



smart fortwo (1998-2007)

Cityflitzer

Die erste Generation des Smart kam 1998 als Zweisitzer unter dem Namen Smart City Coupe auf den Markt. Das damals völlig neue Fahrzeugkonzept mit nur zwei Sitzen, dem Motor auf der Hinterachse und Heckantrieb bietet ausreichend Platz für zwei Erwachsene. Der Kofferraum ist allerdings winzig. Die gute Übersicht, der winzige Wendekreis und die kleinen Motoren prädestinieren den Smart als reines Stadtfahrzeug. Auf längeren Strecken macht der Zweisitzer wegen der holprigen Federung, der gefühllosen Lenkung und der nur mäßigen Geräuschdämmung ohnehin nicht viel Spaß. Überzeugen können dagegen die gute Verarbeitungsqualität und die körpergerechten Sitze. Ab 2002 wurde das Coupe durch ein Cabrio auf gleicher technischer Basis ergänzt. Im TÜV-Mängelreport taucht der erste Smart nicht mehr auf. Bis zuletzt schnitt er etwa durchschnittlich bei den Hauptuntersuchungen ab. In der ADAC Pannenstatistik liegt der Smart ebenfalls im Mittelfeld.

Empfehlung: Für den Smart gibt es verschiedene Benzinmotoren. Die 0,6 Liter großen Dreizylinder (ab 2003 mit 0,7 Liter) leisten zwischen 45 und 61 PS. Die Fahrleistungen reichen für den innerstädtischen Betrieb aus und die Laufruhe der Motoren zeigt sich gelungen. In der Sportversion Brabus leistet der kleine Motor sogar 71 PS. Alternativ ist der enorm sparsame Diesel mit 41 PS zu haben. Der kleine Selbstzünder zieht überraschend kräftig durch und läuft ebenfalls so gut wie frei von Vibrationen. Als etwas nervig erweist sich das halbautomatische Getriebe mit seinen teils zu langen Schaltpausen, gerade bei kräftigem Beschleunigen.

- ⊕ winziger Wendekreis, gute Übersicht, gute Verarbeitungsqualität, bequemer Zustieg, überwiegend funktionelle Bedienung, großzügiges Raumgefühl
- ⊖ holpriges Fahrwerk, winziger Kofferraum, gefühllose Lenkung, neigt zu Turboladerschäden, schwache Heizung

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Smart fortwo der ersten Generation taucht im TÜV-Report nicht mehr auf. Zuletzt schnitt er etwa durchschnittlich ab. Besonders auffällig ist dabei keine Baugruppe. Pannenschwerpunkte sind nicht bekannt.
Rückrufe	<p>11/1999: Die Dichtmanschetten der Vorderachstraggelenke sind nicht konform, was zu vorzeitiger Korrosion führen kann. Betroffene Varianten: bis 04/1999. Betroffene Fzg. in Deutschland: 20.000.</p> <p>6/2002: Am Mantelrohr der Gelenkwelle könnte es an einer Schweissnaht zur Rissbildung kommen. Dies könnte zu einem Ausfall der Lenkung führen. Die Fahrzeuge sollen nicht mehr bewegt werden und werden vom Smart Center abgeholt. Die Lenkgetriebe werden überprüft und ggf. ersetzt. Bei noch nicht ausgelieferten Fahrzeugen kann es durch die Aktion zu Verzögerungen bei der Auslieferung kommen. Betroffene Fzg. In Deutschland: 134. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem vermerkt.</p> <p>3/2003: Aufgrund von Silikonrückständen am Lichtschalter könnten Standlicht, Rückleuchten und Tachobeleuchtung ausfallen. Der Schalter wird ausgetauscht; Zeitaufwand etwa 15min. Betroffene Fzg. In Deutschland: 22.000. Kennzeichnung der Aktion: Neue Form des Schalters.</p> <p>5/2005: Das untere Traggelenk ist bei der Achskonstruktion mit Querblattfeder immer unter Spannung. Ein Spiel bzw. eine Vorwarnung tritt deshalb nicht auf. Der Kugelbolzen kann deshalb unerwartet aus der Kugelpfanne herausspringen. Bei betroffenen Fahrzeugen wird die Achskonstruktion geändert. Betroffene Fzg. In Deutschland: 58.000. Kennzeichnung der Aktion: Neue Gelenke sind gelb chromatiert. Im Hersteller-Werkstattssystem vermerkt.</p> <p>7/2007: Betroffene Varianten: (nur Versionen ohne Servolenkung). Wegen eines Montagefehlers, durch den sich der Lagersicherungsring am unteren Ende der Lenksäule lösen kann, ist es in einigen Fällen zum Ausfall der Lenkung gekommen (Lenkritzeln und Zahnstange nicht mehr im Eingriff). Lt. Hersteller wurden in Deutschland bereits bei allen betroffenen Fahrzeugen die defekten Lenkeinheiten der Fa. Delphi gegen modifizierte Bauteile getauscht. Betroffene Fzg. In Deutschland: 250. Kennzeichnung der Aktion: Eintrag im Händlerwerkstattssystem.</p>

