleidet. Doch es geht noch weiter: Die Sonnenblenden sind mit Stoff überzogen, die Fortführung der Türarmlehne in der B-Säule ist mit gepolstertem Leder ausgeführt und selbst rund um die hinteren Luftausströmer auf der Rückseite des Mitteltunnels kommt weicher Kunststoff zum Einsatz - das findet man sonst allenfalls in der Oberklasse vor. Handschuh-, Brillen- sowie das kleine Ablagefach links vom Lenkrad sind ebenso mit feinem

Filz ausgekleidet wie das Fach unter der Mittelarmlehne. Auch die Verarbeitung kann vollauf überzeugen: Das noble Interieur ist sorgfältig zusammengebaut. Alle Anbauteile sind sauber eingepasst, sitzen fest und kommen ohne störende Grate aus. Die Karosserie ist ebenfalls solide gefertigt und überzeugt mit schmalen und gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen. Einziger Kritikpunkt ist das Schließgeräusch der Türen mit rahmenlosen Seitenscheiben. Anstatt mit einem satten Ploppgeräusch ins Schloss zu fallen, ist beim Schließen der Türen mit den rahmenlosen Scheiben ein Scheppern zu hören. Der Unterboden ist vollständig verkleidet und damit nicht nur vor Verschmutzung und Beschädigung bestens geschützt, sondern auch besonders windschlüpfig, was wiederum der Reichweite zu Gute kommt.

3,1

Alltagstauglichkeit

Der Smart #5 Premium besitzt eine brutto 100 kWh große Batterie, die auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 21,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von 515 km ermöglicht - ein guter Wert. Während man bei verhaltener Fahrweise und milden Temperaturen auch mehr als 600 km schaffen kann, fällt die Reichweite auf der Autobahn und bei tiefen Temperaturen deutlich geringer aus. Dann sollte man etwa alle 300 km nachladen. Dies geht dank des 800-V-Systems beeindruckend schnell - an einer entsprechend leistungsfähigen Ladesäule schafft der #5 den Ladehub von 10 auf 80 Prozent in sehr flotten 17 Minuten. 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. Auch mit Wechselstrom lädt der Stromer mit bis zu 22 kW bemerkenswert schnell. Ein leerer Akku ist in rund 5 h aufgeladen. An einer 11-kW-Wallbox verdoppelt sich die Ladezeit entsprechend. Während der AC-Ladeanschluss über eine integrierte Abdeckung verfügt, muss man für die DC-Ladung umständlich eine Kunststoffkappe ab-

und anschließend wieder aufstecken. Praktisch: Der Ladeport wird beleuchtet, was die Handhabung bei Dunkelheit erleichtert. Gut gelöst: Die elektrisch betätigte Ladeklappe fährt seitlich auf und steht damit nicht im Weg.

⊕ Der fünfsitzige Smart #5 punktet mit guten Transportqualitäten: Der 2.272 kg schwere Testwagen darf maximal 488 kg zuladen - ein ordentlicher Wert. Davon dürfen bis zu 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden. Die Anhängelast beträgt 1,6 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast ist mit 100 kg großzügig bemessen, was selbst für zwei Pedelecs ausreichen sollte. Für den Stromer ist ein V2L-Adapter erhältlich, mit dem man elektrische Geräte mit bis zu 3,3 kW betreiben kann.

⊖ Mit 4,70 m macht sich der #5 recht lang, mit 2,17 m inklusive der Außenspiegel jedoch vor allem ziemlich breit. Der Wendekreis von 11,7 m geht gerade noch in Ordnung. Im Falle einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung. Ein Not- oder gar Ersatzrad sind für das SUV nicht zu haben.

2,6 Licht und Sicht

Trotz der kantigen Karosserie lassen sich die Fahrzeugenden des #5 nur mäßig abschätzen. Auch die Rundumsicht und dabei vor allem die Sicht nach hinten kann nur bedingt überzeugen, was vorrangig an den breiten D-Säulen sowie den nicht versenkbaren Fondkopfstützen liegt. Während man bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug noch akzeptabel erkennen kann, sind diese hinter dem Fahrzeug aufgrund der hochliegenden Heckscheibenunterkante erst in großer Entfernung zu sehen. Während der Innenspiegel automatisch abblenden kann, sind die Außenspiegel lediglich stärker getönt - eine Abblendfunktion bieten sie jedoch nicht. Zudem fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, der den Blickwinkel nach schräg hinten erweitern würde.

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch etwas erhöht und hat damit eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Bereits ab Werk ist der #5 mit Parksensoren vorn und hinten sowie einem 360-Grad-Kamerasystem ausgestattet. Allerdings liegt die Heckkamera ungeschützt im Freien und verschmutzt daher bei Niederschlag stark. Die Scheibenwischer verrichten auch bei hohen Geschwindigkeiten zuverlässig ihren Dienst und haben ein großes Wischfeld. Der #5 Premium ist mit LED-Scheinwerfern samt dynamischem Fernlichtassistenten, adaptiver Lichtverteilung, Kurvenlicht und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Das Lichtsystem sorgt für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Positiv: Das Tagfahrlicht umfasst auch die Heckleuchten. Kritikwürdig ist jedoch die fehlende Scheinwerferreinigungsanlage. Sie könnte nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern zudem auch die Blendwirkung für andere Verkehrsteilnehmer reduzieren.

1,9 Ein-/Ausstieg

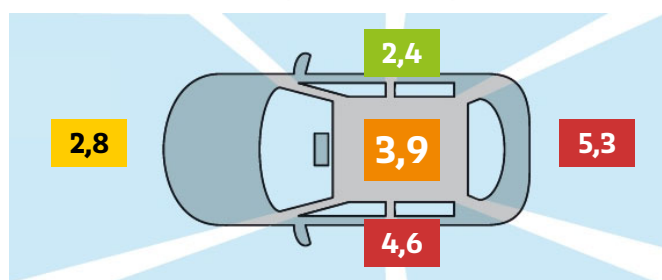
⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt SUV-typisch komfortabel und problemlos. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 58 cm über der Straße in angenehmer Höhe (Sitz ganz nach unten gestellt), außerdem sind die Türausschnitte ausreichend groß. Selbst die Schweller sind nicht allzu hoch und breit. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe, ausgerechnet auf dem Fahrerplatz greift die Hand jedoch ins Leere. Die Umfeldbeleuchtung erhellt bei Dunkelheit den Bereich rund um das Fahrzeug. Vorn wie hinten werden die Türen sicher offengehalten - vorn an drei, hinten an zwei Positionen. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem ist dank UWB-Technik sehr gut gegen Diebstahl gesichert. Mithilfe der Smart-App lassen sich digitale Schlüssel erzeugen und an andere



Die Rundumsicht wird vor allem durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Fondkopfstützen beeinträchtigt.

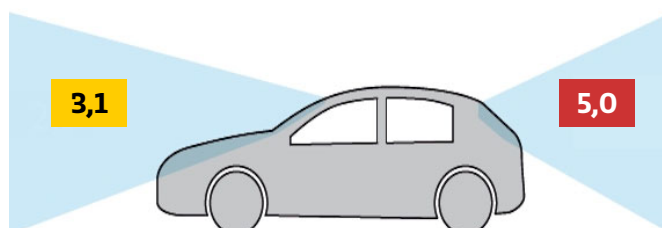
Rundumsicht

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.

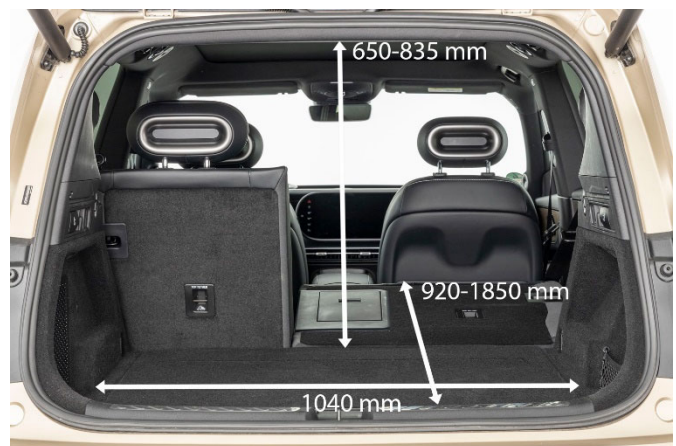


Personen verteilen. Diese können das Fahrzeug damit auch ohne physischen Schlüssel nutzen.

⊖ Der Smart #5 ist mit automatisch ausfahrenden Türgriffen ausgestattet, was sich im Alltag mitunter als großes Ärgernis erweist, wenn die Türgriffe bereits eingefahren sind. Auch das Öffnen der Türen von innen ist wenig intuitiv und umständlicher als gewohnt: Zum Entriegeln muss man eine Taste unterhalb der Armauflage in der Tür betätigen. Eine Notfall-Entriegelung befindet sich in der Türablage darunter.

1,9 Kofferraum-Volumen

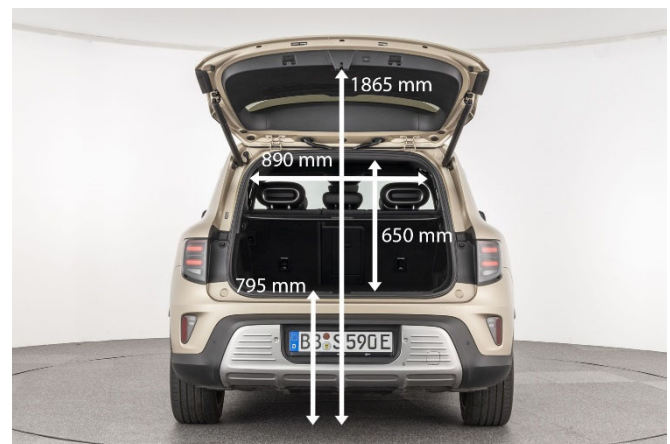
⊕ Der Smart #5 punktet mit seinem großen und gut nutzbaren Gepäckabteil. Unter der Kofferraumabdeckung passen 420 l hinein, sofern sich der höhenverstellbare Ladeboden in der unteren Position befindet. Unter diesem findet sich ein rund 20 l großes Staufach für kleinere Gegenstände. Befindet sich der Ladeboden oben, lässt sich damit ein rund 85 l großes Volumen vom Kofferraum abtrennen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen zu empfehlen), lassen sich bis 945 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen stehen großzügige 1.660 l Ladevolumen zur Verfügung.



