



## BMW 120d Cabriolet (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Nach der Fließheck-Limousine des 1er BMW haben im März 2011 nun auch das Coupé und das Cabrio ein Facelift erhalten. Die optischen Modifikationen halten sich in Grenzen - vor allem der vordere Stoßfänger deutet aber auf einen 1er der neuen Generation hin. Der 120d stellt die mittlere Diesel-Motorisierung dar. Wie auch seine zwei Brüder verteilt er die zwei Liter Hubraum auf vier Zylinder. Die 130 kW/177 PS sorgen für einwandfreie Fahrleistungen, der Verbrauch liegt dabei aber nur im Mittelfeld seiner Klasse. Das 1er Cabrio darf man getrost als kleines Traumauto bezeichnen. Der Traum muss aber mit einem Grundpreis von 34.650 € erworben werden. Auch die Unterhaltskosten übersteigen wohl die finanziellen Möglichkeiten vieler.

**Karosserievarianten:** Coupé, Drei- und Fünftürer.

**Konkurrenten:** u. a.: Audi A3 Cabrio, VW Eos, VW Golf Cabrio, Peugeot 308 CC.

- +** gute Verarbeitung, ausgezeichnete Fahrleistungen, sehr sicheres Fahrwerk, sehr gute Lenkung, einfache Bedienung, präzise Schaltung, sehr gute Sportsitze (Option)
- hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, schlechter Fußgängerschutz, sehr kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL



## 3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 1,8

## Verarbeitung

Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur maximal 80 km/h bis zur Werkstatt gefahren werden, aber das Fahrzeug kann damit aus der Gefahrenzone gefahren werden.

**+** Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Dieser setzt sich im Innenraum fort. Die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet. Vor allem das hochwertige Leder und die Holzapplikationen vermitteln ein angenehmes Ambiente. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch. Sorgfältig abgedichtet sind die Türausschnitte und verschmutzen deswegen nicht. Auf den Schwellern sind massive Einstiegsleisten angebracht, die den Lack vor Zerkratzen schützen. Die zulässige Zuladung beträgt 350 kg. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass Ottokraftstoff in den Tank gefüllt wird, was kostspielige Reparaturen zur Folge haben kann. Auch bei sehr unebener Fahrbahn zeigt die Karosserie kaum Verwindung. Zittern in der Karosserie tritt nur geringfügig auf. Das Stoffdach ist ordentlich verarbeitet, gut isoliert und hat eine Glas-Heckscheibe. Das Windschott ist einfach zu handhaben, kann zusammen gefaltet und somit leicht im Kofferraum verstaut werden. Vollautomatisch funktioniert das elektrische Verdeck, das bis 40 km/h bedient werden kann. Windböen bringen die Automatik aber schon bei geringeren Geschwindigkeiten zum Erliegen.

**-** Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Bereits bei kleinen Beschädigungen fallen teure Reparaturen an. Schutzleisten an den Seiten fehlen. Ein vollwertiges Reserverad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich.

## 2,4

## Sicht

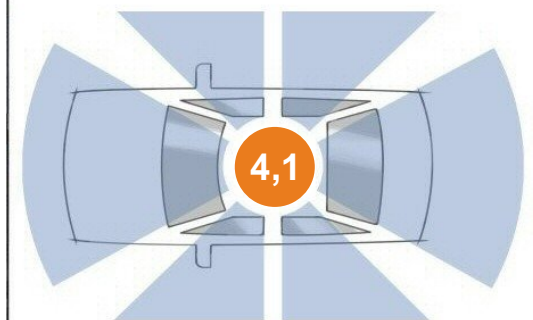
Während sich das vordere Fahrzeugende gut abschätzen lässt, ist das Ende des Hecks für den Fahrer unsichtbar. Hinter dem Heck können nur höhere Hindernisse erkannt werden.

**+** Vor dem Fahrzeug können Hindernisse, aufgrund der flach abfallenden Motorhaube, gut erkannt werden. Die Außenspiegel haben asphärische Bereiche und bieten eine gute Rücksicht. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind gegen Aufpreis erhältlich - sie beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal und sind daher sehr zu empfehlen.

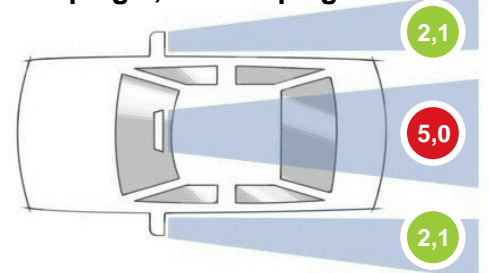


Die Sicht ist bei geschlossenem Verdeck gerade nach schräg hinten extrem eingeschränkt.

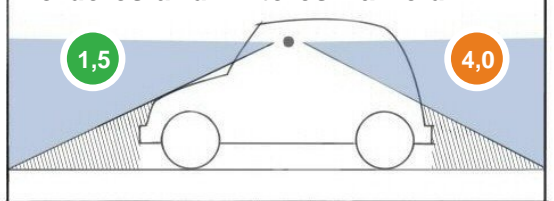
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

Das Fernlicht wird gegen Aufpreis automatisch gesteuert. Die optischen und akustischen Parksensoren kosten ebenfalls extra, sind aber bei engen Parklücken sehr hilfreich. Als weitere Option gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Bei geöffnetem Verdeck ist die Sicht einwandfrei. Es stört kein Verdeck-Rucksack und kein Überrollbügel.

– Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das 1er-Coupé mäßig ab. Die Sicht wird nach rechts hinten durch den breiten Verdeckabschluss stark behindert. Auch die Rücksicht im Innenspiegel ist dürftig. Die klappbaren Kopfstützen, die die Rücksicht weniger einschränken würden, kosten 60 Euro Aufpreis.

### 3,6 Ein-/Ausstieg

Die Rasten der Türfeststeller sind für die langen und schweren Türen etwas schwach, allerdings in ausreichender Anzahl vorhanden.

+ Praktisch ist der schlüssellose Zugang. Man muss den Schlüssel nur in der Tasche tragen, ver- und entriegelt wird per Fingertipp. Verlässt man das Fahrzeug oder entriegelt es, so werden sowohl das Abblendlicht als auch die Umfeldbeleuchtung in den Außen-Türgriffen aktiviert.

– Das Ein- und Aussteigen ist besonders hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstieghilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis). Ebenso behindern die breiten Schweller und das tief gezogene Dach, an dem man sich leicht den Kopf stößt. Hat man seitlich neben dem Auto viel Platz, sind die breiten Türen hilfreich, weil damit größere Türausschnitte zur Verfügung stehen; ist der Platz seitlich aber eingeschränkt, hat man nur einen schmalen "Spalt" zum Ein- und Aussteigen. Am Dach gibt es keine Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern könnten. Auch bei geöffnetem Dach stört der weit nach hinten gezogene Frontscheibenrahmen.

### 4,3 Kofferraum-Volumen\*

– Mit 260 l fällt der Kofferraum nicht besonders groß aus. Es gibt auch keine Möglichkeit ihn zu vergrößern.

### 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine 68 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand 17 cm. Das Format des Kofferraums ist einigermaßen zweckmäßig, die hoch gesetzten Längsrahmen stören aber etwas. Der Verdeckkasten schränkt die nutzbare Höhe zusätzlich ein. Will man Gegenstände erreichen, die bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht sind, so muss man sich weit in den Gepäckraum beugen - die Beine nehmen Kontakt zur Heckstoßstange auf.

+ Die Heckklappe lässt sich leicht, per Taste unter der Griffleiste, öffnen.

– Die Ladeluke ist beim Cabriolet sehr knapp geschnitten.



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum des 1er Cabriolets geringfügig größer als beim direkten Konkurrenten Audi A3 Cabriolet (255 l).

---

## 4,4 Kofferraum-Variabilität

- + Es ist ein Skisack vorhanden, in welchem lange Gegenstände bis in den Innenraum reichen können. Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht oder auf dem Boden mit Haltebändern befestigt werden. Im Ablagenpaket ist ein zusätzliches Staufach rechts im Kofferraum enthalten.
- Die Rücksitzbank kann nicht umgeklappt werden.

---

## 1,9 INNENRAUM

### 1,1 Bedienung

- + Das klar gestaltete Armaturenbrett wirkt aufgeräumt - die meisten Schalter sind übersichtlich angeordnet und lassen sich leicht betätigen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Gut sichtbar, beleuchtet und gut zu greifen ist der Startknopf für den Motor. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, ebenso die Displays, sogar bei direkter Sonneneinstrahlung - dann erhöht sich durch den ausgeklügelten Displayaufbau der Kontrast automatisch. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch sowie eine dynamische Schaltempfehlung für ökonomische Fahrweise. Positionierung und Bedienung der Klimaautomatik sind einwandfrei, wenn auch das Display etwas klein geraten ist. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Kein Kopfzerbrechen bereitet die Bedienung des Radio- und Navigationssystems per I-Drive und Bedienteil mit Sensortasten. Das optionale Harman Kardon-Soundsystem ist im Klang unübertrefflich. Selbsterklärend zeigt sich die elektrische Sitzeinstellung mit Memory-Funktion. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und blenden die Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Es gibt einige praktische Ablagen im Innenraum (Ablagenpaket gegen Aufpreis), die hinteren Plätze werden dabei aber etwas vernachlässigt. Optional gibt es einen in die Mittelkonsole einsteckbaren Cupholder. Für große Flaschen fehlen aber Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach öffnet gedämpft und ist beleuchtet. Die Start-Stopp-Automatik für den Motor funktioniert einwandfrei und für den Fahrer völlig problemlos. An Steigungen unterstützt eine Berganfahrhilfe.
- Es fehlt eine instrumentennahe Kontrollleuchte für das Fahrlicht (störend bei optionaler Fahrlichtautomatik) und eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Innenbeleuchtung und Leselampen gibt es nur am vorderen Scheibenrahmen.



**Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.**

---

### 1,9 Raumangebot vorne\*

- + Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für über 1,95 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Auch die Innenbreite geht in Ordnung, wenngleich das subjektive Raumgefühl wegen der hohen Schulterlinie der Karosserie und des hohen und breiten Mitteltunnels mehr Enge aufkommen lässt.



---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Auch auf den hinteren Plätzen ist die Innenbreite ausreichend. Das subjektive Raumempfinden geht in Ordnung.

– Auf den beiden Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,76 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das 1er Cabrio wird nur als Viersitzer ausgeliefert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

+ Das straffe Serien-Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter des BMW 1er Cabrio. Der Federungskomfort ist passabel, bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unmittelbarer durch. Langwellige und kurzweilige Fahrbahnebenheiten werden vom Fahrwerk gekonnt geschluckt. Die Stuckerneigung ist gering - oft ist nicht klar, ob die Vibrationen aus dem Fahrwerk oder aus der Karosserie kommen. Angenehm ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

---

## 1,5 Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

+ Die nicht zu straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven (Sitzwangenbreite elektrisch einstellbar). Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Die vorderen Lordosenstützen sind in Höhe und Intensität einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelauflege den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen. Der Fahrer sitzt entspannt und kann den linken Fuß in den Kuppelpausen auf einer breiten Fußstütze ablegen. Auf allen Plätzen sind die Lehnen ausreichend hoch.

– Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Den unperforierten Lederbezügen fehlt es etwas an Atmungsaktivität.

---

## 3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Schallpegel von 71,5 dB(A) gemessen. Es treten deutlich stärkere Windgeräusche als beim geschlossenen Coupé auf.

+ Das Motorengeräusch ist in allen Betriebszuständen angenehm unauffällig. Sonst treten auch kaum Fahrgeräusche auf.

## 2,5 Klimatisierung

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

Vorn und hinten ist das Ansprechen der Heizung und ihre Wirkung zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen ist nach 16 Minuten eine Raumtemperatur von 22° C erreicht, hinten muss man sich drei Minuten länger gedulden.

⊕ Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollen- und Aktivkohlefilter ist vorhanden. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor hat 2,0 l Hubraum und leistet 130 kW/177 PS. Das Triebwerk spricht auf Gasbefehle spontan an und bietet hervorragende Fahrleistungen. Der Sprint von 60 auf 100 km/h beim simulierten Überholvorgang wird in 4,8 Sekunden absolviert. Zudem zeigt sich das Triebwerk sehr elastisch.

## 2,7 Laufkultur

Für einen Diesel mit nur vier Zylindern läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert, nur bei Drehzahlen unter 1700 U/min sind unter Last am Lenkrad und im Schalthebel Vibrationen spürbar. Bei sehr niedrigen Drehzahlen tritt auch leichtes Brummen auf.

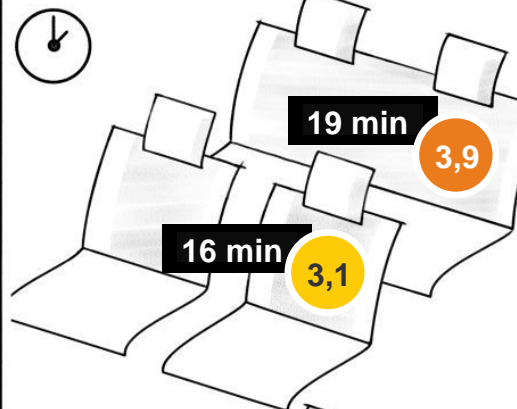
## 1,3 Schaltung

⊕ Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox. Die Schaltwege sind kurz. Zum schnellen Gangwechsel ist zwar schon ein gewisser Kraftaufwand notwendig, die Wechsel der Schaltstufen können aber schnell vollzogen werden. Um den Rückwärtsgang verwenden zu können, muss eine federbelastete Sperre überdrückt werden, wodurch er vor unbeabsichtigtem Einlegen wirksam geschützt ist. Selbst bei ausrollendem Fahrzeug gleitet er geräuschlos in die Gasse. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Drehzahlbereich zu wählen, bei welchem wenig Kraftstoff verbraucht wird.

## 1,9 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen gut. Auch die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang. Im größten Gang dreht die Maschine bei 130 km/h mit gerade mal 2.300 Touren.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,6

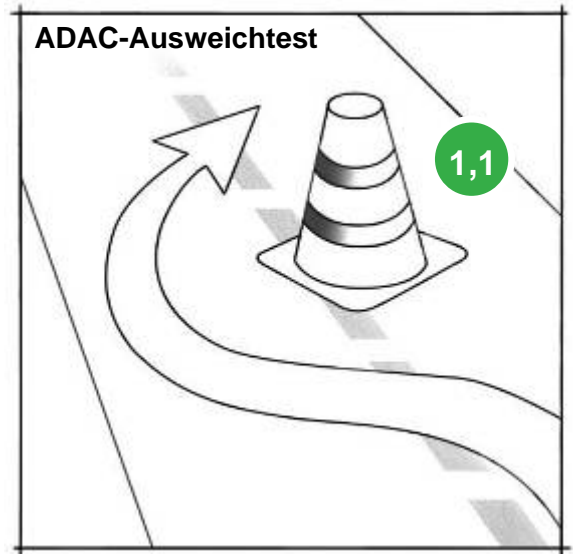
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

### Fahrstabilität

⊕ Der 1er fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) Schleudern zu unterdrücken und die Spur zu halten. Für guten Vortrieb, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Pannensichere Runflat-Reifen mit Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 1er sehr gut ab, er bleibt gut beherrschbar und meistert den Test als einer von wenigen Autotypen selbst bei hoher Geschwindigkeit einwandfrei.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

1,2

### Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist souverän, bis in hohe Durchfahrgeschwindigkeiten neutral und für jedermann gutmütig und beherrschbar. Lastwechselreaktionen treten kaum auf. Auch hier springt das DSC ein, um ein Schleudern zu verhindern.

1,2

### Lenkung\*

⊕ Die Lenkung des 1er zeigt sich sehr präzise, sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Angenehm ist auch die variable Lenkunterstützung, die ein sicheres Fahren auf der Autobahn möglich macht, gleichzeitig aber auch leichtgängiges Rangieren erlaubt. Damit gehört die Lenkung des 1er Cabrios mit zu den besten, die es in einem Auto zu kaufen gibt. Der Wendekreis beträgt nur 10,6 m.

2,4

### Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt 38 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen mit halber Zuladung, Bereifung Bridgestone Potenza Reosoa der Größe 205/50 R17 89W). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar.

2,3

## SICHERHEIT

2,0

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Einser-BMW verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, das das Bremsen in Kurven unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Darauf hingewiesen wird der Fahrer vom serienmäßigen Reifendruck-Kontrollsystem. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht, Aktivlenkung, Fernlichtassistent und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden, was ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Heckleuchten, kommt das Fahrzeug zum Stehen wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

1,6

### Passive Sicherheit - Insassen

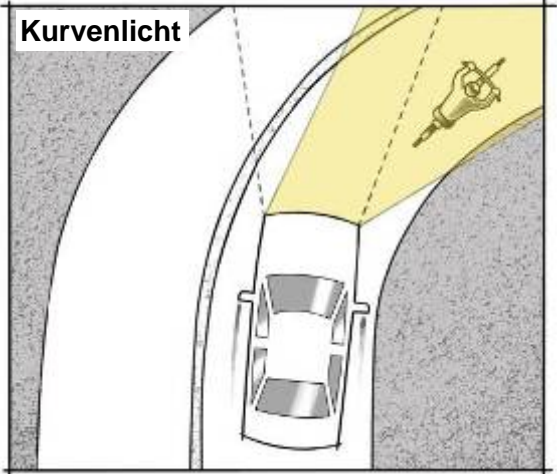
Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Cabrio vergleichbar sein. Für die vorderen Insassen gibt es Gurtwarner.

⊕ Der kleinste BMW verfügt wie die großen über Front-, Seiten- und Kopfairbags. Beim ADAC Crashtest erreicht er sehr gute 33 von 36 Punkten. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz und sind nah am Kopf platziert. Hinten reichen sie für Personen bis 1,80 m. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall die Türen leichter öffnen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrufsystem erhältlich, das per Knopfdruck oder im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung automatisch aktiviert wird. Das Fahrzeug nimmt selbstständig Telefonkontakt zur BMW Servicezentrale auf, welche den Fahrer unterstützt oder Rettungskräfte alarmiert.

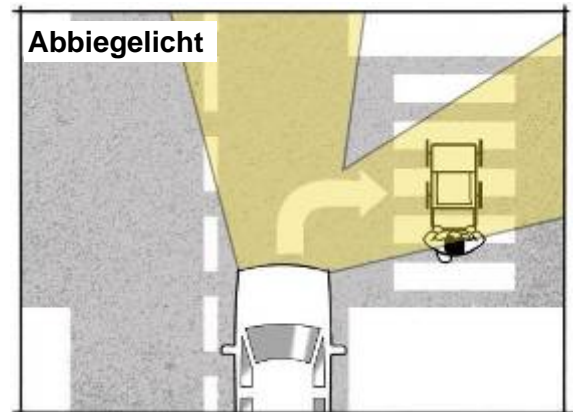
3,0

### Kindersicherheit

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Cabrio vergleichbar sein. Hierbei erreicht der BMW im Bereich Kindersicherheit 35 von 49 Punkten.



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



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



⊕ Auf den Plätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Gegen einen Aufpreis von 90 € gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix ebenso vorn, dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen vorne rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden.

⊖ Die hinteren Fensterheber haben keinen Einklemmschutz und bergen somit, vor allem für kleine Kinder, ein immenses Verletzungspotential. Die optionale Airbag-Abschaltung per Schlüssel ist nachträglich nicht nachrüstbar.

## 4,9 Fußgängerschutz

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Cabrio vergleichbar sein.

⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall schneidet der 1er BMW mit einem von vier Sternen schwach ab. Er erhält gerade mal zwei von 36 möglichen Punkten.

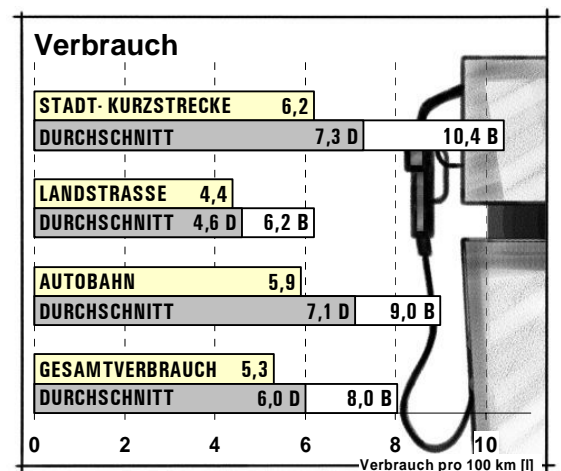
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Beim Spritkonsum liegt der 120d für seine Klasse im mittleren Bereich, er verbraucht durchschnittlich 5,3 l Diesel pro 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 5,9 l Diesel. Er stößt 140 g/km CO<sub>2</sub> aus und erhält dafür beim ADAC EcoTest 32 Punkte.

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgase sind gering, was für einen modernen Diesel mit Filtertechnik nicht anders zu erwarten war. Bei ADAC EcoTest erntet er dafür 40 Punkte, was in Kombination mit den CO<sub>2</sub>-Punkten zu insgesamt 72 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

## 4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten.

⊕ Auch wenn der Kraftstoffverbrauch des 120d nur durchschnittlich ist, da er nur günstigen Dieselmotorkraftstoff konsumiert halten sich die Betriebskosten in überschaubaren Grenzen.

## 3,2 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 Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

## 2,0 Wertstabilität\*

- + Das 120d Cabrio ist ein Liebhaberstück, das auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein gesuchtes Objekt sein wird. Ihm wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

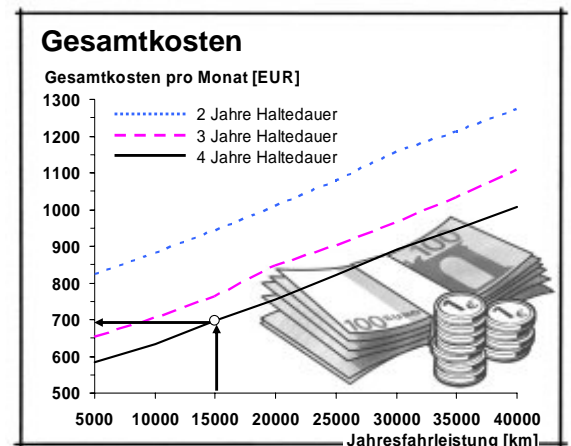
- BMW-Fahrzeuge waren schon immer in höheren Preisregionen angesiedelt. Dass aber für ein Cabrio der unteren Mittelklasse ein Grundpreis von 34.650 € veranschlagt wird, überschreitet die tolerierbaren Grenzen. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind zusätzlich 2.400 € an Optionen nötig.

## 5,5 Fixkosten\*

- Auch die Fixkosten werden die finanziellen Möglichkeiten potenzieller Interessenten überstrapazieren. Alle Versicherungsklassen sind sehr teuer, die Kfz-Steuer schlägt zusätzlich mit 214 € pro Jahr zu Buche.

## 5,1 Monatliche Gesamtkosten\*

- Günstig sind nur die Betriebskosten. Die Werkstatt- und Reifenkosten liegen im Mittelfeld der Fahrzeugklasse, der gute prozentuale Werterhalt wird durch den immens hohen Anschaffungspreis relativiert. Auch für die Fixkosten muss man tief in die Tasche greifen. Somit sind die monatlichen Unterhaltskosten sehr hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 696 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                            | 118i     | 120i     | 125i     | 135i     | 118d     | 120d     | 123d     |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen                   | 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   | 4/1995   | 4/1995   | 4/1995   |
| Leistung [kW(PS)]              | 105(143) | 125(170) | 160(218) | 225(306) | 105(143) | 130(177) | 150(204) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min  | 190/4250 | 210/4250 | 270/2500 | 400/1200 | 300/1750 | 350/1750 | 400/2000 |
| 0-100 km/h[s]                  | 9,3      | 8,4      | 6,8      | 5,6      | 9,5      | 8,1      | 7,5      |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]   | 210      | 220      | 238      | 250      | 208      | 222      | 230      |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]  | 6,7 SP   | 7,0 SP   | 8,5 SP   | 8,8 SP   | 4,9 D    | 5,1 D    | 5,3 D    |
| CO2 [g/km]                     | 152      | 158      | 194      | 200      | 127      | 132      | 139      |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK  | 14/18/24 | 16/20/24 | 16/20/27 | 16/25/27 | 20/20/24 | 20/22/24 | 20/23/24 |
| Steuer pro Jahr [Euro]         | 104      | 116      | 208      | 220      | 204      | 214      | 228      |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 661      | 726      | 831      | 965      | 650      | 692      | 747      |
| Preis [Euro]                   | 29.650   | 33.200   | 37.500   | 45.100   | 32.500   | 34.650   | 38.450   |

### 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

|  |                          |
|--|--------------------------|
| 4-Zylinder Diesel                              | Schadstoffklasse Euro5   |
| Hubraum  | 1995 ccm                 |
| Leistung                                       | 130 kW (177 PS)          |
| bei  | 4000 U/min               |
| Maximales Drehmoment                           | 350 Nm                   |
| bei  | 1750 U/min               |
| Kraftübertragung                               | Heckantrieb              |
| Getriebe                                       | 6-Gang-Schaltgetriebe    |
| Reifengröße (Serie)                            | 205/55R16V               |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>205/50R17W</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>10,6 m</b>            |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 222 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 8,1 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)            | <b>4,8 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>38,0 m</b>            |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)      | <b>5,3 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>6,2/ 4,4/ 5,9 l</b>   |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 132g/km / <b>140g/km</b> |
| Innengeräusch 130km/h                          | <b>72dB(A)</b>           |
| Länge/Breite/Höhe                              | 4360/1748/1411 mm        |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>1600 kg/350 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>260 l/260 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 720 kg/1200 kg           |
| Dachlast                                       | - kg                     |
| Tankinhalt                                     | 51 l                     |
| Reichweite                                     | <b>960 km</b>            |
| Garantie                                       | Keine                    |
| Rostgarantie                                   | 12 Jahre                 |

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten            | <b>115 Euro</b> |
| Monatliche Werkstattkosten           | <b>52 Euro</b>  |
| Monatliche Fixkosten                 | <b>99 Euro</b>  |
| Monatlicher Wertverlust              | <b>429 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten              | <b>695 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK    | 20/22/24        |
| Grundpreis                           | 34.650 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.



BMW 120d Cabriolet (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |                  |
|--|------------------|
| Start-Stop-System                      | Serie            |
| Totwinkelassistent                     | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor                 | 130 Euro°        |
| Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)        | 410 Euro°        |
| Berganfahrhilfe                        | Serie            |
| adaptives Bremslicht (LED)             | Serie            |
| Automatikgetriebe                      | 2.050 Euro       |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie            |
| Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)        | 410 Euro°        |
| Reifendruckkontrolle                   | Serie            |
| Spurassistent                          | nicht erhältlich |
| Tempomat                               | 280 Euro°        |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)       | Serie            |
| Xenonlicht                             | 990 Euro°        |

### INNEN

|                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten            | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten      | Serie                  |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie                  |
| Innenspiegel, automatisch abblendend  | 170 Euro°              |
| Klimaanlage                           | 980 Euro               |
| Klimaautomatik                        | 1.540 Euro°            |
| Knieairbag                            | nicht erhältlich       |
| Navigationssystem (Business)          | ab 1.840°              |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar    | nicht erhältlich       |

### AUSSEN

|                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| Anhängerkupplung (abnehmbar)         | 770 Euro         |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie            |
| Lackierung Metallic                  | 660 Euro°        |
| Schiebe-Hubdach                      | nicht erhältlich |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest