



Fotos: Michael Blumenstein

Mit 0,27 fällt der cw-Wert eher mäßig aus. Schuld daran haben auch die 245er-Walzen. DC lädt der #3 mit maximal 150 kW.

# Für etwas Aufsehen sorgen

Der Smart #3 ist der zweite Smart der Neuzeit – immer elektrisch. Wir sind den Smart #3 Brabus mit 428 PS gefahren und waren hier und da doch sehr überrascht.

**Smart hat mit** Smart nichts mehr zu tun. Macht nichts. Oder doch? Denn die Lücke, die der 2,50-Meter-Smart-Fortwo hinterließ, schmerzt – nicht nur Parkplatz-Fetischisten.

## SUV-Coupé-Elektro-Gedöns

Denn das „Parkplatz-Privileg“ ist den neuen Smart-Modellen nicht mehr vergönnt. Der getestete #3 (# = Hash-tag) ist mit 4,40 Metern in der Kompaktklasse angekommen. Und natürlich ist der #3 ein Vertreter der SUV-Coupé-Klasse.

Das Bürzelheck und die aerodynamisch optimierte Dachlinie vollenden das Design des mit einem cw-Wert von 0,27 nicht sonderlich windschlüpfigen #3. Per se scheint der #3 zu gefallen. Leute gucken, drehen sich um und halten an. Selten, dass das bei der Fülle chinesischer Anbieter am Markt noch passiert. Und wer den Smart-Schriftzug liest, wundert sich doppelt.

Apropos Chinesisch. Der Smart wird nun auch im fernen Osten geboren. Geely gehört mittlerweile die eine Hälfte der Marke, die andere hat Mercedes-Benz (noch) behalten. Tech-

nisch sind die neuen Smart somit enge Verwandte diverser Volvo- und Polestar-Modelle sowie vom Lynk & Co 01 und Zeekr.

## Verkauf: so lala

Die Technik des Smart ist also zigfach bewährt und könnte Vertrauen schenken. Ebenso die Marke an sich. Und dennoch verkauften sich die Modelle #1 (das Steilheckmodell) und #3 im ersten Quartal 2024 mit zusammen knapp 2.600 Zulassungen nicht sonderlich glänzend. Das schaffte noch der Seat Tarraco und der war nie Bestseller und ist am Lebensende angekommen – ergo nicht mehr bestellbar. In der Welt der Elektroautos ist die Verkaufszahl wiederum nicht so schlecht. Ein Hyundai Ioniq 5 wurde im selben Zeitraum 2.074-mal zugelassen und damit sogar 26-mal weniger als der Smart #1. Der neuere #3 braucht wohl noch etwas Anlaufunterstützung.

Unser Testwagen trägt den prestigeträchtigen Zusatz „Brabus“. Tuningfans kennen die Bottroper Marke, die sich seit fast 50 Jahren auf die Veredlung von Mercedes-Modellen fokussiert und bereits früh die ersten Smart

zur 2,50-Meter-Feuerkugeln pimpte. Die Verbindung besteht nach wie vor und aus den ehemals 100 Brabus-PS werden nun 428 Geely-PS. Denn motorseitig wurde der Smart #3 Brabus nicht verändert. Ein Volvo EX30 und Polestar 2 besitzen auf Wunsch den identischen Antrieb.

## Wenig Maskerade

Zu erkennen gibt sich der Brabus im Smart lediglich an Details wie roten Bremssätteln, Spoilerlippchen und Schwellern. Innen spendiert man ein Alcantara-Lenkrad und Zusatzeinblendungen im Infotainmentsystem.

Die Sitze mit Stoff-Mix fühlen sich gut an und taugen auch für lange Strecken. Ein dickes B prangt auf den Kopfstützen des zu hoch montierten Gestühls. Ansonsten herrscht Mainstream-Tristesse mit hoher Mittelkonsole, vielen Ablagen und einem kühlbaren Fach unter der Mittelarmlehne. Das Beats-Soundsystem ist nicht nur basstark, es impliziert auch den Blinkerton. Blinkt man rechts, kommt das Geräusch aus dem rechten Hochtöner, beim Linksblinken aus dem linken und beim Warnblinken aus beiden.

## Head-up-Display plus Tacho

Keine Spielerei, sondern vielmehr sinnvoll ist das Head-up-Display, das zusätzlich zum informativen Kombiinstrument (Tacho) vor dem Fahrer positioniert ist. Warum der Smart Head-up und Tacho bekommt und der Volvo EX30 gar nichts, erschließt sich einem nicht. Ebenso wenig erschließt sich uns der Sinn der Comic-Weltkugel in den Displays und des albernen Gepards. Galt es früher als erstrebenswert, den Fahrer möglichst wenig abzulenken, bewegt sich hier im Smart-Display jederzeit irgendwas und man schaut unnötig oft dort hin. Hier wäre weniger (Ablenkung) deutlich mehr.

Gespart hat Smart indes am Fensterrahmen, denn die Türen sind hier rahmenlos. Das sieht schön aus, vor allem beim Öffnen der Tür mit geöffnetem Fenster. Kann man getrost machen, denn beim Smart schließen die Fenster beim Verlassen des Fahrzeugs selbstständig. Rahmenlose Türen haben jedoch ein Problem. Es

## Smart #3 Brabus

**Testwagenpreis** 42.849 Euro  
zwei E-Motoren | 315 kW/428 PS  
543 Nm | 180 km/h | 3,7 s  
**WLTP-Verbrauch** 17,6 kWh/100 km  
**WLTP-Reichweite** 415 km  
**Akku** 66/62 kWh (brutto/netto)  
**Laden** AC 22 kW | DC 150 kW  
**Maße** 4.400 x 1.844 x 1.556 mm  
**Kofferraum** 370–1.160 Liter  
**HK** 18 | **VK** 25 | **TK** 21  
**Wartung** 25.000 km/2 Jahre  
**Garantie** 3 Jahre  
8 Jahre/160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Mit 1.910 Kilogramm liegt der #3 unter der magischen Zwei-Tonnen-Marke. 450 Kilogramm Zuladung sind prima, 1,6 Tonnen Anhängelast ebenfalls.**

scheppert beim Zuschmeißen der Pforten – so auch im Smart. Das Qualitätsniveau passt, sofern harte Kunststoffe kein K.o.-Kriterium sind und man gern Staub wischt.

## Nicht fertig entwickelt

Kommen wir zu einem leidigen Thema, das einem das Autofahren abgewöhnen kann. Daran Schuld ist zum Teil nicht einmal der Smart, es sind vielmehr diverse EU-Vorgaben. Doch fangen wir bei der User-Experience an. 2024 rühmen sich sämtliche Hersteller damit, das Rad neu erfunden zu haben – hinsichtlich der Sprachbedienung. Smart tut das nicht. Aus gutem Grund wahrscheinlich. Denn die Sprachsteuerung des Smart schafft es nicht einmal, die Lenkrad- oder Sitzheizung zu aktivieren. Auch das Senderwechseln des Radios gestaltet sich als Glücksspiel. Sonderziele per Sprachansage? LOL.

Das bedeutet, dass man fast jedes Ziel per Tastatur eingeben muss. Doch Obacht, denn nach wenigen Sekunden mahnt die Fahrerüberwachung, dass man nicht aufmerksam sei – ach was. Die Assistenzsysteme sind eh ein Ding für sich: Nach jedem Anhalten, Türöffnen, kurzem Poheben und Wiedereinsteigen, müssen sie nach eigenem Gusto neu konfiguriert werden. Das können dann schonmal sechs Touchscreen-Ausführungen in drei verschiedenen Ebenen sein und insgesamt neun „Toucher“, denn bei einigen Systemen ist eine Bestätigung der Abschaltung notwendig. Fährt man nur in der Stadt, stören sie selten, lediglich der Frontal-

kollisionswarner reagiert auf parkende Autos und haut kurzzeitig die Bremse rein. Unwirsch agiert auch der Müdigkeitswarner, der rät auch mal nach zehn Kilometern zur Pause. Die Schilderererkennung ist ähnlich zuverlässig wie in anderen Autos – oft also nicht. Bei Mittel-Leitplanken erkennt der Frontradar eine zusätzliche Fahrspur links, die dann im Kombiinstrument sogar mit fahrendem Auto dargestellt wird.

Das nach wie vor wichtigste Assistenzsystem ist ESP. Umso mehr verwendet der Menüpunkt „ESP aus“. Klar, es ist in Teilen deaktivierbar, was bei Schnee sinnvoll sein kann. Dazu muss ein Schieberegler ins Orangefarbene nach rechts gezogen werden. Doch die Text-Erklärung unter „ESP aus“ ermutigt eventuell, das öfters zu tun. So steht dort: „Verbessert das Fahrverhalten und verhindert den Kontrollverlust über das Fahrzeug“. Nochmals: Darüber steht „ESP aus“. Auch unglücklich gelöst ist die Schriftgröße vieler Inhalte, um beim kurzen Blick alles erhaschen zu können. Wer länger „sucht“, wird wieder ermahnt. Ein Klebebandstreifen kann helfen, die Gesichtsüberwachung dauerhaft zu deaktivieren.

## Top: 22-kW-Laden

Es gibt aber auch viele Punkte, die der Smart sehr gut macht. Und zwar beim Laden. So lässt sich der Ladestrom mittels Schieberegler begrenzen und kann daher sicher an 230-Volt-Steckdosen Strom beziehen, ohne eine Überhitzung der Steckdose zu verursachen. Er glänzt zudem mit dem 22-



**1** Der Platz im Kofferraum ist eher knapp bemessen, das Faltrad kann dennoch mit an Bord. **2** Hinten gibt es für alle ausreichend Platz und es sitzt sich kommod. **3** Das Armaturenbrett unterscheidet sich vom normalen #3 im Grunde durch nichts. **4** Der Digitaltacho ist gut, dennoch gibt es im Brabus-Modell immer auch ein Head-up-Display dazu. Eine größere Anzeige des Akkustandes wäre sinnvoll. **5** Die Sitze sind bequem und bieten ausreichend Seitenhalt.

kW-AC-Laden und füllt den (brutto) 66 kWh großen NMC-Lithium-Ionen-Akku (Nickel-Mangan-Cobalt) in unter vier Stunden. Ein Pro-Argument angesichts der Unsitte der Blockiergebühren, die auch dann einsetzen, wenn man aufgrund eines 11-kW-Onboard-Laders (haben die meisten E-Autos) auch mal sieben oder mehr Stunden an der Ladesäule verweilen muss und per se hohe Preise fürs Laden bezahlt.

Mit Ladeverlusten gelangen knapp 73 kWh in den Smart-Akku. Wer an einem HPC (High Performance Charger) lädt, kann auf eine maximale Ladeleistung von 150 kW vertrauen, bis 80 Prozent Akkustand (SoC) hatten wir im Mittel gut 100 kW Ladeleistung. Auf unseren rund 2.000 Kilometern während des Tests, von denen etwa 1.400 auf der Autobahn absolviert wurden, kamen wir auf einen Fahrverbrauch von 20,5 kWh ohne Ladeverluste.

In der City sind Werte von unter 17 kWh möglich. Um die vertrauenerweckende Restreichweite angezeigt zu bekommen, muss man im Lademenü den Button „Dynamisch“ drücken, serienmäßig ist „Standard“ eingestellt, das nach dem Vollladen stets 420 Kilometer anzeigt, was sehr optimistische 15 kWh/100 km voraussetzt. Als Kritikpunkt muss sich Smart auch gefallen lassen, dass es keine Segelfunktion gibt und der Motor stets so stark Energie im Schubbetrieb rekupert,

dass sich das Bremslicht einschaltet. Wem diese Stufe nicht reicht, der kann eine noch stärkere Rekuperation übers Menü aktivieren.

### Leistung bis zum Abwinken

Somit kommen wir zum Antrieb. 428 PS stehen im Verkaufsprospekt. Im Fahrzeugschein sind als Dauerleistung 116 kW, also 158 PS eingetragen. Kurzzeitig geht es aber phänomenal vorwärts und der Smart #3 Brabus erledigt den Standardsprint in 3,7 Sekunden. Standardmäßig startet der Brabus im Comfort-Modus. Dann ist das Gaspedal defensiv ausgelegt. Durchs „Betouchen“ des Fahrmodus-Schalters (Stationstaste) gelangt man über den Sport- zum Brabus-Modus. Wer sich „vertoucht“, landet bei Eco und wundert sich, dass wenig geht. Da sich der E-Antrieb im Brabus-Mo-

des am besten dosieren lässt und auch ein Konstantfahren recht ruckelfrei möglich ist, ist das unsere Empfehlung für Landstraßen und Autobahnen. Warum die Brabus-Version bei 180 km/h begrenzt ist, bleibt ein Rätsel. Das schafft der Basis-Smart.

Außerhalb der Städte und deren oft fieser Betondecke fühlt sich der mit 20-Zoll-Alus ausgerüstete Brabus-Smart komfortabel an. Das nachschwingende „Hinterteil“ könnte jedoch Fondgästen sauer aufstoßen. Von Brabus-sportlicher Härte ist indes eher im Stadtverkehr etwas zu spüren. Vor allem der Vorderachse gelingt es selten, Geschmeidigkeit walten zu lassen. Die Lenkung ist zwar direkt, alles in allem fühlt sich das Setup aber weniger nach Brabus und mehr nach Synthetik an.

Gar nicht Brabus-like ist der Preis, und das ist definitiv der größte Pluspunkt. Wenn man bedenkt, dass man bei Brabus, die mittlerweile auch Hand an Rolls Royce, Land Rover und Porsche anlegen, auch mal in den siebenstelligen Bereich rutschen kann, darf die 428-PS-Rakete, die im Standardsprint gegen eine 900-PS-Brabus-Mercedes-G-Klasse anstinken kann, als echtes Schnäppchen gelten. 42.850 Euro (netto) kostet der Smart #3 Brabus. Extras? Nein. Das ist dann in etwa ein Zehntel des Preises der G-Klasse, die bei Tempo 180 noch 100 km/h schneller rennen darf. *mb*

### DAT-PROGNOSE

#### Smart #3 Brabus

mit 36 Monaten Laufzeit  
und Sonderausstattung

- 15.000 km/Jahr: 51,6 %
- 25.000 km/Jahr: 45,3 %
- 40.000 km/Jahr: 37,2 %



# OPEL ASTRA SPORTS TOURER SPRICHT FÜR SICH!

- /// IntelliLux LED® Pixel Licht<sup>1</sup> mit individueller Lichtverteilung
- /// Ergonomische Sport-Aktiv-Sitze, zertifiziert von der Aktion Gesunder Rücken (AGR) für Fahrer und Beifahrer<sup>2</sup>
- /// Pure Panel® digitales Cockpit mit Navigationssystem und zwei 10"-Screens sowie kabelloser Smartphone-Integration<sup>1</sup>

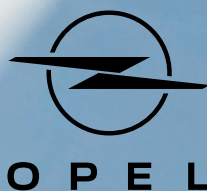


Abb. zeigt Sonderausstattung.

<sup>1</sup> Optional bzw. in höheren Ausstattungslinien verfügbar.

<sup>2</sup> Ergonomische Aktiv-Sitze wurden von der Aktion Gesunder Rücken e.V., einer unabhängigen Expertenkommission aus Ärzten und Therapeuten verschiedener Fachrichtungen, die das Vermeiden von Rückenschmerzen zum Ziel hat, zertifiziert und auf ihre Rückenfreundlichkeit geprüft. Weitere Informationen zum AGR-Gütesiegel erhalten Sie unter [www.agr-ev.de](http://www.agr-ev.de)