

BMW M3 Cabriolet M DKG

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (309 kW / 420 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Die M3-Familie bekommt Nachwuchs. Neben Coupé und Limousine ist nun auch eine Cabrio-Version mit faltbarem Blechdach bei BMW erhältlich. Neu im Sortiment ist nun auch ein Doppelkupplungsgetriebe (M DKG). Die sieben Gänge lassen sich damit blitzschnell und ohne Zugkraftunterbrechung entweder automatisch oder über Schaltpaddel am Lenkrad anwählen. Das bärenstarke V8-Hochdrehzahl-Triebwerk geht nicht brachial zu Werke, sorgt aber in jedem Drehzahlbereich bis zur Abregeldrehzahl von 8400 U/min für enormen Vorschub. Die aufpreispflichtige elektronische Dämpferkontrolle (EDC) ändert auf Knopfdruck die Kennlinie der Stoßdämpfer. Das perfekte Handling und eine ausgezeichnete Straßenlage sorgen für viel Fahrspaß. Spätestens an der Tankstelle ist es aber vorbei mit Lobeshymnen. Selbst bei gemächlicher Fahrweise fließen mindestens 12 Liter SuperPlus in die Brennräume. Ein CO₂-Ausstoß von knapp 300 g/km ist nicht mehr zeitgemäß. Mit rund 74.000 Euro Grundpreis (knapp 10.000 Euro teurer als die Limousine) wird das M3 Cabrio aber mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht allzu oft im alltäglichen Straßenbild vertreten sein.

Karosserievarianten: Coupé, Limousine.

Konkurrenten: Audi RS4 Cabrio, Mercedes CLK 63 AMG Cabrio.

- + perfekter Verdeckmechanismus
- + mit Windschutz wenig Zug
- + sehr starker, laufruhiger Motor
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + sehr handlich
- + großes Händlernetz
- hohes Fahrzeuggewicht
- kaum Kofferraum
- sehr hoher Verbrauch
- teuer im Unterhalt



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung

Note: 1,6

- + Die Verarbeitungsqualität des M3 liegt wie auch von den "zivilen" 3er Modellen gewohnt auf hohem Niveau. Auch bei geöffnetem



Akzeptabel: Das Klappdach öffnet und schließt jeweils in 27 Sekunden. Achtung: Steht das Fahrzeug in Schräglage, kann das Klappdach verklemmen und lässt sich dann nicht mehr schließen.

Klappdach zeigt sich die Karosserie verwindungssteif und schüttelt selbst auf schlechtesten Straßen nur minimal. Der Unterboden ist weitestgehend glattflächig und aerodynamisch geformt. Auch der Motorraum ist von unten komplett gegen eindringenden Schmutz geschützt. Der Innenraum wirkt hochwertig, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung gefallen. Details wie in die Kopfstützen eingelassene M-Embleme oder Lenkradnähte in M-Farben unterstreichen den sportlichen Charakter des Cabrios.

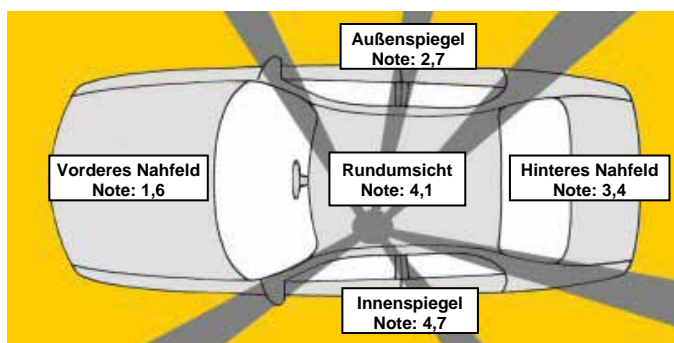
- Die Karosserieflanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Pannenset zur Verfügung, welches nur für eine begrenzte Mobilität sorgt. Die BMW-typische Runflat-Bereifung oder ein Ersatzrad ist beim M-Modell nicht lieferbar. Steht das Cabrio schräg (auf einer Rampe), kann das Klappdach verklemmen. Es lässt sich dann nicht mehr schließen.

Sicht

Note: 2,5

Die Rundumsicht des Cabrios ist gerade noch akzeptabel. Zur Seite sieht man zwar aufgrund der fehlenden B-Säulen recht gut, hinten ist die Sicht aber durch die feststehenden Kopfstützen mit integrierten Überrollbügel und den breiten C-Säulen sehr schlecht.

- + Helle Bi-Xenonscheinwerfer sind serienmäßig an Bord, auf Wunsch sorgt das dynamische Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht) für bessere Ausleuchtung des Kurvenverlaufs. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer. Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet. Gegen Aufpreis sind die Innen- und Außenspiegel (Außenspiegel beheizbar) automatisch abblendbar. Eine akustische Einparkhilfe gibt es entweder nur für hinten oder für vorne und hinten ebenfalls als Option.
- Die Pfosten der Frontscheibe sind breit, das stört speziell beim Abbiegen. Die Kraftbeule auf der Motorhaube sieht zwar spektakulär aus, schränkt aber die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug stark ein.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg Note: 3,0

- + Mit der Fernbedienung zum Ent- und Verriegeln der Türen lässt sich auch das Verdeck öffnen und schließen. Mit dem optionalen "Komfortzugang" muss man die Fernbedienung nur noch bei sich tragen, um in das Fahrzeug zu gelangen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig.
- Wie bei den meisten Cabrios ist auch beim M3 das Ein- und Aussteigen weniger bequem, weil die Karosserie flach ist und sich die Sitze tief unten befinden. Die Schweller sind zudem recht breit und dadurch beim Einsteigen hinderlich. Bei den Sportsitzen stören außerdem die hochgezogenen Wangen. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die breiten Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten können die Vordersitze elektrisch nach vorne gefahren werden. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, zumindest bei geschlossenem Dach, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss.

Kofferraum-Volumen* Note: 5,0

- Der Kofferraum zählt nicht gerade zu den Stärken des Cabrios. Schon bei geschlossenem Dach stehen nur dürftige 285 l Gepäckraum zur Verfügung. Ist das Klappdach geöffnet, beansprucht es so gut wie den kompletten Kofferraum. Lediglich 140 l Gepäck können so noch befördert werden. Und wird der wenige Platz auch noch vom Windschutz beansprucht, schwindet die Kofferraumgröße gegen null.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 4,1

- + Bei geschlossenem Dach lässt sich das Gepäck mühelos einladen.
- Anders bei offenem Verdeck, dann liegen die Dachsegmente zusammengeklappt im Kofferraum und es bleibt zum Einladen des Gepäcks nur noch ein Schlitz übrig.



Bei geschlossenem Verdeck ist der Kofferraum des aktuellen M3 Cabriolets mit 285 l Volumen annähernd so groß wie beim Vorgänger (290 l). Ist es jedoch geöffnet, stehen durch das Klappdach nur noch 140 l zur Verfügung (Vorgänger 250 l mit Stoffdach).

Kofferraum-Variabilität Note: 2,8

- + Die Rücksitzlehne kann vorgeklappt werden und dient dann als Ablagefläche. Gegen Aufpreis ist eine Durchladelupe mit Skisack zu haben.
- Extra Ablagen sucht man im Kofferraum vergebens.

Innenraum Note 2,5

Bedienung Note: 1,8

- + Ohne "Komfortzugang" lässt sich das 3er Cabrio nur umständlich starten. Es muss erst die Fernbedienung in einen Schacht gesteckt werden und dann an anderer Stelle ein Startknopf betätigt werden. Mit dem schlüssellosen Komfortzugang kann direkt gestartet werden (die Fernbedienung kann in der Tasche bleiben). Die Pedale und das Lenkrad sind optimal angeordnet. Die Schaltwippen am Lenkrad drehen beim Lenken mit, somit können diese



Der von der Limousine und Coupé bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität. Lediglich das iDrive-Bediensystem kann immer noch nicht voll überzeugen.

auch bei eingeschlagenem Lenkrad noch gut bedient werden. Die großen Rundinstrumente sind gut erkennbar angeordnet. Die Geschwindigkeit kann aber nur grob abgelesen werden, da die Skalierung sehr eng gewählt wurde. Beim M3 Cabrio gibt es nun auch eine Fahrlichtanzeige im Tachoinstrument (warum das nur dem M3 vorbehalten ist, ist allerdings unverständlich). Die Momentanverbrauchsanzeige muss auch beim aktuellen M3 traditionell der Öltemperaturanzeige weichen. Der Durchschnittsverbrauch kann aber weiterhin im Bordcomputer abgerufen werden. Alle Fensterheber haben eine Antippautomatik. Es gibt auch einen zentralen Schalter, wodurch alle Fenster gleichzeitig betätigt werden können. Mit dem aufpreispflichtigen M Drive lassen sich über das iDrive die Fahrzeugeinstellungen individuell konfigurieren. Neben Dämpfer-Kennlinie, Ansprechverhalten des Motors und Schaltgeschwindigkeit des DKG-Getriebes können auch Shift Lights im Kombiinstrument aktiviert werden. Auf Knopfdruck am Lenkrad können diese Einstellungen jederzeit abgerufen werden.

- Die fehlerfreie Bedienung des iDrive ist nur nach einer gewissen Eingewöhnungszeit möglich. Es fehlt eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur.

Raumangebot vorne* Note: 2,3

- + Vorn sitzt man geräumig, bei großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für fast 1,95 m große Personen genügend zurückschieben.

Raumangebot hinten* Note: 4,0

- Hinten geht es enger zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Größere Personen stoßen mit dem Kopf am Dach an.

Komfort Note 1,8

Federung Note: 1,7

- + Mit der aufpreispflichtigen elektronischen Dämpfer Control (EDC) sind drei unterschiedliche Dämpfer-Kennlinien wählbar. Im Normal-Modus ist das Fahrwerk sehr ausgewogen, tendenziell straff abgestimmt. Der Komfort-Modus zeigt sich ideal für lange Etappen. Kurze und lange Bodenwellen werden souverän abgefedert. Lediglich Einzelhindernisse dringen dann noch geringfügig zu den Insassen durch. Wählt man den Sport-Modus, werden Wank- und Nickwinkel auf ein Minimum reduziert. Die Seitenneigung ist dann auch bei schnell gefahrenen Kurven nur noch im Ansatz vorhanden. Größere Unebenheiten werden aber ziemlich stark und wenig gemildert in Form von harten Schlägen bis zu den Insassen durchgereicht.

Sitze Note: 1,9

- + Die straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort, die Lehnen- und Flächenkonturen sind optimal ausgeformt. Zur besseren Unterstützung im Lendenwirbelbereich gibt es eine elektrisch einstellbare Lordosenstütze, die auch in vertikaler Richtung angepasst werden kann. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen. Die Wangen der vorderen Sitzlehnen können gegen Aufpreis elektrisch eingestellt werden. Somit bieten sie für fast jede Körperform optimalen Seitenhalt. Die beiden Rücksitzplätze sind körpergerecht ausgeformt, aber wenig gepolstert.
- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

Innengeräusch Note: 2,8

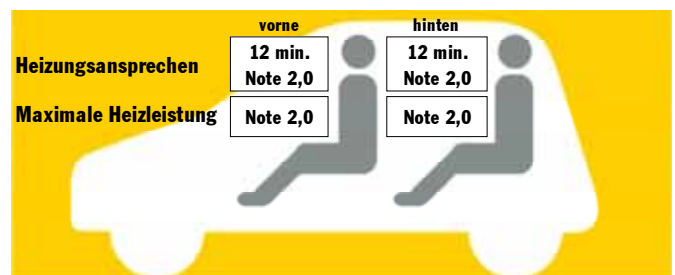
Bei geschlossenem Klappdach kann man ohne große Lärmbelästigung entspannt reisen, Windgeräusche dringen erst bei hohem

Tempo bis in den Innenraum. Dies gilt aber nur wenn man in einem hohen Gang die Geschwindigkeit konstant hält. Wird das Gaspedal betätigt, ist es vorbei mit Ruhe. Bei tiefen Drehzahlen dringen sonore V8-Klänge in den Innenraum, mit steigender Drehzahl ändern sich Ansaug- und Auspuffgeräusche zu einem kreischenden Crescendo. Fährt man mit geöffnetem Dach, dringen die Motorengeräusche noch ungefiltert bis in den Innenraum vor. Da die Lärmbelästigung aber durch das Wechseln in einen hohen Gang stark reduziert werden kann, wird es nie lästig.

Heizung, Lüftung Note: 1,6

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die kräftige Heizung hat mit dem kleinen Innenraum ein leichtes Spiel. Bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm erwärmt. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur und Luftmengenverteilung individuell einstellen. Bei geöffnetem Verdeck kann man über das iDrive ein spezielles Cabrio-Programm der Klimaautomatik aktivieren. Die optimierte Regelung erhöht dann bei steigender Geschwindigkeit automatisch die Luftmenge.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb Note 1,2

Fahrleistungen* Note: 0,9

- + Schon die Zahlen sagen alles: acht Zylinder, vier Liter Hubraum und 420 PS bei 8300 Umdrehungen pro Minute. Das sorgt für atemberaubendes Spurtvermögen vom Stand weg, bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von (abgeregelten) 250 km/h. Durch das neue Doppelkupplungsgetriebe M DKG gelingt dem Cabrio der Spurt von 0-100 km/h in 5,1 Sekunden; 0,2 Sekunden schneller als mit dem manuellen Schaltgetriebe. Mittels "Power"-Taste kann die Kennlinie des Gaspedals und das Gasansprechen auf "sportlich" getrimmt werden. Der Motor reagiert dann noch spontaner auf Gasbefehle.

Laufkultur Note: 2,0

- + Der Motor läuft seidenweich wie eine Turbine, selbst wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich von 8400 Umdrehungen pro Minute nähert. Nur beim Kaltstart sind leichte Vibrationen spürbar.

Schaltung Note: 1,0

- + Das M Doppelkupplungsgetriebe ist ein automatisiertes Schaltgetriebe mit zwei Kupplungen und Teilgetrieben, bei dem das Kuppleln und Schalten von einem elektro-hydraulischen System übernommen wird. Dadurch ist es möglich, die Gänge ohne Zugkraftunterbrechung zu wechseln. Das M DKG kann mittels Wählhebel oder über zwei Schaltwippen am Lenkrad bedient werden. Das Drivelogic ermöglicht es, mittels Taster die Schaltgeschwindigkeit zu variieren. Von komfortablen, langsamen Schaltvorgängen bis zu extrem schnellen kann in sechs Stufen gewählt werden. Shift Lights über dem Drehzahlmesser zeigen dem Fahrer den perfekten Schaltzeitpunkt an. Auf Wunsch nimmt der Automatikmodus dem Fahrer die Gangbetätigung ab.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen der sieben Gänge im M3 passen perfekt zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt ist das Drehzahlniveau zwar relativ hoch, das sorgt aber für gute Fahrleistungen. Auch bei hohem Autobahntempo sind noch Drehzahlreserven vorhanden. In der Stadt kann stressfrei im siebten Gang bei knapp 2000 U/min gefahren werden.

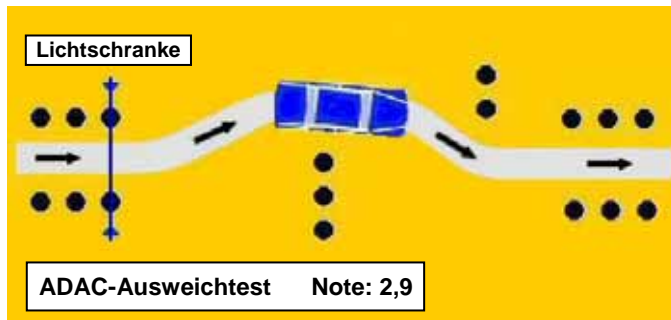
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 2,2

- Der M3 ist sehr sportlich abgestimmt. Das wird beim ADAC-Ausweichtest deutlich. Mit geringem Lenkaufwand lässt sich der M3 sehr schnell um die Pylonen zirkeln. Das Stabilitätsprogramm greift erst spät ein, dadurch dreht das Heck leicht, was der Handlichkeit zugute kommt. Für ungeübte Fahrer birgt die Abstimmung der Stabilitätskontrolle allerdings Gefahren. Lenkt man zu stark ein, bricht das Heck aus und nur mit blitzschnellem Gegenlenken kann verhindert werden, dass sich das Fahrzeug quer stellt.
- + Die Traktionskontrolle (DTC) und das Sperrdifferential helfen, dass die Antriebsräder bei weniger griffigem Untergrund nicht den Halt verlieren. Ein Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig vorhanden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + Das Kurvenverhalten des M3 Cabrio ist leicht untersteuert ausgelegt, für jedermann gut beherrschbar. Es sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, das Fahrzeug folgt sehr präzise dem eingeschlagenen Kurs. Ist das Tempo doch einmal zu hoch, greift das Stabilitätsprogramm DSC effizient ein. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Schaltet man in einer Kurve einen Gang herunter, wird automatisch beim wieder Einkuppeln Zwischengas gegeben, dadurch können die Hinterräder durch das Motorschleppmoment nicht blockieren und das Fahrzeug zum Ausbrechen anregen.

Lenkung*

Note: 1,5

- + Für die Servotronic des M3 Cabrios können zwei Programme gewählt werden. Im Normalmodus lässt sich das Volant sehr leicht drehen, ideal für den Stadtverkehr oder zum Parken. Im Sportmodus spricht die Lenkung sehr präzise und direkt auf Lenkbefehle an, ohne dass das Fahrzeug nervös reagieren würde. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer dann guten Kontakt zur Fahrbahn. Durch den geringen Wendekreis (rund 11 m) kann man auch bei wenig Platz leicht rangieren.

Bremse

Note: 0,7

- + Trotz den 1,9 t Leergewicht (rund 300 kg schwerer als das Coupe) benötigt das Cabrio nur 35 m bei einer Vollbremsung von

100 km/h bis zum Stillstand (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist.

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,2

- + Das Fahrzeug ist mit einem elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Leuchtflächen der Bremslichter werden bei einer starken Bremsung automatisch vergrößert und sind damit vom nachfolgenden Verkehr besser zu erkennen. Gegen Aufpreis gibt es dynamisches Kurven- und Abbiegelicht dadurch wird der Kurvenverlauf bei Dunkelheit besser ausgeleuchtet. Die mittlerweile BMW-typischen Standlichter dienen gleichzeitig als Tagfahrlicht. Der Motor kann erst nach Betätigung des Bremspedals angelassen werden, somit wird unabsichtliches Anfahren verhindert.

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seitenairbags mit kombiniertem Kopfschutz (Thorax-Airbags). Die Kopfstützen der Vordersitze bieten max. ca. 1,80 m großen Personen optimalen Schutz. An den stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten sind die Kopfstützen sehr niedrig, reichen höchstens für ca. 1,65 m große Personen.

Kindersicherheit

Note: 2,0

- + Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - auch mittels Isofix-System. Gegen Aufpreis sind am Beifahrersitz der Front- und der Seitenairbag mit einem Schalter deaktivierbar. Nur wenn diese Airbags abgeschaltet sind dürfen auch auf diesem Sitz Kinder-Rückhaltesysteme verwendet werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Wegen der schlechten Zugänglichkeit der Rücksitzbank ist das Unterbringen der Sitze und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt

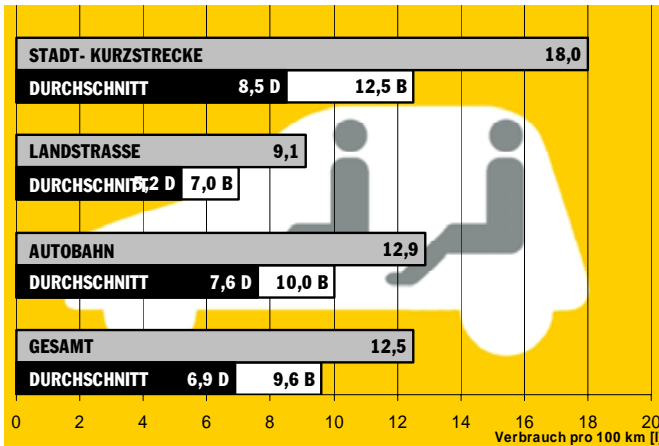
Note 3,3

Verbrauch*

Note: 5,5

- Bei einem 420 PS Fahrzeug ist der Verbrauch erwartungsgemäß überdurchschnittlich hoch. Zeigt sich das M3 Cabrio außerorts mit 9,1l noch verhältnismäßig sparsam, konsumiert er im Stadtverkehr stolze 18 l auf 100 km. Auf der Autobahn sind es 12,9 l (max. 130 km/h). Im Schnitt errechnet sich dann ein Verbrauch von

12,5 l pro 100 km. Selbst bei vorsichtiger Fahrweise kann der Schnitt im Alltagsbetrieb nicht wesentlich unterschritten werden, nach oben hat man dagegen noch viel Spielraum.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,0

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.
- Eine CO2-Emission (CO2 wird nicht als Schadstoff bezeichnet, geht daher nicht in die Notenberechnung ein) von knapp 300 g/km ist allerdings nicht mehr zeitgemäß.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 5,5

- Naturgemäß kann ein Sportwagen dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der hohe Verbrauch lässt nur den Tankwart lächeln.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

- + Die langen Serviceabstände sorgen für weniger Werkstattaufent-

halte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

- Die teuren Werkstattstundenpreise sowie die hohen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität

Note: 2,2

Eine Stärke von BMW-Fahrzeugen ist ihr stabiler Restwertverlauf. Trotz der extrem hohen Motorisierung, bewegt sich die Wertstabilität des M3 Cabrios im guten Durchschnitt.

Kosten für Neuanschaffung

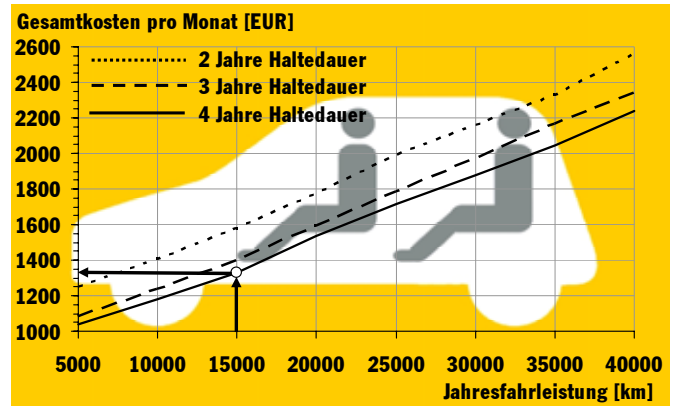
Note: 5,5

- Für das M3 Cabrio müssen mindestens 74.000 Euro berappt werden, mit der ellenlangen Sonderausstattungsliste kann der Anschaffungspreis sogar bis knapp an die 100.000 Euro Grenze getrieben werden. Das M3 Cabrio ist also nichts für den schmalen Geldbeutel.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, fordert der sportliche 3er einen tiefen Griff in den Geldbeutel seines Besitzers; die Versicherer lassen sich vor allem die Kaskoabsicherung dieser Variante üppig bezahlen und auch beim Erhalt des Kraftfahrzeugsteuerbescheids dürfte bei einem Hubraum von vier Litern wenig Freude aufkommen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1331 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	320i	325i	330i	335i	M3	320d	325d	330d
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2996	6/2979	8/3999	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	200(272)	225(306)	309(420)	130(177)	145(197)	170(231)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	210/4250	270/2400	320/2750	400/1300	400/3900	350/2000	400/1300	500/1750
0-100 km/h[s]	9,1	7,6	6,5	5,8	5,3	8,6	7,9	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	245	250	250	250	223	235	245
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3SP	8,3SP	8,6SP	10,3SP	13,2SP	5,8D	6,7D	7,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/25	15/21/25	16/25/25	16/25/25	18/29/30	17/22/24	18/24/26	18/22/27
Steuer pro Jahr [Euro]	135	202	202	202	270	308	463	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	675	769	854	942	1.307	679	755	798
Grundpreis [Euro]	40.300	45.400	48.800	51.500	73.950	43.500	46.450	49.450

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

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

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3999 ccm
Leistung	309 kW (420 PS)
bei	8300 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	3900 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	265/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m/11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	12,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	18,0/9,1/12,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	293 g/km/ 297 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4615 mm/1804 mm/1392 mm
Leergewicht/Zuladung	1880 kg/400 kg
Kofferraumvolumen	255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	63 l
Reichweite	500 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	* 2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	274 Euro
Monatliche Werkstattkosten	147 Euro
Monatliche Fixkosten	141 Euro
Monatlicher Wertverlust	769 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1331 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/29/30
Grundpreis	77.750 Euro

Ausstattung

Technik

elektronische Dämpferkontrolle	1.900 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (M DKG)	3.800 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (nur hinten: 420 Euro)	720 Euro°
Regensensor (inkl. Fahrlichtsensor)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Bi-Xenon)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	600 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (ab)	2.300 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe (ab)	200 Euro°
Windschott	320 Euro°

Außen

Alarmanlage	460 Euro°
Außenspiegel, autom. abblendend/elektr. anklappbar	370 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung	1,6
Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	3,0
Kofferraum-Volumen*	5,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,1
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	2,5
Bedienung	1,8
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	4,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,8
Federung	1,7
Sitze	1,9
Innengeräusch	2,8
Heizung, Lüftung	1,6
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	0,9
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	2,2
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,5
Bremse	0,7
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,3
Verbrauch*	5,5
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,2
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008.