Modellgeschichte

07/1998	Modelleinführung des zweitürigen City-Coupés in den Ausführungen pure und pulse. Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig; 0,6 l 3-Zylinder-Turbomotor mit 33 kW/45 PS und 40 kW/54 PS; sequentielles 6-Gang-Getriebe, manuell oder automatisch (Aufpreis) zu schalten.
01/1999	zusätzliche Ausführung passion.
03/1999	Fahrstabilitätssystem "TRUST plus" zur weiteren Reduzierung der Schleuderneigung.
03/2000	Modelleinführung des City-Cabrios mit elektrischem Verdeck, Ausführungen pulse und passion, Motor mit 40 kW/54 PS
11/2000	0,8 l 3-Zylinder-Turbodiesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung (cdi) mit 30 kW/41 PS
01/2002	Facelift für Limousine
03/2002	Einführung Smart Crossblade als Roadster ohne Windschutzscheibe, Dach und Türen; 0.6 (52 kW/70 PS)
06/2002	Einführung Topmodell BRABUS 1st Edition 0.6 (52 kW/71 PS)
01/2003	Modellpflege: Fahrwerk, ESP, Servolenkung auf Wunsch, neue Motoren: 0.7 (37 kW/50 PS), 0.7 (45 kW/61PS), 0.7 Brabus (55 kW/75 PS)
12/2003	Baureihe Crossblade eingestellt
01/2004	Modellpflege; City-Coupé und Cabrio mit neuer Modellbezeichnung "fortwo"
02/2006	Rußpartikelfilter (offenes System) optional erhältlich für 0.8 cdi
01/2007	Baureihen eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Cabrio
Länge/Breite/Höhe [mm]	2500/1515/1529	2500/1537/1549
Kofferraumvolumen [l]	150	150
Dachlast [kg]	-	-
Tankinhalt [l]	22	22

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	city-coupé	city-coupé	city-coupé	city-coupé	BRABUS	city-coupé cdi
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Bauzeitraum	1998-2003	2003-2007	1998-2001	2002-2007	2003-2007	1999-2007
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3/599	3/698	3/599	3/599	3/698	3/799
Leistung [kW/PS]	33/45	37/50	40/55	45/61	55/75	30/41
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	70/3000	80/1800	70/3000	88/2250	110/3000	100/1800
Beschleunigung 0-100km/h [s]	18,9	18,3	17,2	16,8	12,3	20,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	135	135	135	135	150	135
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	4,9 S	4,7 S	4,9 S	4,9 S	5,3 SP	3,4 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
CO ₂ [g/km]	118	113	118	118	127	90
CO ₂ -Effizienzklasse	F	F	F	F	G	C
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/10/11	12/10/11	12/10/11	12/10/11	11/11/13	13/10/12
Steuer pro Jahr* [Euro]	40	47	40	40	47	133
Schadstoffklasse	Euro 3, 5L	Euro 4, 5L	Euro 3, 5L	Euro 3, 5L	Euro 4	Euro 3, 3L

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
 *Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	city-coupé	city-coupé	city-coupé	city-coupé	BRABUS	city-coupé cdi
Wartung 1	220	270	210	210	270	220
bei km/Monate	15000/12	15000/12	15000/12	15000/12	10000/12	12500/12
Wartung 2	450	600	450	460	600	460
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	20000/24	25000/24
Wartung 3	500	-	500	510	-	470
bei km/Monate	60000/48	-	60000/48	60000/48	-	50000/48
Bremsscheiben und -beläge vorn	300	350	300	300	350	300
Auspuffanlage (nach Kat)	370	810	370	380	1600	380
Kupplung	620	-	620	630	-	620
Generator	370	460	370	380	460	410
Anlasser	390	550	390	390	550	390

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	city-coupé	city-coupé	city-coupé	city-coupé	BRABUS	city-coupé cdi
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	69	65	64	64	68	77
Betriebskosten (Kraftstoff)	101	98	101	101	112	72
Werkstatt-/Reifenkosten	65	76	65	66	97	72
Gesamtkosten pro Monat	235	239	230	231	277	221
Gesamtkosten pro km [Cent]	18,8	19,1	18,4	18,5	22,2	17,7

Garantien

Der smart hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet smart eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine europaweite Mobilitätsgarantie gibt es zwei Jahre lang.

Frontalcrash: Obwohl der smart fast keine Knautschzone hat, schenkt er von seiner harten und steifen Fahrgastzelle nichts her. Die Folge: Das kompromisslose Rückhaltesystem mutet den Dummys sehr hohe Belastungen zu. Das gilt ganz besonders für die Brust des Beifahrers. Obwohl die stabile Quertraverse im unteren Armaturenbrettbereich äußerlich gut abgepolstert erscheint, muss das Fahrerschienbein einen unbarmherzig harten Stoß abfangen. Beim Knieaufprall des Fahrers besteht zudem ein erhöhtes Verletzungsrisiko für die beiden Oberschenkel.

Seitencrash: Der Dummy hat zwar nur Durchschnittsgröße, trifft aber trotzdem noch ganz leicht mit dem Kopf den ungepolsterten oberen Türrahmen. Für größere Insassen ist das Verletzungsrisiko an dieser Stelle demnach höher. Den einzigen Punktabzug gibt es für die Armlehne an der Türinnenseite, die sehr weit in den Bauch vordringt und damit innere Verletzungen verursachen kann.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.