Der Smart #5 überzeugt durch ein flexibles Gepäckabteil, das je nach Konfiguration des verstellbaren Ladebodens und der Rückbank ein variables Stauvolumen zwischen 420 und bis zu 1.660 Litern bietet.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum überzeugt nicht nur mit seiner Größe, sondern auch mit seiner guten Nutzbarkeit. Allerdings ist das Gepäckabteil bei aufgestellten Rücksitzlehnen nicht sonderlich tief, man muss daher in die Höhe stapeln. Die serienmäßig elektrisch betätigte Heckklappe schwingt weit auf und gibt eine große Öffnung frei. Allerdings muss man wissen, dass sich die Taste im "a" des Smart-Schriftzugs auf der Heckklappe befindet - wer das Fahrzeug nicht kennt, steht hilflos vor der Klappe. Die Ladekante ist mit 80 cm über der Fahrbahn sehr hoch. Erschwerend kommt hinzu, dass sie sich nicht auf dem Niveau des Ladebodens befindet, weshalb man beim Ausladen eine 5 bis 19 cm hohe Stufe überwinden muss - abhängig davon, in welcher Position sich der Ladeboden befindet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine weitgehend ebene Ladefläche. Die Laderaumabdeckung muss man manuell ein- und ausfahren, lässt sich ausgebaut aber platzsparend unter dem Ladeboden verstauen. Das Gepäckabteil wird von den beiden LEDs in den Seitenwänden sehr gut ausgeleuchtet. Zudem findet man auf der rechten Seite eine praktische 12-V-Steckdose, mit deren Hilfe man beispielsweise eine Kühlbox betreiben kann.



Die knapp 80 cm hohe Ladekante erschwert das Beladen des Smart mit schweren Gegenständen.

⊖ Die Heckklappe öffnet mit rund 1,86 m nicht sonderlich hoch, zudem steht das - immerhin mit Kunststoff ummantelte Schloss - deutlich ab.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen sowie die Lehnenneigung verstellen. Zudem bietet der #5 eine praktische Durchlademöglichkeit, dank der sich beispielsweise auch längere Gegenstände wie Skier problemlos transportieren lassen, ohne die Lehnen umklappen zu müssen. Die Lehnentriegelung erfolgt

entweder durch Ziehen an der Schlaufe oben am Sitz oder vom Kofferraum aus. Hier finden sich in den Seitenwänden zusätzliche Hebel, anschließend klappen die Lehnen automatisch um - das ist sehr komfortabel. Praktisch ist der zusätzliche Stauraum unter der Fronthaube ("Frunk"), der circa 65 l fasst und in dem beispielsweise das Ladekabel problemlos Platz findet.

2,3

INNENRAUM

3,4

Bedienung

Wie die kleineren Smart-Modelle schneidet auch der #5 in puncto Bedienung nicht gut ab. Das Bedienkonzept ist sehr stark auf den großen und gut erreichbaren Touchscreen ausgelegt, der die meisten Fahrzeugfunktionen bündelt. Erschwert wird die Bedienung durch die wenig intuitive und teils ziemlich verschachtelte Menüstruktur, die gerade das Auffinden selten genutzter Funktionen teils sehr umständlich und langwierig gestaltet. Das Kombiinstrument ist als Display ausgeführt und tadellos ablesbar, es ermöglicht zudem die vollformatige Anzeige der Navikarte. Darüber hinaus bringt der #5 ab Werk ein Head-up-Display mit, das direkt in die Windschutzscheibe projiziert - leider fällt die Darstellung vergleichsweise klein aus. Die Bedienung des Multifunktionslenkrads ist grundsätzlich gut. Die haptischen Tasten besitzen ein klares Feedback und lassen sich zielsicher bedienen. Alle Tasten sind beleuchtet und somit bei Dunkelheit sehr gut zu sehen. Bei Tageslicht setzen sich die weißen Symbole auf silbernem Hintergrund jedoch nicht stark genug ab und sind dadurch schlecht zu erkennen. Positiv ist zu vermerken, dass Smart für grundlegende Einstellungen wie für Spiegel, Sitze und Lenkrad separate Bedienelemente verbaut.

⊖ Die berührungsempfindliche Touchfläche für den Warnblinker ist zwar gut sichtbar links vom Touchscreen angeordnet, die Bedienung erfolgt allerdings weniger zuverlässig als bei einer konventionellen Taste. Dies kann zu

1,4

Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der #5 Premium gut aufgestellt - sämtliche Ausstattungsdetails sind bereits ab Werk an Bord. Für Hörgenuss sorgt das Sennheiser-Soundsystem mit 20 Lautsprechern. Das Smartphone lässt sich nicht nur via Bluetooth oder USB (je 2x USB-C vorn und hinten), sondern auch per Apple CarPlay und Android Auto mit dem Infotainmentsystem verbinden. Leider koppelt sich das iPhone bei kabelloser Verbindung nicht immer unzuverlässig mit dem Fahrzeug. Praktisch: Das SUV ist nicht nur mit einer, sondern

1,7

Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,15 m Körpergröße würde man das Glasdach im



Die Bedienung der meisten Funktionen erfolgt über den zentralen Touchscreen, die Menüstruktur ist wenig intuitiv. Für den Beifahrer gibt es ein separates Display.

kritischen Fehlbedienungen führen. Die Klimabedienung erfolgt ausschließlich über das Zentralscreen, dabei sind lediglich die Innenraumtemperatur sowie der Auto-Modus dauerhaft am unteren Bildschirmrand zu sehen. Weitergehende Einstellungen müssen umständlich über das Klimamenu vorgenommen werden. Zwar besitzt der #5 haptische Tasten für die Betätigung der Sitzheizung, allerdings sind diese wie bei manchen Mercedes-Modellen wenig ergonomisch in der Tür angebracht und dort nur zu erreichen, indem man die linke Hand leicht verdreht.

gleich mit zwei bestens erreichbaren induktiven Ladeschalen ausgestattet. Ein Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen und Laderoutenplanung gibt es ebenso wie die Möglichkeit, Fahrzeugfunktionen und -informationen via Smartphone-App zu steuern bzw. abzurufen. In der Premium-Ausführung bringt der #5 ein zusätzliches Display für den Beifahrer mit, auf dem auch Video-Spiele laufen.

Testwagen berühren. Das serienmäßige Panorama-Glasdach sowie die Ambientebeleuchtung tragen zum luftigen Raumgefühl bei, während sich der dunkle Dachhimmel und die hohe Fensterlinie negativ auswirken.

1,2 Raumangebot hinten

⊕ Der Fondbereich überzeugt mit einer beeindruckenden Raumfülle. Selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten üppig Beinfreiheit zur Verfügung. Erst 2,20 m große Mitfahrer würden mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen stoßen. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten, doch auch sie reicht für bis zu 2,10 m große Mitfahrer. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander ist die Rückbank aber nur für kurze Strecken geeignet. Das serienmäßige Panorama-Glasdach reicht auch bis über die Rücksitze und erlaubt eine tolle Aussicht gen Himmel - da kann auch der dunkle Dachhimmel das großzügige Raumempfinden nicht wirklich trüben.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen sowie die Lehnenneigung verstellen. Leider kann man die Rückbank nicht in Längsrichtung verschieben, was angesichts der opulenten Beinfreiheit problemlos möglich wäre - so könnte man das Kofferraumvolumen bei Bedarf nochmals steigern. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer dürften etwas größer ausfallen, immerhin finden aber auch 1-l-Flaschen dort Platz.



Das Fahrzeug bietet im Fond ein Platzangebot auf Oberklasse-Niveau. Die Neigung der Lehnen lässt sich elektrisch verstellen.

Praktisch: Die induktive Ladeschale für zwei Smartphones ist hervorragend erreichbar, zudem findet sich ein nützliches Brillenfach am Dachhimmel. Auch an die Fondgäste haben die Entwickler gedacht: Für sie gibt es etwas kleine Türfächer, geschlossene Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie Jackenhaken. Das Handschuhfach mit geräuschschluckendem Filz fällt etwas klein aus und ist weder abschließ- noch klimatisierbar.

2,1 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der Smart überzeugt mit einem bemerkenswert guten Federungskomfort - und das auch ohne adaptive Dämpferregelung. Während mancher Konkurrent unbeholfen über Unebenheiten stakt, verarbeitet das auffallend weich abgestimmte Fahrwerk im #5 die meisten Fahrbahnverwerfungen selbst im unteren Geschwindigkeitsbereich mit auffallender Gelassenheit. Hier können ihm nur wenige Konkurrenten das Wasser reichen. Auch beim Überfahren von Kopfsteinpflaster sowie von Geschwindigkeitshügeln zeigt

sich das Fahrwerk schluckfreudig und lässt nur wenig zu den Insassen durchdringen. Bei höheren Geschwindigkeiten auf Landstraße und Autobahn punktet die Feder-Dämpfer-Kombination ebenfalls mit einem sensiblen Ansprechverhalten, allerdings hat die softe Abstimmung insbesondere im oberen Geschwindigkeitsbereich überdurchschnittlich starke Vertikalbewegungen zur Folge, die nicht jedermanns Geschmack sind.

2,6 Sitze

Bereits ab Werk verfügt der Smart #5 über elektrisch verstellbare Vordersitze samt Memory-Funktion auf der Fahrerseite. Die Sitze sind bequem gepolstert und passend konturiert, allerdings sind die Seitenwangen der Sitzfläche nur schwach ausgeprägt, was zu Lasten des Seitenhalts geht. Leider lassen sich weder die Neigung der Sitzfläche noch deren Länge verstellen - darunter leidet der Sitzkomfort auf längeren Strecken. Positiv: Der Smart besitzt eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze,

bequeme Armauflagen in den Türen und auf dem Mitteltunnel sowie eine Gurthöhenverstellung. Auch im Fond sitzt man angenehm - zumindest auf den beiden äußeren Plätzen. Die Rückbank ist ordentlich konturiert, zudem lässt sich die Neigung der Lehnen verstellen - und das sogar elektrisch. Hinzu kommt, dass die Sitzfläche recht hoch positioniert ist, wodurch sich ein angenehmer Kniewinkel ergibt.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Smart #5 mit serienmäßiger Doppelverglasung in den Seitenfenstern überzeugt mit einem bemerkenswert guten Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie auch das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelte Kiesel dringen nur gut gedämmt zu den Insassen durch. Der Elektromotor ist über das gesamte Drehzahlband kaum zu vernehmen, was man nicht von allen

E-Antrieben behaupten kann. Die Windgeräusche sind auch bei höheren Geschwindigkeiten auffallend niedrig, der Akustikkomfort auf der Autobahn ist damit hervorragend - hier zahlt sich der hohe Aufwand der Aeroakustiker aus. Dies spiegelt auch der bei 130 km/h gemessene Schalldruckpegel von lediglich 64,9 dB(A) wider.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Smart #5 ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Der Automatikmodus lässt sich in fünf Intensitätsstufen regulieren, die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer kann jedoch nur gemeinsam vorgenommen werden. Der Innenraum lässt sich vor Fahrtbeginn über das Infotainmentsystem oder per Smartphone-App vorheizen oder vorkühlen. Eine Heizung für die Vordersitze, die äußeren Sitzplätze der zweiten Reihe sowie das Lenkrad ist serienmäßig an Bord. Selbst eine Belüftungsfunktion für die vorderen Sitze ist ab Werk dabei.

Die getönten Scheiben ab der B-Säule sind Serie und schützen die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung, Rollos für die hinteren Seitenscheiben sind hingegen nicht zu haben.

⊖ Wie inzwischen leider bei vielen Modellen selbst dieser Preisklasse lässt sich auch im Falle des Smart die Intensität des Luftstroms nicht unabhängig von dessen Richtung regulieren. Der Hersteller hat sich eine aufwendigere und damit auch teurere Mechanik der Luftausströmer aus Kostengründen wortwörtlich gespart.

0,8 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen

⊕ Für Vortrieb sorgt eine permanenterregte Synchronmaschine, die mit 267 kW/363 PS elektrischer Maximalleistung und 373 Nm Drehmoment die Hinterräder antreibt. Im ADAC Autotest benötigt der Stromer für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 2,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,0 s. Das sind Werte, die so manchem Sportwagen gut zu Gesichte stehen würden. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese

Aufgabe erledigt der Stromer in nur 1,0 s. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt das SUV lediglich 6,5 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt kaum auf. Wer es trotz alledem noch flotter unterwegs sein möchte, muss zu einer der beiden Allradvarianten greifen, die mit 432 kW/588 PS bzw. 475 kW/646 PS (Brabus-Ausführung) beeindruckend potent sind.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im Smart #5 kommt ein ausgereiftes Elektromotorensystem zum Einsatz, das in puncto Motorgeräusch und -vibrationen kaum zu vernehmen ist. Auch bei voller Leistungsanforderung sind keine Vibrationen aus

dem Antriebsstrang im Innenraum zu spüren. Der Motor entwickelt sein Drehmoment vom Start mit Nachdruck und gibt seine Leistung homogen sowie bestens dosierbar ab.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Smart #5 kommt ein Eingang-Reduktionsgetriebe zum Einsatz. Das Anfahren gelingt feinfühlig, die Beschleunigung verläuft harmonisch und ohne Rucken. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die jeweilige Fahrstufe wird über einen Lenkstockhebel gesteuert, wie wir ihn aus den Mercedes-Modellen kennen. Die Schaltlogik bedarf keiner Gewöhnung.

Die Rekuperation lässt sich über die Favoritentaste am Lenkrad oder - deutlich umständlicher - über den Touchscreen einstellen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie, allerdings gibt es hierfür keine separate Taste. Stattdessen muss man diese Funktion umständlich über das Fahrzeugmenü de-/aktivieren.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

In puncto Fahrstabilität kann der #5 nicht vollauf überzeugen. Bei einem abrupten Spurwechsel drängt das Heck unerwartet stark nach außen. Hinzu kommt, dass die Regelschwelle des elektronischen Stabilitätsprogramms vor allem im Standard-Fahrmodus zu hoch ausfällt und dadurch später eingreift, als man es in einem Familien-SUV erwarten darf. Diese Auslegung kann bei unbedarften Fahrern für einen erhöhten Puls sorgen. Im Modus Sport greift der elektronische Schutzengel nochmals später ein, das Heck kann noch weiter ausschlagen. Vorsicht: Das ESP lässt sich sogar deaktivieren. Allerdings sollte man sich bewusst sein, dass sich der Smart ohne aktive Fahrhilfe bei anspruchsvollen Fahrmanövern einen Dreher hinlegen kann - das ESP greift dann nicht mehr ein. Die sportliche Abstimmung des ESP ist besonders unverständlich, da das Fahrverhalten des

knapp 2,3 t schweren SUV ist alles andere als dynamisch ist. Dafür sorgen neben der ausgeprägten Wankneigung und dem wenig agilen Einlenkverhalten auch die gefühlsarme Lenkung - alles in Allem ergibt sich ein eher distanziertes und entkopplertes Fahrgefühl. Der #5 legt den Fokus klar auf den Fahrkomfort, Fahrdynamik ist nicht sein Steckpferd. Im ADAC Ausweichtest schneidet der #5 passabel ab. Zwar besteht er das anspruchsvolle Fahrmanöver, allerdings sind dabei Lenkkorrekturen erforderlich, um das massige SUV trotz des nach außen drängenden Hecks ohne umgekegeltes Hütchen durch die Fahrgasse zu manövrieren. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, auch wenn die Hinterräder auf rutschigem Untergrund bei vollem Leistungseinsatz durchaus um Grip ringen. Die Antriebsschlupfregelung regelt rasch und sensibel.

2,5 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung hinterlässt einen ausgewogenen Eindruck und passt gut zum gelassen-komfortablen Fahreindruck des #5. Sie fühlt sich etwas teigig sowie nicht sonderlich leichtgängig an, die Rückmeldung dürfte ausgeprägter sein. Die Mittellage ist sauber definiert und sorgt dafür, dass man mit dem Smart entspannt Kilometer abspulen kann. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, leidet allerdings etwas unter der SUV-typisch recht ausgeprägten

Wankneigung. Sie sehen, der Fokus lag klar auf Komfort und Gelassenheit anstelle von aufgekratzter Direktheit. Mit 2,8 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, was zwar für etwas mehr Lenkarbeit, gleichzeitig aber auch für ein unaufgeregtes Lenkverhalten um die Mittellage sorgt. Die Stärke der Servounterstützung lässt sich im Rahmen der einstellbaren Fahrmodi anpassen.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Smart mit der serienmäßigen 20-Zoll-Breifung bereits nach 33,7 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit des Bremssystems fallen befriedigend aus, der Druckpunkt des Bremspedals dürfte deutlicher ausgeprägt sein.

1,7

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Sachen Fahrerassistenz zeigt sich das Fahrzeug insgesamt gut aufgestellt. Serienmäßig sind eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein City-Notbremssystem. Darüber hinaus verfügt das Fahrzeug über ein vorausschauendes Notbremssystem inklusive Kreuzungsassistent sowie eine Fußgängererkennung mit Notbremsfunktion - ein Plus für die aktive Sicherheit im Stadtverkehr. Auch beim Rückwärtsfahren unterstützt das System mit einer serienmäßigen Querverkehrerkennung. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet ebenso serienmäßig wie der Spurhalteassistent und der Totwinkelassistent. Ein Ausweichassistent sowie eine Ausstiegswarnung erhöhen die Sicherheit in kritischen Situationen zusätzlich. Der serienmäßige Abstandstempomat inklusive Autobahn- bzw. Stauassistent ermöglicht entspanntes Reisen auf längeren Strecken. Der Müdigkeitswarner zählt ebenfalls zum Serienumfang. Nicht erhältlich sind hingegen ein klassischer Tempomat ohne Abstandsregelung, ein Geschwindigkeitsbegrenzer, eine automatische Spurwechsel-Funktion sowie ein Notfallassistent. Zur weiteren Serienausstattung zählen ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie ein Warnblinksignal mit automatischer Aktivierung der Bremslichter bei einer Notbremsung.

⊖ An der Abstimmung einiger Assistenten sollten die Entwickler nochmals Hand anlegen: Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet auffällig unzuverlässig, der Spurassistent greift teils voreilig und übereifrig ein und die adaptive Geschwindigkeitsregelung agiert zu zögerlich. Größtes Ärgernis ist jedoch nicht sehr umständliche Deaktivierung des gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitswarners (ISA). Es gibt hierfür keinen Shortcut, stattdessen muss man bei jedem Fahrzeugstart drei Bedienschritte ausführen, soll das nervige Gebimmel nicht bereits bei einem km/h Geschwindigkeitsüberschreitung ertönen. Ebenfalls störend ist die kamerabasierte Fahrerüberwachung (Kamera in der linken A-Säule), die den Fahrer bereits bei kurzzeitiger Blickabwendung warnt.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Smart #5 mit 88 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis (Test: 09/2025). Insgesamt fährt der Chinese ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Das SUV ist mit Front- und Seitenairbags vorn, einem Zentralairbag zwischen den Vordersitzen sowie von

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	nicht erhältlich
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet - Seitenairbags für die Fondinsassen sind hingegen nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe, im Fond immerhin bis 1,80 m. Vorn wie hinten werden die Passagiere aktiv ermahnt, sich anzugurten. Die Sitze verfügen zudem über eine Personenerkennung. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es zumindest gegen Aufpreis. Befestigungspunkte am Dachhimmel sind allerdings nur im

Bereich der C-Säulen vorhanden. Direkt hinter den Vordersitzen lässt sich das Netz daher nicht einbauen.

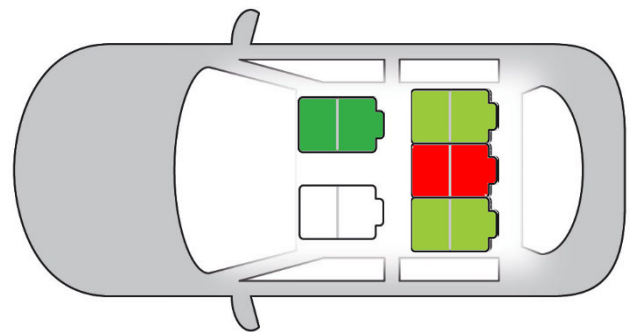
⊖ Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich für Erwachsene nicht weit genug herausziehen und bietet daher nur unzureichend Schutz. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Ladeboden zu finden und dort bei beladenem Kofferraum nur schwer zu erreichen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ In der Kategorie Kindersicherheit schneidet der Smart #5 mit 93 Prozent der erreichbaren Punkte sehr gut ab (Test 09/2025). Das SUV bietet sowohl auf den beiden äußeren Sitzen im Fond als auch auf dem Beifahrersitz Isofix-Haken samt i-Size-Freigabe. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit dem Gurt befestigen, allerdings ist dieser auf der Rückbank recht kurz geraten, was insbesondere die Montage einer Babyschale erschwert. Wie immer empfiehlt sich auch hier, das Einbauen des Kindersitzes vor dem Kauf zu überprüfen. 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. Dank der opulenten 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 Drehschalter an der rechten Seite der Instrumententafel. Praktisch: Die Kindersicherung der

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)

hinteren Türen lässt sich über das Infotainmentsystem einzeln ein- und ausschalten.

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Euro NCAP bewertet den Fußgängerschutz des #5 mit 84 Prozent der möglichen Punkte - ein gutes Ergebnis. Im Bereich der aktiven Fußgängersicherheit verfügt das SUV über einen

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

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Smart #5 kommt im ADAC Ecotest auf einen Verbrauch von 21,6 kWh/100 km inklusive der Ladeverluste, was in Anbetracht der stattlichen Größe sowie des hohen Leergewichts von knapp 2,3 t durchaus in Ordnung geht. Innerorts liegt der Verbrauch bei rund 18 kWh, außerorts bei ca. 21,5 kWh sowie auf der Autobahn etwa 24 kWh/100 km. Bei höheren Geschwindigkeiten lässt die große Stirnfläche in Kombination mit der nur durchschnittlichen Aerodynamik (cw-Wert: 0,30) den Verbrauch jedoch hochschnellen, die Reichweite nimmt dementsprechend schnell ab.

Aus dem Ecotest-Verbrauch von 21,6 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 108 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das reicht im CO₂-Bereich des Ecotest für 47 von 60 möglichen Punkten - ein gutes Ergebnis.

2,3 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,6

kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 88 mg/km verbunden. Dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der #5 im Bereich Schadstoffe 37 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 das vollelektrische SUV aber gut da und erzielt insgesamt 84 Punkte. Hierfür gibt es im Ecotest vier von fünf möglichen Sternen.

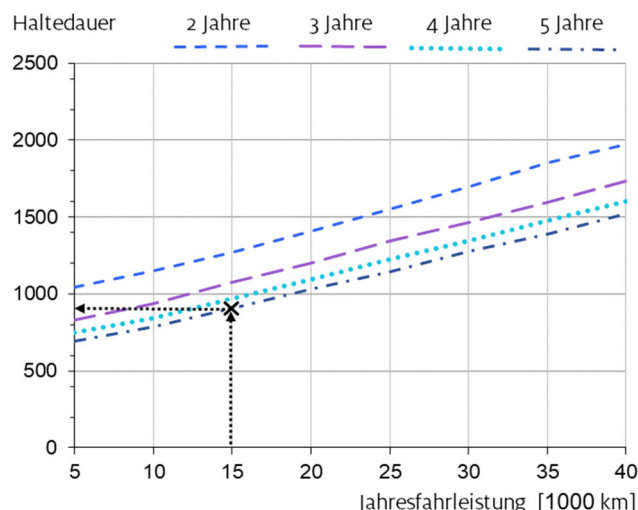
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Die Kostenberechnung ist aufgrund der unvollständigen Datelage zum Testzeitpunkt nicht möglich. Der Einstieg in die #5-Baureihe beginnt bei 45.900 Euro. Dafür gibt es das Basismodell Pro mit einem 76-kWh-Akku und 400-V-Technik. Die getestete Premium-Ausführung kostet immerhin 55.400 Euro, bringt dafür aber nicht nur eine 100 kWh große Batterie, sondern auch die 800-V-Technik mit, die deutlich kürzere Ladezeiten möglich macht. Zudem fällt die Serienausstattung sehr umfangreich aus: Elektrisch verstell-, beheiz- und belüftbare Ledersitze, Matrix-LED-Scheinwerfer, Head-up-Display, separates Display für den Beifahrer, Soundsystem mit 20 Lautsprechern - die Liste ließe sich noch lange weiterführen. Hinzu kommt, dass der Smart alle verfügbaren Fahrerassistenzsysteme serienmäßig mitbringt. Wer die deutschen Konkurrenten auf dieses Ausstattungsniveau hieven möchte, muss einen mindestens fünfstelligen Betrag aufwenden. Die Unterhaltskosten halten sich in Grenzen, von der Kfz-Steuer ist der Stromer derzeit befreit. Zur Inspektion muss der #5 alle 24 Monate/30.000 km. Wichtig zu wissen: Alle vier Jahre bzw. 60.000 km müssen das Getriebeöl sowie die Kühlflüssigkeit für die Hochvoltbatterie gewechselt werden. Beim #5 ist ein integriertes Servicepaket dabei, das alle Inspektions- und Wartungsleistungen des ersten Fahrzeugservices ab, einschließlich der Verschleißteile, beinhaltet. Das Paket ist für drei Jahre bzw. bis 45.000 km gültig. Dadurch erweitert sich auch die zweijährige

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 907 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Fahrzeuggarantie ohne Kilometerbegrenzung um ein weiteres Jahr. Wichtig bei einem E-Autos: Die Akkugarantie gilt acht Jahre bis 200.000 km (70 Prozent Restkapazität, damit zeigt sich Smart hier überdurchschnittlich großzügig (üblich sind acht Jahre/160.000 km).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	#5 Pro	#5 Pro+	#5 Pulse	#5 Brabus
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	267 (363)	432 (588)	475 (646)
Max. Drehmoment [Nm]	373	373	643	710
0-100 km/h [s]	6,9	6,5	4,9	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,5 kWh E	18,4 kWh E	19,7 kWh E	19,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/22	18/25/22	20/27/23	20/27/23
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	813	856	994	1054
Preis [Euro]	45.900	50.900	55.400	60.900

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]*	9,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	185/416/731
• Dachlast/Anhängelast [kg]	44/704
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,01
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.

HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	267 kW/363 PS
Maximales Drehmoment	373 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	0,30 m²/n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.695/1.920/1.705 mm
Leergewicht/Zuladung	2.260/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	630/1.530 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	100 kg/n.b.
Batteriekapazität (netto)	94 kWh
Garantie Allgemein/Rost 2 Jahre und 1 Jahr Anschlussgarantie (in Verbindung mit integriertem Servicepaket)/6 Jahre	
Produktion	China, Huzhou

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 105V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 7
Wendekreis links/rechts	11,5/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	21,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 108 g/km)
Reichweite	515 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.170 mm
Leergewicht/Zuladung	2.272/488 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/945/1.660 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	180 Euro	Wertverlust	491 Euro
Monatliche Gesamtkosten		907 Euro	
Steuer pro Jahr		80 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/25/22	
Basispreis #5 Premium		55.400 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.068 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

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensord	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	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (getönt)	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elektr. schwenkbar)	2.200 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	267 kW (363 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	85 kW
maximales Drehmoment	373 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,6 kWh/100km/516 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/94 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	111,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.000 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)	ja
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 (AC)
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 8 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

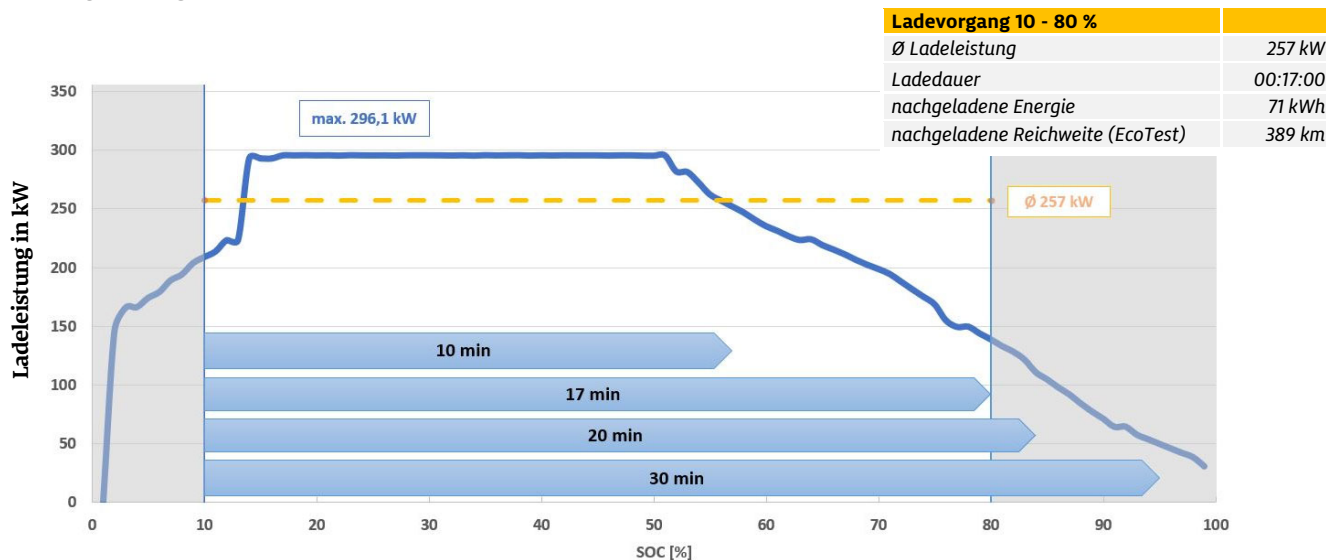
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (V, A, kW, km/hr)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	86 - 48,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	86 - 15 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	27 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 400 kW	17 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv