



## smart #1 Pro+ (22 kW OBC)

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

Der #1 ist der erste Ableger einer komplett neuen Modell-Generation von smart. Mit ihm verfolgt der Hersteller, mittlerweile unter chinesischer Führung von Geely, eine abweichende Zielsetzung als bisher. Vorbei sind die Zeiten von möglichst raum-effizienten, kleinen City-Flitzern mit zurückhaltender Motorisierung. Der vollelektrische #1 präsentiert sich als ausgewachsenes Kompakt-SUV, das auch gehobenen Ansprüchen an Platz, Komfort und Leistungsfähigkeit genügen möchte. Für die Konfiguration des #1 stehen den Kunden zwei Antriebsvarianten (Heck- oder Allradantrieb) mit 200 bzw. 315 kW zur Verfügung. Die getestete Einstiegsvariante Pro+ verfügt über einen Heckantrieb mit 200 kW und einen Akku mit einer nutzbaren Kapazität von 62 kWh, welcher im ADAC-Ecotest eine Reichweite von über 360 km ermöglicht hat. Der #1 überzeugt mit einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung; Er verfügt serienmäßig über einen Abstandstempomaten mit Spurführungsfunktion sowie diverse aktive Sicherheitsassistenten. Zudem hinterlässt die gute Verarbeitungs- und Materialqualität einen positiven Eindruck und lässt die auch weiterhin bestehende Nähe zu Mercedes-Benz durchscheinen. Weiter überzeugt der #1 mit seinem überdurchschnittlich guten Platzangebot für große Personen. Zusätzlich bietet der smart einen guten Nutzwert. So verfügt er über einen Frunk, variabel verstellbare Rücksitze und eine Anhängelast von bis zu 1,6 t. Allerdings zeigt der #1 im Test auch Schwächen. Allen voran besteht im Bereich der Fahrstabilität noch Nachbesserungsbedarf. Geht man in schnell durchfahrenen Kurven abrupt vom Gaspedal, drängt das Heck erheblich nach außen, wobei das ESP zu spät und zu zaghaft einsetzt - hier hat der Hersteller schon Nachbesserung angekündigt. Darüber hinaus zeigt der #1 Pro+ beim Laden mit niedrigeren Strömen eine hohe Blindleistung - somit eignet er sich schlecht für PV-Überschussladen. Steckt man den smart nach dem Laden nicht ab, verbraucht er kontinuierlich weiterhin etwa 1 kW Blindleistung - der Stromanbieter stellt das zwar noch nicht in Rechnung, aber von der Leistung der eignen PV-Anlage wird dieser Strom abgezogen. Darüber hinaus ist die Funktionalität der Verkehrszeichenerkennung zu fehlerbehaftet. In Summe bietet smart mit dem #1 ein vielseitiges elektrisches Kompakt-SUV mit Premium-Anspruch, offenbart in der getesteten Ausführung aber noch Potential für Verbesserung. **Konkurrenten:** u.a. BYD Atto 3, Cupra Born, VW ID.3.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Verarbeitung und Materialqualität, gutes Raumgefühl und Platzangebot, hoher Nutzwert
- kein Apple CarPlay/Android Auto, serienmäßig ohne Wärmepumpe, Verkehrszeichenerkennung unzuverlässig, teils kritisches Fahrverhalten, ungewöhnlich hohe Blindleistung beim und nach dem Laden

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,9**

AUTOKOSTEN **k.A.**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,0</b>
	Stadtverkehr	<b>3,2</b>
	Senioren	<b>2,1</b>
	Langstrecke	<b>2,6</b>
	Transport	<b>3,2</b>
	Fahrspaß	<b>2,3</b>
	Preis/Leistung	<b>k.A.</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM**

## 1,9

**Verarbeitung**

⊕ Die Verarbeitung des smart #1 bewegt sich auf hohem Niveau und lässt sowohl außen wie auch innen nur wenig Raum für Kritik. Die Spaltmaße sind eng und gleichmäßig, die Karosserie-Paneele sind flächig zueinander montiert; die Seitenbeplankungen in einer aufwendigen Bauart ausgeführt. Auch die Scheinwerfer sind mit geringen Toleranzen eingepasst. Lediglich kleine Details wie die beim Testwagen nicht 100 % sauber montierte Abdeckung der A-Säule geben noch Potential für Verbesserung frei. Auch der Unterboden ist sehr sauber verarbeitet. Er zeigt sich großflächig verkleidet. Dabei setzt smart nicht auf einfache Kunststoffe, sondern auf eine hochwertige Fließ-Unterbodenverkleidung, die sich positiv auf das Geräuschniveau auswirkt. Das Batteriepaket per se kommt allerdings ohne weitere Verkleidung. Darüber hinaus positiv zu erwähnen, ist der aufgeräumte Motorraum und die Haube, welche mit Gasdruckfedern gestützt wird und somit das Öffnen erleichtert. Der Innenraum erweckt nicht nur mit

seinem Getriebewahlhebel am Lenkrad einen "Mini-Mercedes"-Eindruck - auch die Verarbeitungs- und Materialqualität stimmt. Sowohl das Armaturenbrett als auch die Türverkleidungen sind im oberen Bereich weich unterschäumt und vermitteln einen wertigen Eindruck - genauso wie die Einstiegsleisten vorn aus Edelstahl. Allerdings präsentieren sich sowohl die B- und C-Säulenabdeckungen als auch die Seitenverkleidung des Kofferraums aus Hartplastik. Zudem vermisst das geschulte Auge die mehrfarbige Ambientebeleuchtung, die es erst ab der nächsthöheren Variante gibt. Die Variante Pro+ kommt lediglich mit einem farblich konfigurierbaren Umgebungslicht aus. In Summe schafft es smart durch den Einsatz von wertig anmutenden Materialien und passgenau gefertigten Bauteilen schon in der Basisvariante einen positiven Qualitätseindruck Eindruck zu hinterlassen.

## 3,5

**Alltagstauglichkeit**

Die brutto 66 kWh große Batterie (62 kWh netto, 75,4 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des smart #1 Pro+ kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladekabel ist dabei. Das Kabel kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden; oder - mit etwas Geduld und Übung - im Fach des Frunks. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 20,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von über 365 km - für ein Elektroauto im SUV-Format gar nicht schlecht, wenngleich dieser Wert unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Der #1 ist für seine Größe und Motorleistung ein vergleichsweise sparsames Elektroauto, wenngleich kein Super-Sparer. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 33 Stunden, macht in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox geschieht die Vollauffüllung dank des verbauten 22-kW-Laders in etwa 4 Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gut 31 Minuten an einer Ladesäule, die bis zu 150 kW Ladeleistung bietet; der smart konnte im Test die angegebene maximale Ladeleistung von 150 kW mit 149,1 kW nahezu voll ausschöpfen. Mit einer Länge von 4,27 m und einer Breite von 2,03 m (inkl. Außenspiegel) ist der #1 noch ausreichend kompakt, um auch im urbanen Verkehr zurecht zu kommen. Die maximale Zuladung des gut 1,8 t schweren Testwagens beträgt 393 kg - das genügt in der Regel für vier Erwachsene samt ein wenig Gepäck. Auf dem Dach sind allerdings keine Lasten erlaubt. Die

Stützlast der vom Händler nachrüstbaren Anhängerkupplung beträgt bis zu 75 kg, was für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der #1 bis zu einem Gewicht von 1,6 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst).

⊖ Im Test zeigte der smart #1 Pro+ eine auffallend hohe Blindleistung, sobald mit verringerter Stromstärke geladen wird. Damit eignet sich die pro+-Variante schlecht für PV-Überschussladen, weil ein erheblicher Anteil der Ladeleistung verloren geht. Hinzu kommt, dass nach dem Ladevorgang weiterhin bis über 1 kW Blindleistung verbraucht wird – der Stromanbieter stellt dies Privatkunden noch nicht in Rechnung, dieser sinnlose Stromverbrauch belastet aber die Stromnetze und muss außerdem von Kraftwerken erzeugt werden. Im Sinne der Nachhaltigkeit und Effizienz sollte dieses Verhalten dringend abgestellt werden – andere Elektroautos verbrauchen nach dem Laden keinen Strom mehr. Wird der #1 pro+ durch eigenen Strom geladen (z.B. PV), verbraucht er voll geladen weiterhin Strom von der eigenen Anlage, wenn er nicht abgesteckt wird. In diesem Fall hat der Besitzer die Nachteile dann direkt. Ein zum Vergleich getesteter #1 Premium zeigte die Blindleistungsverluste nicht, sowohl das PV-Überschussladen hat damit gut funktioniert als auch die Abschaltung des Stromverbrauchs bei voll geladener Batterie.

## 2,4 Licht und Sicht

⊕ Grundsätzlich profitiert der smart beim Thema Übersichtlichkeit von seinen kompakten Abmaßen und der erhöhten Sitzposition. Die Sicht auf den Verkehr ist somit gut, allerdings wird sie durch den großen Innenspiegel und zum Teil durch die hinteren Kopfstützen eingeschränkt. Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist vorne durch die rundliche Haube eingeschränkt, wobei Hindernisse vor dem Fahrzeug noch gut erkannt werden können. Nach hinten profitiert der smart beim Einschätzen der Fahrzeugenden von seinem steil abfallendem Heck mit kurzem Überhang, gibt aber durch die hohe Fensterkante kaum den Blick auf Hindernisse frei. Abhilfe dafür schafft die serienmäßige 360°-Kamera in Verbindung mit den acht Einparksensoren an Front und Heck. Einen Einparkassistenten, der selbstständig in Parklücken manövriert, gibt es für die Pro+-Variante nicht. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen LED-Scheinwerfer. Allerdings sind diese bei der Basisvariante Pro+ in einer einfachen Bauweise ausgeführt und verfügen nicht über eine Matrix-Funktionalität, die zum Beispiel entgegenkommende Verkehrsteilnehmer ausblenden kann. Immerhin gibt es einen zuverlässigen, statischen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht stumpf abschaltet und wieder aktiviert. Ebenfalls für die Fahrt bei Dunkelheit relevant ist das Ablenden der Spiegel. Diese Funktion gibt es nur für den Innenspiegel, nicht für die Außenspiegel. Für die Fahrt am Tage ist positiv anzumerken, dass die Rücklichter ebenfalls in das Tagfahrlicht eingebunden werden.

## 1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den #1 klappt für Fahrer und Beifahrer mühelos und komfortabel. Zum einen begünstigt die SUV-typisch erhöhte Sitzposition (Sitzhöhe 54 cm über der Straße, Fahrersitz ganz nach unten gestellt) den Einstieg, zum anderen geben die weit öffnenden Türen einen großen Einstiegsbereich frei. Ein top hilft der smart dem Fahrer noch durch eine Easy-Entry-Funktion, welche den Sitz für den Einstieg vom Lenkrad weg fährt und so mehr Platz "zum Einfädeln" gibt. Das mechanisch verstellbare Lenkrad verfährt dabei nicht. Ein zweischneidiges Schwert ist der generelle Fahrzeugzugang. Während der smart mit einer einwandfreien Annäherungs-erkennung das Fahrzeug zuverlässig auf- und abschließt, und die ansonsten plan eingefassten Türgriffe den Passagieren entgegenstreckt, wird das klassische Öffnen der

## 3,3 Kofferraum-Volumen

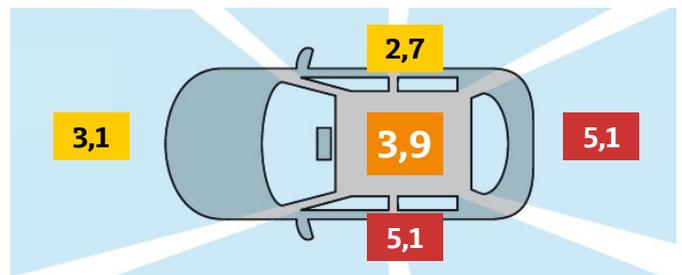
Das Normal-Volumen des Kofferraums umfasst bestenfalls befriedigende 265 l. Entfernt man die Hutablage und belädt den #1 bis hoch zum Dach, gibt er bis zu 405 l Ladevolumen frei. Legt man die Rücksitzbank um und nutzt den Raum bis zur Fensterunterkante, wächst das Volumen auf 625 l. Das maximale Ladevolumen bei umgeklappten Rücksitzen und Beladung bis unter das Dach beträgt 1155 l. Unterhalb des klappbaren Kofferraumbodens findet



Sehr breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

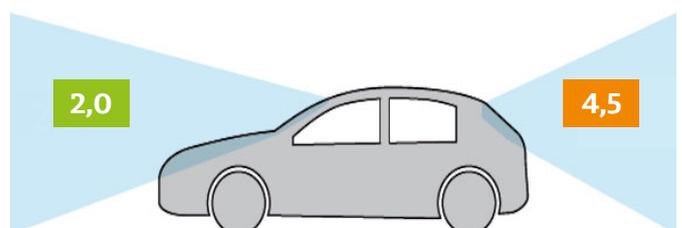
## Rundumsicht

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.



Türgriffe zur Mobilisierungs-Übung der Hand. So ist es fahrerseitig kaum möglich den Türgriff mit der rechten Hand zu bedienen. Und auch den Rettungskräften kann eine karosserie-bündige Bauform der Griffe den Zugang zum Fahrzeug erschweren.

man mit rund 80 l zusätzlich einen großen Stauraum.

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

## 2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist grundsätzlich gut, wobei die mit 77 cm hohe Ladekante das Beladen erschwert. Hat man das Ladegut aber erstmal über die Ladekante gehoben, lässt sich der Kofferraum ohne einen weiteren Absatz nahezu eben beladen. Dies bringt vor allem beim Entladen Vorteile mit sich, da das Ladegut nicht über eine Bordwand aus dem Kofferraum herausgehievt werden muss. Eine weitere Erleichterung in der Nutzung bringt die elektrische Heckklappe, die via Fußkick-Geste geöffnet werden kann. Schade: Leider gibt es neben der Taste zum Zuklappen des Kofferraums keine weitere Taste zum Verriegeln des Fahrzeugs. Der Laderaum erweist sich sinnvoll nutzbar; einzig die Hartplastikverkleidungen rechts und links der Ladefläche sind sowohl kratzanfällig als auch wenig geräuschkämmend, wenn das Ladegut bei zügiger Fahrt in Bewegung kommt. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt 186 cm und stellt nur für große Personen ein Stoß-Risiko da. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht ein kleiner Absatz und damit eine nicht komplett ebene Ladefläche. Zudem fällt die Beleuchtung mit einer Leuchte auf der Fahrerseite eher spärlich aus.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitze des #1 sind asymmetrisch teilbar im Verhältnis 40 zu 60. Positiv ist, dass die Gurte beim Umklappen geführt werden und so ein Einklemmen beim Zurückklappen verhindert wird. Das ist nicht unbedingt klassenüblich, erleichtert die Bedienung und beugt Frust durch beschädigte Gurte vor. Zudem ist bis auf ein Transport- und Schienensystem alles an Bord, was man für sein Ladegut benötigt: stabile, verchromte Verzurrösen, kleine Taschen-haken, zwei Staufächer mit Trennnetz pro Seite und ein z-förmig klappbarer Ladeboden. Darüber hinaus gibt es eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne.

⊖ Die Entriegelung der Kopfstützen der zweiten Rücksitzbank ist mehr als umständlich. Sind die Kopfstützen ausgefahren, gelingt es nur mit viel Mühe diese wieder zu versenken. Dies wirkt sich zudem negativ auf die Rundumsicht und die Montage von hohen



Die mit 77 cm relativ hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Kindersitzen aus.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des smart #1 folgt dem Trend aktueller E-Fahrzeuge: wenig Tasten, viel Touch. Das Anzeigekonzept besteht aus einer volldigitalen Instrumentenkombination (Display-Diagonale 9,2 Zoll), welche über die haptischen Tasten am Lenkrad bedient wird, und einem 12,8" großen Touch-Zentraldisplay - ein Head-up-Display gibt es für die getestete Variante nicht. Die Steuerung des Tempomats, des Bordcomputers, sowie die Lautstärkeregelung und Telefon-Annahme klappt über die

Lenkradtasten einwandfrei und ist nach einer kurzen Eingewöhnungszeit einfach zu bewältigen. Die Navigation durch das Menü des Zentral-Displays erfordert ein wenig mehr Eingewöhnungszeit - alleine schon auf Grund des hohen Funktionsumfangs. Hilfreich sind dafür die - leider 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 bei der Bedienung mehr Rückmeldung geben. Die komfortrelevanten Funktionen der Klimaanlage sind im Zentraldisplay untergebracht und deshalb auch via Touch und damit während der Fahrt schlecht zu bedienen. In Summe wirkt das Zentraldisplay - nicht zuletzt durch die verspielte Anzeige - etwas überladen. Dennoch passt die cartoon-ähnliche Nutzeroberfläche zum sympathischen Gesamtauftritt des Smart. Positiv zu erwähnen ist - und hier ist die weiterhin bestehende Nähe zu Mercedes erkennbar - der Gangwahlhebel an der Lenksäule. Dieser erweist sich bereits nach

kurzer Eingewöhnungszeit als gelungenes Bedien-konzept. Der Start des smart gelingt damit intuitiv und komfortabel: tritt auf die Bremse, Fahrstufe anwählen, und los.

⊖ Eine wirkliche Schwäche in der Bedienung ist die Einstellung der Außenspiegel. Hier verzichtet smart auf die bekannte Bedieneinheit in der Fahrertüre und versteckt das Feature im Infotainment - vor allem beim Erstkontakt mit dem smart frustrierend. Darüber hinaus ist die Lichtbedieneinheit vom Fahrerplatz aus schlecht einsehbar.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Kompetenzen des smart sind weitestgehend auf dem Stand der Technik, wenngleich - Stand jetzt - eine Apple CarPlay- und Android Auto-Anbindung fehlt. (smart verspricht hier ein Over-the-Air-Update). Allerdings kann der #1 diesen Makel auch zu Teilen durch sein eigenes Infotainment ausmerzen. So verfügt er über ein DAB+-Digitalradio, eine Bluetooth-Schnittstelle (Telefonie, Audio-streaming) ein Navigationssystem (mit Laderoutenplanung) und zudem über eine erweiterte Sprachbedienung. In top gibt es die Möglichkeit auf Online-Radio zuzugreifen, sowie über eine native Spotify-App seine Musik wiederzugeben. Für die Pro+-Variante beschränkt sich smart auf ein Audiosystem mit fünf Lautsprechern, das höherwertige Beats-Soundsystem (ab Modell Premium) gibt es für diese Ausstattungsvariante nicht. Nichtsdestotrotz leistet das Standard-Audiosystem einen ordentlichen Dienst. Für die Verbindung von Smartphone und co. gibt es unter dem vorderen Klappfach der Mittelkonsole einen altbewährten USB-A- sowie einen USB-C-Anschluss. Letzterer kann mit 18 W eine hohe Ladeleistung

abgeben und so das Telefon selbst auf kurzen Etappen recht schnell laden. Allerdings: Eine Möglichkeit für induktives Laden bietet das Basismodell nicht. Für die Rücksitze werden am Ende der Mittelkonsole ebenfalls ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss zur Verfügung gestellt. Für Multimedia-Inhalte stellt das Infotainment-System des smart einen internen Speicher von 128 GB zur Verfügung, der mit persönlichen Medien wie z.B. einem Fotoalbum bespielt werden kann. Zudem gibt es einige Funktionalitäten, die via App gesteuert werden können: So können die verbleibende Akkuleistung ausgelesen, die Klimaanlage gesteuert, sowie Lenkrad- und Sitzheizung aus der Ferne aktiviert werden.

⊖ Die Sprachsteuerung übernimmt kurioserweise Schreibfehler aus dem Infotainment. So fordert sie den Fahrer auf eine Pause zu "mächen", wenn sie den Text "Ermüdetes Fahren, bitte Pause macen" vorliest.

## 2,0 Raumangebot vorn

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

zudem positiv. Maßgeblich verantwortlich dafür ist die hochgezogene Fahrgastkabine mit ihren großen Fensterflächen, aber auch das großflächige Panoramaglasdach und der helle Dachhimmel.

## 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Wie auch in der ersten Reihe, bietet der smart im Fond überdurchschnittlich viel Platz. So hat man hinten dank längsverstellbarer Rücksitzbank eine Beinfreiheit, die für Personen über zwei Metern Größe reichen würde. Lediglich die Kopffreiheit fällt knapper aus, etwa ab 1,95 m Körpergröße geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Positiv: Das Panorama-Glasdach reicht auch bis zur zweiten Sitzreihe und verbessert somit das Raumgefühl. Kleinere Einschränkungen für das Raumempfinden ergeben sich durch die breiten C-Säulen und die ansteigende Seitenlinie. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es ziemlich eng – daher nur für kürzere Strecken sinnvoll.



Der Fond bietet auch großen Personen ausreichend Platz.

## 2,3 Innenraum-Variabilität

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

das über ein Drehrad zur Steuerung der Luftzufuhr verfügt. Des Weiteren lobenswert: das Brillenfach in der Überkopfkonsolle, welches das Verstauen einer Sonnen- oder Ersatzbrille im Auto erleichtert. Das Handschuhfach ist ausreichend dimensioniert, präsentiert sich aber in etwas lieblosem Hartplastik und ohne Abschließ-Möglichkeit. Ein nettes Feature ist der aus dem Handschuhfach ausklappbare Taschenhaken - eine smarte Lösung.

## 2,5 KOMFORT

### 2,8 Federung

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

Einzelhindernisse federt der #1 ebenfalls gut ab, wobei Querhindernisse wie Speedbumps merklich an die Insassen weitergegeben werden. Einzig auf zügig gefahrenen Landstraßen-Kurven zeigt sich eine Kehrseite der Komfort-Auslegung. So fehlt dem smart etwas an Aufbaukontrolle, welche sich in leichten Wank- und Nickbewegungen ausdrückt. Allerdings immer in einem für die Bauform plausiblen Ausmaß - daher unproblematisch.

### 2,6 Sitze

Die Sitze des smart #1 sind, wie die Fahrwerksauslegung auch, auf Komfort getrimmt. Die Polsterung ist körpergerecht gestaltet, bietet durch ihre "ne-fits-all"-Kontur aber wenig Seitenhalt. Der griffige Kunstlederbezug indessen kann die fehlende Konturierung wieder ein wenig kompensieren. Die Sitzverstellung gelingt an den beiden vorderen Sitzen dank voll-elektrischer Einstellung mühelos sowie genau und kann zudem auf der Fahrerseite via Memory-Funktion abgespeichert werden. Die Vier-Wege-Lendenwirbelstütze ist dabei aber exklusiv dem Fahrersitz vorbehalten. Zudem

kann die Sitzposition auf der ersten Reihe mit Hilfe der variablen Gurthöhenverstellung noch weiter angepasst werden. Die Kopfstützen lassen sich nur in ihrer Höhe, nicht aber in ihrer Längsausrichtung verstellen. Sie wirken beim ersten Platznehmen etwas weit nach vorne gerichtet (dafür im Crashfall optimal) und benötigen für manche Fahrer eine kurze Eingewöhnungszeit. Der auf der Rückbank ansonsten bequemen Sitzposition abträglich ist die dünne Polsterung der Armauflagen in den Türen. Der Mittelsitz ist zudem nur für kurze Strecken empfehlenswert.

### 2,7 Innengeräusch

Der Innenraum des #1 ist per se gut gedämmt, das

Geräuschniveau aber nicht überdurchschnittlich leise. Bei der

Messung ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 67,0 db (A), was einem befriedigendem Wert entspricht. Beim Motorgeräusch zählt der smart zu den durchschnittlichen Vertretern seiner Gattung: es ist lediglich ein leises Surren der E-Maschine zu

vernehmen. Deutlicher treten die Windgeräusche hervor, was wohl zum größten Teil an der steil stehenden Frontscheibe und dem "harten" Übergang hin zum Dach liegen wird.

## 2,0 Klimatisierung

⊕ Der #1 kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik sowie Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer. Dabei lässt sich der Automatikmodus der Klima in fünf und die Sitzheizung in drei Stufen feinjustieren. Praktisch: Der smart lässt sich via App vorklimatisieren. Zudem kann sogar die Sitzheizung per Fernfreigabe aktiviert werden. Eine Wärmepumpe, die der Umgebungsluft Wärme entzieht und den elektrischen smart so

effizient aufheizt ist - wie auch die Lenkradheizung - erst ab der nächsthöheren Ausstattungsvariante verfügbar. Generell arbeitet die Klimaautomatik ruhig und plausibel, allerdings wird ihre Bedienung via Touchscreen unnötig erschwert. Weitere positive Merkmale sind die serienmäßige Umluftautomatik und die abgedunkelten Scheiben im Fond.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

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

nur 3,4 s und von 80 auf 120 km/h in 4,5 s. Werte, die vor nicht all zu langer Zeit noch deutlich stärkeren Fahrzeugen vorbehalten waren. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 6,7 s an. Das generelle Fahrerlebnis des smart ist, wenn es stur nach vorne geht, dynamisch; beim Losbeschleunigen aus dem Stand lässt der #1 sogar leichten Schlupf zu.

### 1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des #1 ist Elektroauto-typisch gut. Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und vibrationsarm. Tiefere Brummfrequenzen sind ebenfalls kaum wahrzunehmen. Die Leistungsentfaltung entspricht nahezu dem Ideal: Die Motorkraft

wird linear aufgebaut und ist gut dosierbar. Das Ansprechverhalten unterscheidet sich in den Driving-Modes Eco, Komfort und Sport von leicht verzögert bis sportlich direkt.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

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

automatisch anzieht und löst.

⊖ Die Neutralstellung ist anfänglich schwer zu erreichen. Hier bedarf es Gewöhnung und dem richtigen Gefühl, den Neutralgang über den Lenkstockhebel einzustellen. Dies kann vor allem bei der Einfahrt in Waschstraßen hinderlich sein.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,9 Fahrstabilität

Der smart vermittelt zunächst ein hohes Maß an Fahrstabilität. Er hat einen guten Geradeauslauf und für seine SUV-typisch höhere Bauform gewöhnliche Nick- und Wankbewegungen, die bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht allzu viel Bewegung ins Fahrzeug bringen. Bei dynamischer Fahrweise offenbart der smart jedoch eine zu zurückhaltende Auslegung des Fahrstabilitätsprogramms.

So führen zügig gefahrene Wechselkurven oder ein Lastwechsel in der Kurve (z.B. vom Strompedal gehen in einer lang gezogenen Autobahnauffahrt) zu einem nach außen drängenden Heck (Übersteuern). Zwar geschieht dies nicht abrupt, für ein gewöhnliches SUV ist diese Auslegung jedoch vollkommen fehl am Platz. Verantwortlich hierfür ist neben der nur mäßigen Spurführung der

Hinterachse vor allem das zu spät eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), das einen deutlichen Schwimmwinkel zulässt. In der Konsequenz benötigt es einen versierten Fahrer, der den Fahrzustand richtig einschätzt und gezielt gegenlenkt. Geschieht dies nicht, steht der #1 quer in der Kurve. Ein Dreher droht allerdings nicht, zuvor wirft das ESP den Rettungsanker und greift ein. Smart hat die fahrdynamisch orientierte Fahrwerks- und ESP-Abstimmung des 428 PS starken Topmodells namens Brabus aus Kostengründen ohne weitere Abstimmungsarbeit für die schwächeren Varianten übernommen. Bei den Basismodellen, die sich kaum an sportlich orientierte Fahrer wenden, sollte das Hauptaugenmerk jedoch weniger auf der Fahrdynamik, sondern vielmehr auf der Fahrstabilität liegen. Aus diesem Grund hat der ADAC den Hersteller mit dem Sachverhalt konfrontiert. Smart hat das Problem erkannt und arbeitet bereits an einer effektiveren ESP-Abstimmung. Diese soll spätestens Anfang 2024 verfügbar sein und in die Produktion einfließen. Bestandsfahrzeuge erhalten die überarbeitete ESP-Abstimmung über die Update-Funktion (OTA) des Fahrzeugs. Ein Werkstattbesuch soll dafür nicht notwendig sein.

### 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des smart vermittelt schon auf den ersten Metern einen sportlich-direkten Charakter, der, in Anbetracht des unschuldigen Auftritts, beinahe etwas überraschend daher kommt. Zwar macht die direkte Übersetzung den #1 in der Stadt z.B. bei Abbiegungen wendig, komfortorientierten Fahrern könnte die spitze Auslegung allerdings zu direkt sein. Die Zielgenauigkeit geht genauso wie die Zentrierung in Ordnung. Zu einer richtig guten, gefühlvollen Lenkung fehlt es dem smart allerdings an Präzision und Rückmeldung, womit er in seiner Klasse aber keine Ausnahme ist.

### 3,2 Bremse

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

## 1,3 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der #1 schon in der Basis-Ausstattungsvariante bis auf Head-up-Display und Parkassistent alles an Bord, was smart für sein Kompakt-SUV anbietet. 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

der smart vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Im Test gab es keine unplausiblen Warnungen oder irreguläre Bremsungen. 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 abgeregelt. Darüber hinaus erkennt der smart Geschwindigkeitsbegrenzungen und zeigt diese dem Fahrer an. In der Praxis liegt die Trefferquote - wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 %, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Beim offiziellen Euro NCAP-Test erfüllte die Funktion nicht die vorgesehenen Anforderungen. Die Spurhaltefunktionen des smart reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, bis hin zum Spurführungs-assistenten "smart Pilot", der auf der Autobahn bis 130 km/h und im Stop-and-Go-Betrieb bis 60 km/h (Stauassistent), zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer; dieser muss in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Eine

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue #1 sehr gut ab und erzielt 96 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 11/2022). Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seiten-airbags 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 wie Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Laut Euro NCAP bietet der smart für verschiedene Körpergrößen und Sitzpositionen ein ähnliches Schutzniveau. Zudem bieten die Sitze der ersten und der zweiten Reihe einen guten Schutz gegen ein Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Die Kopfstützen bieten vorn bis 1,95 m großen Menschen guten Schutz, hinten immerhin bis knapp 1,80 m großen Personen. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur

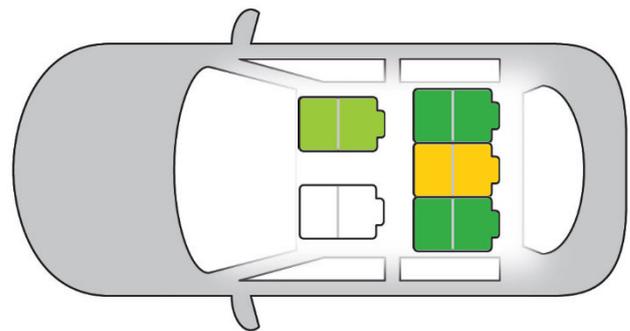
## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 89 Prozent als gut bewertet (Test 11/2022). Der smart bot bei dynamischen Crashtests einen guten Schutz für alle kritischen Körperregionen der Kinder-Dummies. Alleine der Kopf des Zehnjährigen-Dummies war beim Seitenaufprall nur ausreichend gut geschützt. Für die Montage von Kindersitzen bietet der smart eine iSize-Freigabe auf dem Beifahrersitz, sowie auf den beiden äußeren Sitzen im Fond. Dabei ist die Gurtgeometrie für die Montage des Kindersitzes auf dem Beifahrersitz für bestimmte Kindersitze eingeschränkt, auf

höherwertige, kapazitive Erkennung der Hand, also durch reines Auflegen, bietet der smart nicht. Die Fahrassistenz-Funktionen funktionieren im Test zuverlässig. 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. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor (Kaffeetassensymbol + Sprachausgabe). Erkennt das System einen handlungs-unfähigen Fahrzeugführer, hilft der Notfallassistent den smart sicher abzubremesen. 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.

## 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)

Rettungsleitstelle hergestellt. Zudem sorgt die Heckaufprallabschwächung dafür Auffahrunfälle abzumildern.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

den beiden Rücksitzen passen alle vom ADAC getesteten Kindersitzarten. Der Mittelsitz der Rücksitzbank verfügt nicht über eine Isofix-Verankerung; mit dem Gurt lassen sich Kindersitze, trotz etwas ungünstiger Anlenkpunkte, aber befestigen. Eine Montage von drei Kindersitzen gleichzeitig ist auf der Rücksitzbank nicht möglich. Die Airbagabschaltung erfolgt über einen Schlüsselschalter an der Seite der Instrumententafel.

### 3,1 Fußgängerschutz

Euro NCAP bewertet den Fußgängerschutz des #1 mit 71 Prozent. Dabei war der Schutz eines angefahrenen Fußgängers im Bereich des Kopfes überwiegend gut bis ausreichend. Die Beine wurden im Bereich des Stoßfängers gut geschützt, wohingegen der Schutz des Beckens überwiegend schwach bis schlecht war. Im Bereich der

aktiven Fußgängersicherheit verfügt der smart über einen vorausschauenden Notbremsassistenten, welcher auf Fußgänger und Fahrradfahrer bis zu einer Geschwindigkeit von 90 km/h reagiert. Laut Euro NCAP funktionierte das System gut und vermied Kollisionen in den meisten Testszenarien.

## 1,6 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,5 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 32 A (22 kW). Um die netto 62 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 75,7 kWh benötigt. Das Antriebssystem des #1 ist durchaus effizient, allerdings könnten die Ladeverluste etwas niedriger ausfallen. Innerorts liegt der Verbrauch bei ca. 15 außerorts bei ca. 22 und auf der Autobahn bei 24,8 kWh/100 km. Legt man den gemischten

Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den #1 eine Reichweite von über 365 km. Aus den 20,5 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 103 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest ausgezeichnete 49 Punkte. Wie die meisten Elektroautos ist der #1 innerorts am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von über 400 km möglich.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoff-emissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-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 20,5 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 83 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der #1 im Bereich Schadstoffe 39 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 für ein durchaus schweres und kräftiges

Auto aber gut da, weil er 88 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest vier von fünf Sternen.

⊖ Die hohe Blindleistung wirkt sich indirekt auf das Kapitel der Schadstoffe aus, auch wenn es hier nicht mit in die Wertung einfließt. Der Strom, welcher im smart durch die Blindleistung verbraucht wird muss produziert werden, wird aber nie einem wirklichen Nutzen zugeführt - das ist Energieverschwendung. Darüber hinaus belastet der smart die Energieinfrastruktur auch nach Abschluss der Ladung weiter, was ebenfalls unnötig ist. Vor allem vor dem Hintergrund, dass die Ausstattungsvariante Premium, in der höherwertige technische Elektro-Komponenten verbaut sind, ein solches Verhalten nicht an den Tag legt.

## k.A. AUTOKOSTEN

### Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das getestete Einstiegsmodell Pro+ kostet 42.490 Euro und kommt mit einer umfangreichen Ausstattung, die die wichtigsten Features vereint. Dennoch empfehlen wir im Vergleich mit den weiteren Ausstattungsvarianten das darüberliegende Modell namens Premium. Hier sind, neben einer Wärmepumpe, höherwertige Antriebskomponenten verbaut, die einen geringeren Verbrauch und eine höhere Reichweite ermöglichen. Zusätzlich ist beim Premium-Modell PV-Überschussladen sinnvoll

umsetzbar, weil diese Variante nicht die hohen Blindleistungen beim Laden mit reduzierter Stromstärke zeigt. Die Unterhaltskosten des #1 halten sich in Grenzen. Zum einen sind rein elektrisch angetriebene Autos bis 2030 in Deutschland steuerfrei, zum anderen sollten die Kosten für Wartung überschaubar ausfallen, da es im Vergleich zu Verbrennern deutlich weniger mechanische Teile und keinen Ölwechsel gibt; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden,

wenn man öfter das üppige Drehmoment für sportliches Anfahren nutzt oder gerne dynamisch durch die Kurven hetzt.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	#1 Pro+ (22 kW OBC)	#1 Pulse (22 kW OBC)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	200 (272)	315 (428)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	384/0	584/0
0-100 km/h [s]	6,7	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	17,4/17,4 kWh E	18,2/18,2 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/21	19/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	68	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	42.490	46.490

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

### ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	200 kW (272 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	75 kW
maximales Drehmoment	384 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,5 kWh/100 km/369 km

### BATTERIE

Batteriegroße gesamt/nutzbar	66 kWh/62 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	75,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 200.00 km, 70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Menü

### KLIMATISIERUNG

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

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20 % "Batterieladezustand niedrig, Hochvoltbatterie schwach", 7 % Batterie rot
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Menü

### LADEKABEL

Schuko	nicht verfügbar
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A

### ANSCHLUSS

### SERIE / OPTION

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

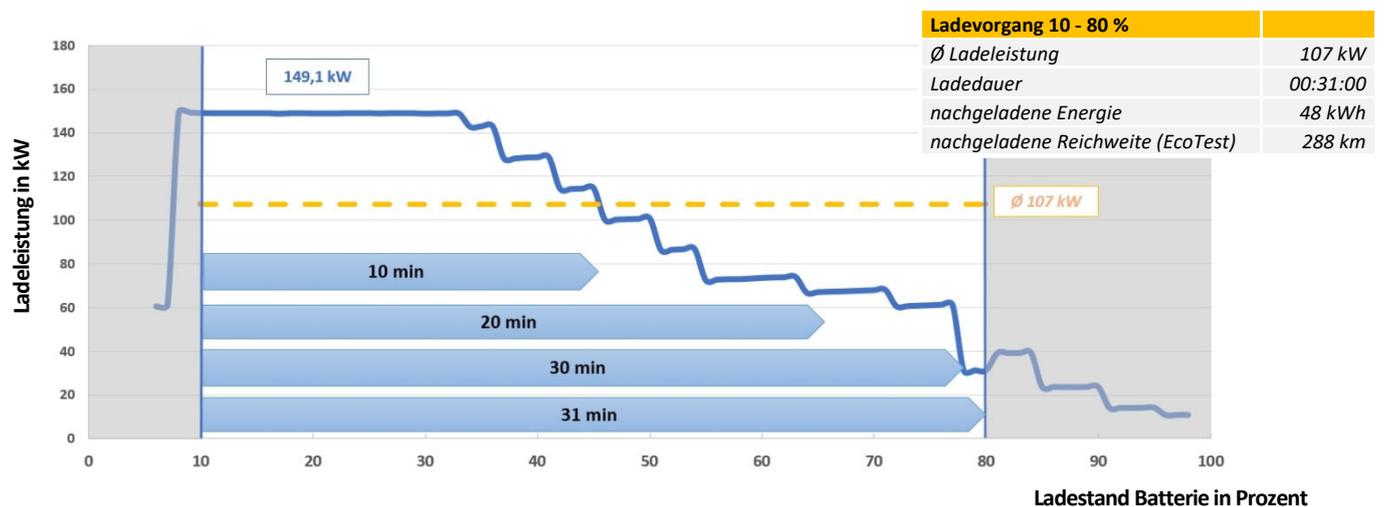
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja A, V, km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein am Ladeanschluss

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	58,5 - 33 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	58,5 - 10 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	18,5 - 3,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 150 kW	31 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	200 kW/272 PS
Maximales Drehmoment	384 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,4 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.270/1.822/1.636 mm
Leergewicht/Zuladung	1.788/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	323/986 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75 kg/-
Batteriekapazität (netto)	62 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre und 1 Jahr Anschlussgarantie /6 Jahre
Produktion	Hangzhou / China

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	20,5 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 103 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.820/393 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/625/1.155 l

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


## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.06.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	40 km
Auffälligkeiten/Mängel	kritische Lastwechselreaktionen

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

k.A.

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

Stand: August 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutaj