



BMW 325i Cabriolet

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse
(160 kW / 218 PS)

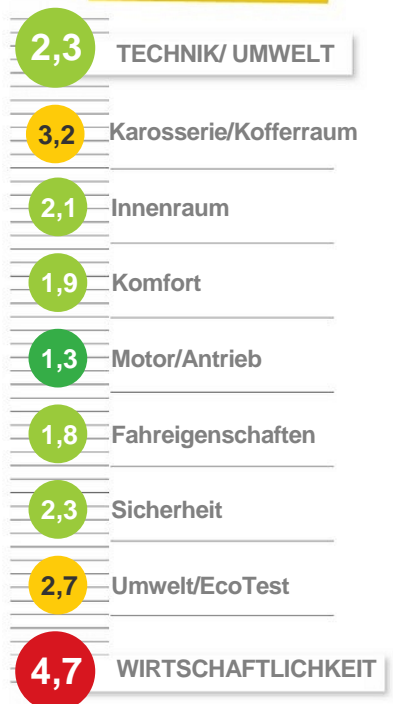
Für viele ist es das Traumauto, das BMW 3er Cabrio. Zugegeben, gerade in schwarz mit hellem Leder zieht er auch magisch die Blicke auf sich und versprüht einen Hauch sportliche Eleganz. Nach Limousine und Kombi hat nun auch das Cabrio zusammen mit dem Coupé ein Facelift erhalten und trägt nun auch die beiden charakteristischen Falze auf der Motorhaube. Verarbeitung und Qualität sind BMW-typisch auf Topniveau. Die markentypische Agilität wird durch den Dreiliter-Benzinmotor mit 218 PS etwas getrübt. Er liefert zwar sehr gute Fahrleistungen, wirkt aber subjektiv etwas schlapp und verlangt nach sehr hohen Drehzahlen. Ist das Wetter schlecht, so schließt man das Dach und fährt ein vollwertiges Coupé, das nur im Bereich Kofferraum und Rücksitzbank Einschränkungen hat. Teuer ist das Vergnügen BMW Cabrio allerdings, ob es die Anschaffung (Grundpreis 46.350 €) oder der Unterhalt ist, man muss dafür tief in die Tasche greifen. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupé, Kombi **Konkurrenten:** u. a.: Audi A5 Cabrio, Lexus IS 250C, Saab 9-3 Cabrio

+ sehr gute Verarbeitung, leichte & funktionelle Bedienung, körpergerechte Sportsitze, sehr gute Fahrleistungen, ausgezeichnete Straßenlage, sehr kultiviertes & leises Triebwerk, präzises & gut abgestuftes Getriebe

- teuer in der Anschaffung, sehr hohe Unterhaltskosten, kleiner & schlecht nutzbarer Kofferraum, kaum Fußgängerschutz, enger Fond



ADAC-URTEIL



3,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Die sehr gut verarbeitete Karosserie ist (vor allem für ein Cabriolet) besonders verwindungssteif, Spaltbreiten an Türen und Klappen fallen gleichmäßig und gering aus. Auch auf unebener Fahrbahn ist kaum Zittern im Vorbau zu spüren. Selbst bei verwundener Karosserie schließen alle Türen und Klappen einwandfrei. Die Unterschiede zum Coupé fallen gering aus. Das Stahldach öffnet und schließt zügig und präzise, Klappergeräusche treten auch auf schlechten Straßen nicht auf. Das Windschott lässt sich einfach installieren und entnehmen und ist sehr wirkungsvoll. Der Unterboden ist überwiegend glattflächig, das reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Im Innenraum gefallen hochwertige, haptisch angenehme Materialien und die besonders saubere Verarbeitung. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung eingeschlossen. Die Türausschnitte sind rundum abgedichtet und die Schweller durch große Stoßleisten vor Zerkratzen geschützt. Die Runflat-Reifen sind serienmäßig, bei Druckverlust kann mit ca. 80 km/h noch 100 bis 200 Kilometer weitergefahren werden. Es dürfen maximal 335 kg zugeladen werden.

⊖ Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren oder kleine Remppler. Auch in den Stoßstangen sind keine Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es nicht.

2,2

Sicht

Optional gibt es eine optische und akustische Einparkhilfe für vorn und hinten. Nur durchschnittlich fällt die ADAC-Rundumsichtmessung aus, sowohl A- als auch C-Säulen sind massiv gestaltet und behindern die Sicht. Ebenso sind flache Hindernisse hinter dem Fahrzeug nicht besonders gut zu erkennen.

⊕ Der Fahrer sieht nach vorn gut, dafür sorgt die abfallende Front. Die asphärischen Außenspiegel sind groß und sorgen für gute Rücksicht. Helle Bi-Xenonscheinwerfer sind serienmäßig, dynamisches Kurvenlicht mit Abbiegelicht und der Fernlichtassistent kosten extra; das Xenonlicht leuchtet sehr homogen die Straße aus, Kurvenlicht und Abbiegelicht verbessern die Straßenausleuchtung zusätzlich. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit. Gegen Aufpreis gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

⊖ Das Heck ist bei offenem und geschlossenem Dach unübersichtlich. Im Innenspiegel sieht man fast ausschließlich die hinteren Kopfstützen.

3,3

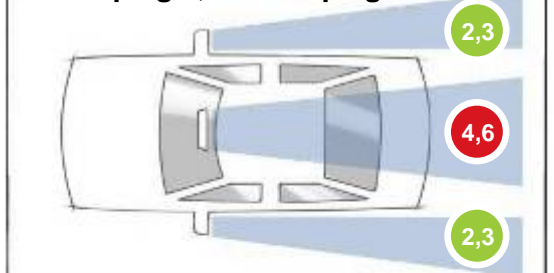
Ein-/Ausstieg

⊕ Die tiefen Schweller sind ohne große Mühe zu überwinden. Auch bei geschlossenem Dach ist ausreichend Kopffreiheit zum Ein- und Aussteigen vorhanden.

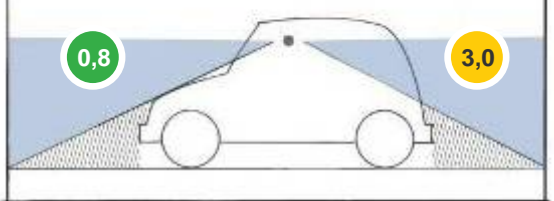
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Auf Wunsch gibt es den Komfortzugang (im Testwagen vorhanden), bei dem die Türen per Berührung der Türgriffe geöffnet und geschlossen werden können. Den Schlüssel muss man dazu nur bei sich tragen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten das Umfeld.

– Die Sitze sind sehr tief eingebaut und erschweren das Ein- und Aussteigen. Die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind breit. In engen Parklücken kommt hinzu, dass sich die langen Türen nur wenig öffnen lassen. Für leichteres Einsteigen hinten lassen sich die Vordersitze elektrisch nach vorne fahren. Aussteigen ist aber trotzdem beschwerlich, weil man sich aus den tiefen Sitzmulden mühsam hoch wuchten muss. Steht man dann noch an einer Steigung, klappen die Türen entgegen, weil die Türbremsen für die großen Cabriotüren schwach ausgelegt sind. Haltegriffe gibt es auch trotz Stahldach nicht.

5,0 Kofferraum-Volumen*

– Der Kofferraum fasst lediglich 255 l Gepäck. Eine Durchlademöglichkeit, durch die das Volumen vergrößert werden könnte, gibt es nicht.



Bei geschlossenem Verdeck steht ein Kofferraumvolumen von 255 l zur Verfügung. Ist es jedoch geöffnet, verringert sich das Volumen erheblich.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe wird einfach per Schlüssel oder Taste an der Klappe entriegelt und kann bequem nach oben geschwenkt werden. Zum Schließen kann sie an einem innen angebrachten Griff zugeworfen werden. Die Ladekante befindet sich etwa 65 cm über der Straße, eine angenehme Höhe.

– Schon bei geschlossenem Dach ist die Zugänglichkeit wegen der kleinen Öffnung schlecht, hinzu kommt die ungünstige Tiefe des Ladeabteils. Ist das Dach geöffnet und im Kofferraum abgelegt, so bleibt nur noch ein Schlitz, um den Gepäckraum zu beladen. Nutzbar ist der Laderaum nur mittig, außen stört der Verdeckmechanismus. Beim Ausladen stört die innere Bordwand von 18 cm, über die das Gepäck gehoben werden muss. Die einzige Leuchte ist schwach und viel zu tief angebracht.

4,5 Kofferraum-Variabilität

Kleine Gegenstände lassen sich nur unter dem Kofferraumboden verstauen. Klappt man die Rücksitzlehne um, so entsteht im Innenraum eine Ablage, auf welcher Taschen abgelegt und an Haken befestigt werden können. Eine kleine Durchlademöglichkeit ist in der Lehne vorhanden.

– Die Rücksitzbank lässt sich nicht umklappen und somit der Gepäckraum erweitern.

2,1 INNENRAUM

1,2 Bedienung

+ Schalter, Hebel und Knöpfe sind überwiegend griffgerecht und funktionell, man kommt mit ihnen schnell intuitiv zurecht. Das Lenkrad lässt sich großzügig in Höhe und Weite einstellen. Pedalerie und Schalthebel sind einwandfrei angeordnet. Der optionale Komfortzugang ermöglicht den Motorstart ohne Schlüssel, er muss sich nur im Inneren des Fahrzeugs befinden.

Gestartet wird mit einem gut sichtbaren und beleuchteten Startknopf. Gegen Aufpreis werden die Scheibenwischer per Regensensor gesteuert. Ebenso wird das Licht automatisch ein- und ausgeschaltet. Optional ist der Fernlichtassistent, der automatisch (nicht immer zuverlässig) auf- und abblendet. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist hervorragend platziert und bezüglich der Bedienung klar strukturiert. Per Luftgütesensor wird automatisch auf Umluftbetrieb umgeschaltet. Die großen Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten auch nachts einen ausgezeichneten Kontrast, das gleiche gilt für die aufwendigen Displays. Der Bordcomputer ist Serie, der u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche informiert. Das einfach aufgebaute Navigationssystem kostet Aufpreis. In Armaturenbrettmittle befindet sich dann ein großes, übersichtliches Display. Navigationssystem, Radio und Bordcomputer werden per iDrive gesteuert, das intelligente BMW Einknopfsystem, welches in der Zwischenzeit kaum noch Anlass zur Kritik gibt. Die Stationstasten des Radiobedienteils lassen sich frei programmieren und sind als Sensortasten ausgelegt - eine Fingerberührung genügt um sie zu aktivieren. Optional erhältlich ist das Harman Kardon Soundsystem, welches den Innenraum des Dreiers in einen Konzertsaal verwandelt. Alle vier Seitenscheiben können über einen separaten Knopf gemeinsam versenkt werden, die hinteren Scheiben haben aber keine Aufwärtsautomatik. Keine Fragen wirft die elektrische Sitzeinstellung auf (gegen Aufpreis). Nachdem die Kühlmitteltemperaturanzeige wegrationalisiert wurde, ist in den Dreiern mit Sechszylinder-Ottomotor eine Öltemperaturanzeige vorhanden, welche dem Fahrer wichtige Informationen über die Motortemperatur vermittelt.



Der von der Limousine und Coupé bekannte Fahrerplatz überzeugt durch Materialauswahl, Verarbeitung und Funktionalität.

➖ Mager ist das Angebot an Ablagen: Vorne können keine größeren Getränkeflaschen verstaut werden, auch sonst sind die vielen kleinen Fächer nicht gut nutzbar. Hinten gibt es neben zwei kleinen Fächern nur Cupholder. Für die hinteren Plätze gibt es weder Innenbeleuchtung noch Leseleuchten. Für angegurte Passagiere sind voll geöffnete Türen schlecht erreichbar.

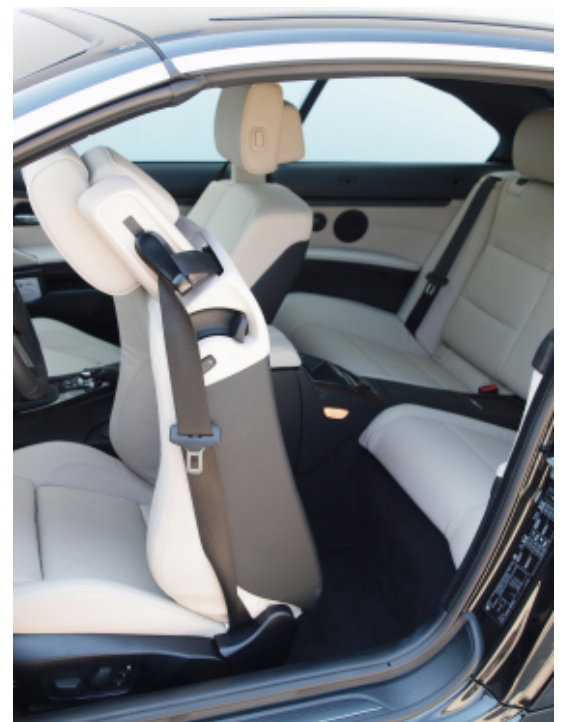
2,3 Raumangebot vorne*

➕ Vorn sitzt man komfortabel, bei recht großer Innenbreite und üppiger Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,92 m große Personen zurückschieben.

4,1 Raumangebot hinten*

Die Sitzbank hinten bietet nur für zwei Personen Platz.

➖ Hinten geht es eng zu: Auf den beiden ausgeformten Plätzen haben nur Mitfahrer bis ca. 1,77 m Größe Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist aufgrund der Verdeckmechanik knapp geschnitten, was die Insassen allerdings subjektiv nicht so extrem empfinden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,9 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, bietet aber ausreichend Restkomfort. Lange Bodenwellen bringen das Cabriolet nicht aus der Ruhe, auch Stuckern tritt kaum auf. Allerdings dringen kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse (Bsp.: Kanaldeckel) teilweise recht deutlich bis in den Innenraum. Angenehm ist die geringe Seitenneigung in Kurven. Auch beim Beschleunigen und Bremsen neigt sich die Karosserie kaum um die Querachse.

1,6 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die Sportsitze sind straff gepolstert und bieten hohen Sitzkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen - so findet sich für jede Statur eine angenehme Sitzposition. Durch ausziehbare Sitzflächen werden sie auf unterschiedliche Oberschenkellängen angepasst. Sowohl die hohen Lehnen als auch die Sitzflächen sind hervorragend konturiert. Durch aufblasbare Luftpolster lässt sich der Rücken individuell unterstützen und die Breite der Seitenwangen, welche für sehr guten Seitenhalt sorgen, einstellen. Auch die Rücksitzbank ist straff und bequem gepolstert. Die Konturen sind aber nicht so fein herausgearbeitet wie auf den vorderen Plätzen.

⊖ Aufgrund der Lederbezüge neigt man vor allem am Rücken zum Schwitzen. Für lange Strecken sind die hinteren Plätze nicht geeignet. Man sitzt mit aufgestellten Beinen, die Oberschenkel werden kaum unterstützt und unter den Vordersitzen ist für große Füße zu wenig Platz.

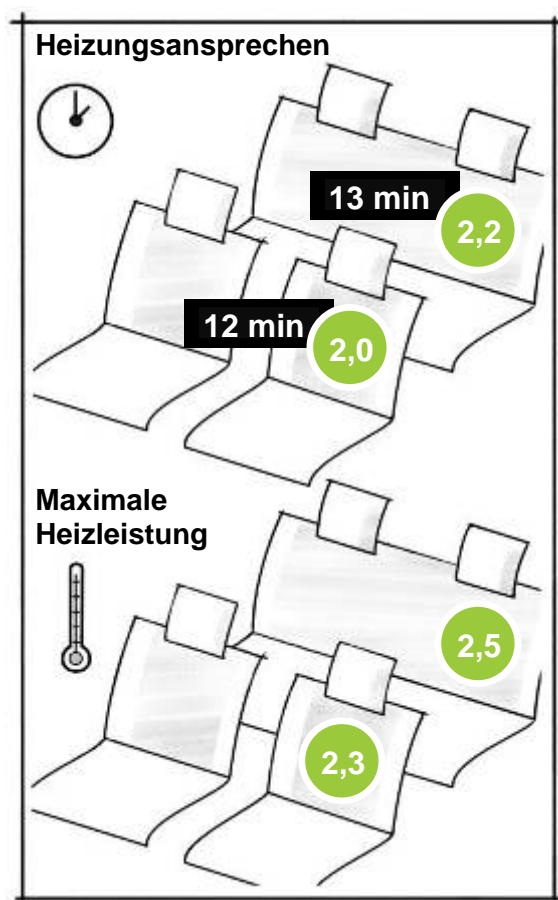
1,7 Innengeräusch

⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im geschlossenen Innenraum (67,3 dB (A)) ist niedrig. Auch subjektiv bleibt es im 3er Cabrio angenehm leise, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Windgeräusche und Abrollgeräusche nimmt man kaum wahr. Auch der Motor hält sich akustisch zurück.

1,8 Klimatisierung

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

⊕ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung wird aber gemeinsam geregelt. Eine Klimaanlage mit Microfilter ist serienmäßig. Bei der optional erhältlichen Klimaautomatik wird die Umluftregelung automatisch gesteuert.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Ein Aktivkohlefilter hält schlechte Gerüche vom Innenraum fern. Die Heizleistung ist hervorragend: Vorne vergehen 12 Minuten, hinten gerade mal 13 Minuten bis eine Innenraumtemperatur von 22° C erreicht ist.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Auch wenn der Motor, vor allem bei niedrigen Drehzahlen, subjektiv träge wirkt, die Messwerte sagen was anderes: Die Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang absolviert er in respektabler Zeit. Auch für den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h braucht der Sechszylinder nur 4,8 Sekunden.

1,0 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert. Typisch für die BMW-Reihensechszylinder sind im Innenraum nur Vibrationen wahrzunehmen, wenn man krampfhaft den Schalthebel festhält. Auch akustisch belastet er die Insassen nicht.

1,2 Schaltung

⊕ BMW-Schaltgetriebe sind an Knackigkeit und Schaltpräzision kaum zu übertreffen. Die Gangwechsel können sehr schnell vollzogen werden und die Schaltwege sind kurz. Um in den Rückwärtsgang zu gelangen muss eine deutliche Sperre überdrückt werden, so wird versehentliches Verschalten verhindert. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann der Rückwärtsgang geräuschlos eingelegt werden, er ist synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu wählen.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Das 6-Stufen-Getriebe ist der Charakteristik des Motors sehr gut angepasst. Dieser kann sein volles Temperament entfalten und optimal in Vortrieb umsetzen, verfügt dennoch über genügend Drehzahlreserven bei hohem Autobahntempo. Die Ganganschlüsse sind stimmig, es gibt keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang nur mit 2.800 Touren.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Das 325i Cabrio fährt richtungsstabil und vermittelt dem Fahrer bei jedem Tempo ein sicheres Gefühl, nicht zuletzt durch die straffe, kräftig in die Mittellage zurückstellende Lenkung. Die Schlupfregelung (DTC) sorgt für gute Traktion, auch bei weniger griffigem Untergrund.

ADAC Ausweichtest: Die Lenkung ist direkt und präzise, der Wagen reagiert spontan. Nur ganz leicht untersteuert er beim Gegenlenken, das Dynamische Stabilitäts-Control (DSC) reagiert sanft aber effektiv. Es herrscht keine Schleuderneigung.

1,3 Kurvenverhalten

+ Das Kurvenverhalten ist in schnell gefahrenen Kurven leicht untersteuernd und für jedermann gutmütig. Nur bei übertrieben viel Gas oder hektischen Lastwechseln neigt das Fahrzeug leicht zum Übersteuern, wird durch die Stabilitätskontrolle aber schnell stabilisiert.

1,4 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht sehr spontan an, ohne dass das Cabrio deshalb nervös reagieren würde. Sie ist zielgenau und vermittelt hervorragenden Kontakt zur Fahrbahn. Der kleine Wendekreis (11,2 m) sorgt dafür, dass auch bei wenig Platz leicht rangiert werden kann. Der Kraftaufwand ist dabei gering. Gegen Aufpreis gibt es die Aktivlenkung mit variabler Übersetzung.

2,6 Bremse

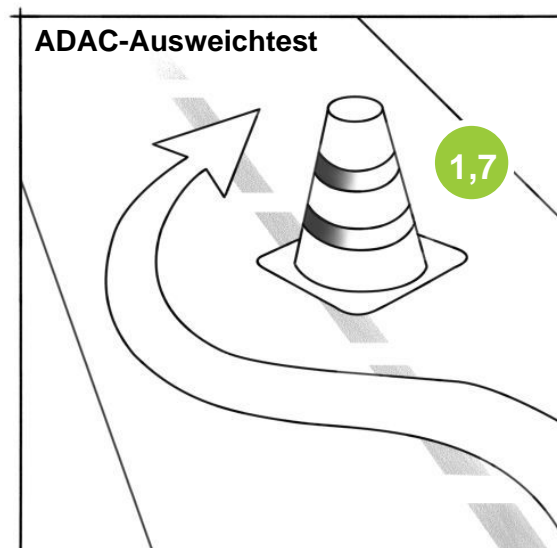
Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Ein nur durchschnittlicher Wert.

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. CBC (Cornering Brake Control) erleichtert das Bremsen in Kurven, es "dreht" das Coupé durch gezielte Bremskraftverteilung in die Kurve.

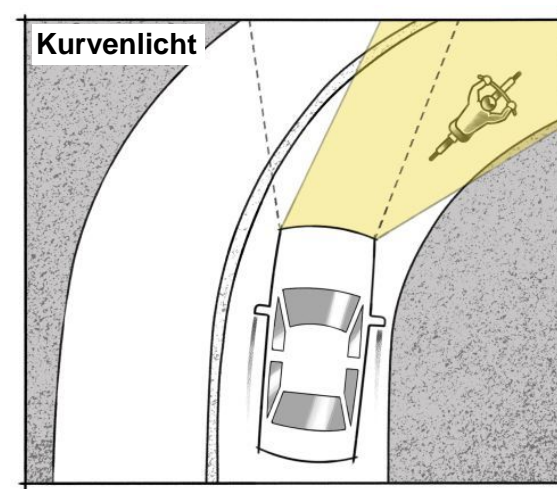
2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig verfügt das 3er Cabrio über Xenonlicht, Tagfahrlicht, DSC (elektronische Stabilitätskontrolle), Bremsassistent und Bremslichter, die bei einer Gefahrenbremsung hochfrequent zu blinken beginnen und somit den nachfolgenden Verkehr warnen. Starten kann man nur bei getretenem Kupplungspedal. Unbeabsichtigtes Anrollen beim Starten mit eingelegtem Gang wird dadurch verhindert. Dynamisches Kurvenlicht und der Fernlichtassistent kosten extra. Gegen Aufpreis bekommt man auch ein Abstandsregelsystem (ACC). Mit den serienmäßigen Runflat-Reifen kann bei Reifenpannen noch aus der Gefahrensituation herausgefahren werden.



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.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

⊖ Es fehlen Rückstrahler in geöffneten Türen, die den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die 3er Limousine erreichte beim Crashtest nach EuroNCAP fünf Sterne, es ist davon auszugehen, dass das Cabrio ein ähnlich gutes Ergebnis zeigt. Frontairbags und vordere Seitenairbags sind serienmäßig. Die Kopfstützen der Vordersitze sind aktiv, bieten aber nur Personen bis 1,75 m optimalen Schutz. Hinten reichen sie bis 1,65 m. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall hohe Zugkraft an den Türen aufbringen. Im Falle eines Überschlags wird automatisch ein Überrollschutz hinter der Rücksitzbank ausgefahren. Bei Wahl des Navigationssystems ist ein automatisches Notrufsystem enthalten (Bestandteil des BMW Assist), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält die Verbindung mit den verletzten Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige Gebühren.

⊖ Für die Rücksitze gibt es keine Kontrollleuchten, die zum Angurten ermahnen. Seitenairbags hinten sind auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

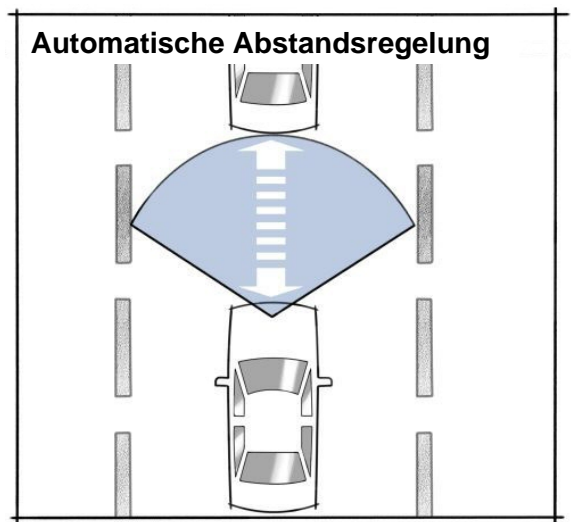
2,4 Kindersicherheit

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen oder auch mittels Isofix-System sicher befestigen. Nur gegen Aufpreis ist der Beifahrer-Frontairbag mit einem Schalter deaktivierbar, dann darf auf diesem Platz eine rückwärtsgerichtete Babyschale gesichert werden. Beim Crashtest erreichte die Limousine im Bereich Kindersicherheit vier Sterne - ein Ergebnis, das mit dem Cabrio vergleichbar sein wird.

⊖ Wegen der schlechten Zugänglichkeit der Rücksitzbank ist das Unterbringen von Kinderrückhaltesystemen und Anschnallen der Kinder recht mühsam.

4,7 Fußgängerschutz

⊖ Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden. Die im Frontbereich ähnlich gestaltete Limousine erreichte beim Fußgänger-Crashtest nur einen von vier möglichen Sternen.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,7 UMWELT/ECOTEST

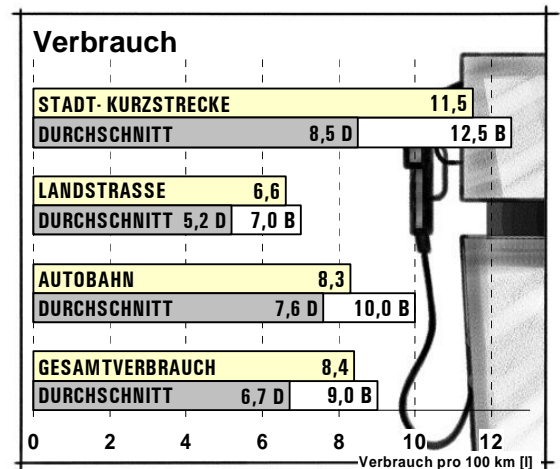
3,7 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffkonsum (durchschnittlicher Testverbrauch) des 325i Cabrios beläuft sich auf noch zufriedenstellende 8,4 l Super alle 100 km. Außerorts beträgt der Verbrauch 6,6 l und auf der Autobahn 8,3 l pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei durchschnittlichen 195 g/km. Das reicht beim ADAC-EcoTest für 23 Punkte.

– Ein Stadtverbrauch von 11,5 l/100 km ist nicht mehr zeitgemäß.

1,7 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, im ADAC EcoTest werden 43 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit bekommt der 325er in Verbindung mit den Punkten für die CO₂-Emissionen 66 Punkte und nur drei Sterne.



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

4,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

– Der noch akzeptable Kraftstoffverbrauch kombiniert mit teurem Kraftstoff sorgt dafür, dass der 325i eine schlechte Bewertung bei den Kraftstoffkosten bekommt.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er Cabriolet durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,2 Wertstabilität*

+ Der 3er BMW ist sowieso ein beliebtes Gebrauchtfahrzeug. Als Cabrio hat er aber einen noch größeren Freundeskreis. Ganz frisch hat er ein Facelift bekommen und wird auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein gutes Bild abgeben. Deswegen wird ihm für den vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

☹ Dass das 325i Cabrio seine Qualitäten hat, das wird niemand abstreiten wollen. Aber ob sie einen Grundpreis von 46.350 € rechtfertigen, darüber darf diskutiert werden. Typisch für Fahrzeuge aus dem Hause BMW ist die Ausstattungsliste lang. So ist es nicht verwunderlich, dass im Testwagen zusätzlich Sonderausstattungen weit im fünfstelligen Eurobereich verbaut waren.

3,2

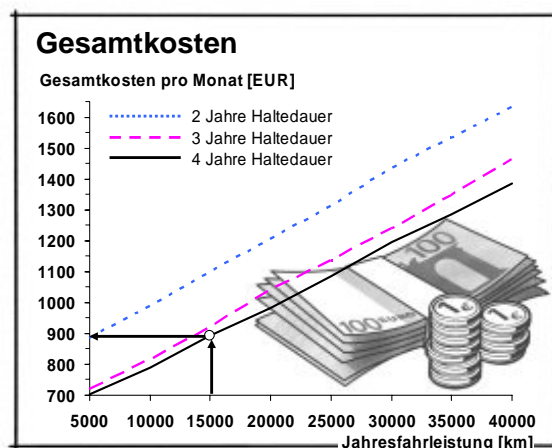
Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im Klassendurchschnitt. Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist günstig, aber sowohl Teilkasko als auch Vollkasko liegen auf sehr hohem Niveau. Die Kfz-Steuer beträgt 172 € jährlich.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn das 325i Cabrio sehr wertstabil ist, durch den extrem hohen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust beachtlich. Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sind immens. Auch die Fixkosten liegen im Klassenmittelfeld. Der Unterhalt des 325er Cabrios ist sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 894 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	318i	320i	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	4/1995	6/2996	6/2979	8/3999	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW(PS)]	105(143)	125(170)	200(272)	225(306)	309(420)	135(184)	150(204)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	190/4250	210/4250	320/2750	400/1200	400/3900	380/1900	430/1750	520/1750
0-100 km/h[s]	10,3	9,1	6,5	5,8	5,3	8,3	7,5	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	228	250	250	250	228	238	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 SP	7,4 SP	8,7 SP	9,7 SP	13,6 SP	5,5 D	6,6 D	6,6 D
CO2 [g/km]	154	159	182	205	297	135	160	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/26	18/23/26	15/24/26	15/24/26	19/30/30	17/24/24	19/25/26	19/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	108	118	184	230	434	220	365	369
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	754	796	976	1050	1473	770	863	912
Preis [Euro]	38.700	41.100	49.750	52.350	75.650	44.400	47.550	50.650

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2996 ccm
Leistung	160 kW (218 PS)
bei	6100 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	2400 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,5/ 6,6/ 8,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	176g/km / 195g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4612/1782/1384 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/335 kg
Kofferraumvolumen normal	255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	750 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
Automatikgetriebe	2.190 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	450 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 480°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	280 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Keyless Entry	690 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/770 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.300°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Windschott	330 Euro°

AUSSEN

Alarmanlage	480 Euro
Anhängerkupplung	880 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	178 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	552 Euro
Monatliche Gesamtkosten	894 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/26
Grundpreis	46.350 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,3	Lenkung*	1,4
Kofferraum-Volumen*	5,0	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	4,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	4,7
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,7
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,7
Federung	2,4		
Sitze	1,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,7
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	4,5
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Motor/Antrieb	1,3	Wertstabilität*	2,2
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	3,2
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen