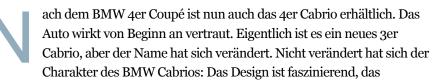


Autotest



BMW 428i Cabrio Sport Line Steptronic

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)



Fahrverhalten sportlich ausgelegt. Verarbeitung und Bedienung sind BMWtypisch auf sehr hohem Niveau. Die getestete "kleine" Benzinmotorisierung, der 428i, sorgt mit aufgeladenen zwei Litern Hubraum und einer Leistung von 180 kW/245 PS für hervorragende Fahrleistungen. Beim EcoTest überzeugt der Motor aber nicht. Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 7,6 Liter auf 100 Kilometer und einem etwas erhöhten CO2-Ausstoß beim Autobahnzyklus erreicht er nur drei von fünf möglichen Sternen. Das Automatikgetriebe harmoniert mit dem Triebwerk einwandfrei. Das adaptive Fahrwerk hat im Vergleich zum 3er eine zusätzliche Portion Sportlichkeit verabreicht bekommen und erlaubt eine sehr agile Fahrweise. Nur die Lenkung passt nicht so richtig dazu. Sie vermittelt um die Mittellage nicht die typische Präzision eines Fahrzeugs aus dem Hause BMW. Umso typischer ist das Preisniveau des schicken Cabrios. Der kleine Benziner mit Automatikgetriebe kostet in Grundausstattung bereits 54.250 Euro.

Karosserievarianten: Limousine, Kombi, Coupé, Gran Turismo. **Konkurrenten:** Audi A5 Cabriolet, Infiniti Q6o Cabriolet, Lancia Flavia, Lexus IS Cabriolet, Opel Cascada.

- sportliche und sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept, hoher Fahrkomfort, gelungene Motor-Getriebe-Kombination, einwandfreie Verarbeitung
- hohe Anschaffungskosten, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, sehr hohe Unterhaltskosten



Stand: März 2014 Text: Stefan Giuliani

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

Die Verarbeitung des 4er Cabrio ist auf BMW-typisch hohem Niveau.

🕀 Die verwindungssteife Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Selbst bei geöffnetem Dach zeigt sich das Fahrzeug sehr stabil - nur selten tritt leichtes Zittern in der Bodengruppe auf. Das Blechdach und dessen Mechanik sind solide geschaffen - nichts wackelt oder klappert. Die Isolierung ist einwandfrei - so kann das Cabrio ganzjährig ohne Komforteinbußen betrieben werden. Das Verdeck kann auch bei langsamer Fahrt geöffnet und geschlossen werden. Etwas Geduld ist für den Bewegungsablauf aber nötig. Beim Öffnen vergehen 22 Sekunden, beim Schließen 23. Bei Wahl des Komfortzugangs kann es auch per Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Das Windschott kann schnell ein- und ausgebaut werden. Bei Nichtgebrauch findet man hinter der Rücksitzlehne eine Halterung, wo es sicher verstaut werden kann. Wird es eingesetzt, so treten im Fahrgastraum kaum noch Luftverwirbelungen auf - es verrichtet seinen Dienst sehr effektiv. Die optionale Nackenheizung vertreibt die verbleibende Kaltluft im Kopf- und Schulterbereich. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit hochwertigen Materialien. Viel Leder, geschäumte Kunststoffe und Aluminium-Applikationen sorgen für Wohlfühl-Ambiente. Gegen Aufpreis lässt sich das Cabriolet je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen ansprechen. Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen (getestete Variante), während der stillbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, sodass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt. Die Türausschnitte sind perfekt nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch Kunststoffabdeckungen vor Zerkratzen geschützt.

Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Rempler, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich.

3,3

Alltagstauglichkeit

Im Falle einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen (beim Testwagen vorhanden). Der Vierer bietet vier Personen ordentliche Sitzplätze.

Mit dem 60-Liter Kraftstofftank können Reichweiten von rund 790 Kilometern realisiert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.600 kg, ungebremste Anhänger dürfen bis 745 kg mitgeführt werden.

Mit 350 Kilogramm fällt die mögliche Zuladung sehr knapp aus. Dachlasten sind nicht erlaubt. Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,0

Sicht

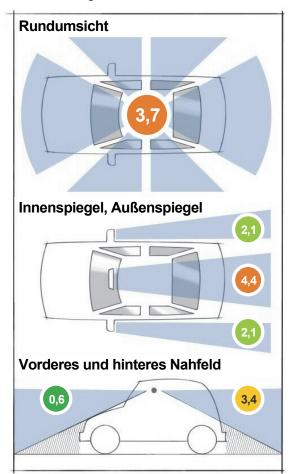
Vor allem dank des guten Lichts und der elektronischen Helfer wird das Sicht-Kapitel gut bewertet. Die Rundumsicht des 4er Cabrio ist aber nur mäßig. Hauptsächlich nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Ins Besondere die großen, nicht versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank behindern die Sicht nach hinten. Während die Fahrzeugfront recht gut abschätzbar ist, fehlt für das Heck jegliches Gefühl - es ist quasi unsichtbar.

Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden, hinten ist der Bodenblick durch die hohe Fensterlinie deutlich eingeschränkt. Da das geöffnete Dach komplett versenkt wird, stellt es keine zusätzliche Sichtbehinderung dar. Die Außenspiegel bieten ein großzügiges Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird bei Regen großflächig gereinigt. Serienmäßig sind helle Bi-Xenonscheinwerfer verbaut, auf Wunsch auch mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht. Ebenso optional gibt es den dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet und das Fernlicht dadurch trotz Verkehr eingeschaltet lassen kann. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben, eine echte Kaufempfehlung. Beim 4er sind nun auch optional LED-Scheinwerfer erhältlich (nicht im Testwagen). Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen (im Testwagen nicht vorhanden). Zwei Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional). Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt.

Die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürftig aus.



Die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.



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

3,3

Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört beim 4er Cabrio nicht zu den Stärken. Die Türfeststeller sind fein gestuft, haben aber mit den schweren Türen an Steigungen etwas zu kämpfen. Um auf die hinteren Plätze zu gelangen, können die Vordersitze elektrisch nach vorn bewegt werden und behindern den Ein- und Ausstieg kaum noch. Bei geschlossenem Dach stört die flache Dachlinie den Zustieg nach hinten. Bei offenem Dach gibt es keine Probleme.

Optional ist der schlüssellose Zugang erhältlich: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt (im Testwagen verbaut). Die Follow-Me-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus und erleichtert den Heimweg. In den Türgriffen befindet sich eine zusätzliche Umfeldbeleuchtung.

Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, aber sehr breit ausgeführt - man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. Man sitzt sehr tief, was vor allem beim Verlassen des Fahrzeugs zum Hindernis werden kann. Haltegriffe am Dach, die unterstützen könnten, gibt es nicht. Auch auf die flache Dachlinie sollte man achten, um sich daran nicht den Kopf zu stoßen. Auch bei offenem Dach ragt der Scheibenrahmen weit nach hinten. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen).

4,0

Kofferraum-Volumen*

Laderaum gehört nicht gerade zu den Stärken von Cabrios, vor allem wenn das geöffnete Dach im Kofferraum abgelegt wird. Bei geschlossenem Dach finden im Ladeabteil 325 Liter Platz. Es lassen sich vier handelsübliche Getränkekisten transportieren. Klappt man die Rücksitzlehne um, so vergrößert sich das Ladevolumen auf immerhin 660 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).

☐ Ist das Dach im Kofferraum abgelegt, verkleinert sich das Volumen auf 155 Liter.

3,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe wird per Taster entriegelt und lässt sich leicht anheben. Beim Schließen wird sie automatisch ins Schloss gezogen. Die Ladekante liegt mit 66 cm in akzeptabler Höhe über der Fahrbahn. Beim Ausladen behindert sie aber etwas, sie ist 16 Zentimeter höher als der Kofferraumboden. Durch die im Kofferraum angebrachte Klappe, die nur von hinten geöffnet werden kann, kann der Kofferraum separat verschlossen und auch vom Innenraum aus nicht geöffnet werden. Bei geöffnetem Dach bleibt nur ein schmaler Spalt um an die



Nur 155 I Kofferaumvolumen verbleiben nach Öffnen des Dachs. Geschlossen stehen immerhin 325 I Volumen zur Verfügung.

verbleibenden 155 Liter Kofferraum zu gelangen. Dafür hat sich BMW jetzt eine besondere Ladehilfe einfallen lassen: Per Knopfdruck an der Heckklappe fährt die Klappe, die Verdeckmechanik und das gefaltete Dach nach oben und geben eine großzügige Ladeöffnung frei. Die LED-Beleuchtung im Kofferraum wird durch eine weiter LED-Lampe auf der Innenseite der Heckklappe unterstützt.

Die Heckklappe öffnet nicht sehr weit und gibt keine sehr große Öffnung frei. Das Format des Gepäckraums ist unpraktisch und zerklüftet. Hier zahlt man den Preis für die darin untergebrachte Verdeck-Mechanik. Bei umgeklappter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden - lange Gegenstände könne kaum nach vorn geschoben werden.



Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich im Gesamten umklappen, gibt dann aber nur einen kleinen Ausschnitt zum Durchladen frei. Der Mechanismus funktioniert einfach und ist leichtgängig. Zusätzlich muss aber vom Kofferraum aus noch eine zweite Klappe geöffnet werden, die nicht so gut zu erreichen ist. Gegen Aufpreis ist in der Rücksitzlehne eine kleine, zusätzliche Ladeluke vorhanden, die das Durchladen von langen Gegenständen erlaubt, auch wenn die Rücksitze besetzt sind. Einen Skisack gibt es dafür aber nicht. Für kleine Gegenstände gibt es nicht allzu viele Ablagen. Am Kofferraumboden kann aber ein praktisches Gepäcknetz eingehängt werden. Im Kofferraum ist einen 12-Volt-Steckdose vorhanden.



INNENRAUM



Bedienung

Die Bedienung des 4er BMWs gibt keinen Anlass zur Kritik.

Die erste Orientierung im 4er fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist erst erforderlich, möchte man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen. Nimmt man im 4er Platz, findet man erst einmal ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale (mit einem stehenden Gaspedal) und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom



Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

Lenkrad leicht verdeckten Startknopf. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente, die einwandfrei skaliert und sehr gut ablesbar sind. Dass die Skalen im Dunkeln rot hinterleuchtet sind, ist allerdings nicht optimal - es fehlt etwas der Kontrast. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Der Fahrer wird signalisiert, ob alle Türen und Klappen sicher verschlossen sind. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination - so viel aufwendige und praktische Technik findet man in dieser Klasse kaum. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind vorhanden, müssen aber extra bezahlt werden. Gesteuert werden die Lichtfunktionen per Drehschalter, die Nebellampen per daneben liegenden Tasten - die wohl optimale Lösung. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht (links unten neben Lenkrad, im Testwagen nicht verbaut). Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch für kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Hinten gibt es keine Aufwärts-Automatik. Es ist aber eine Taste vorhanden, mit der man alle Scheibenheber gleichzeitig bedienen kann. Das Bedienfeld für die aufpreispflichtige 2-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern. Es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute Hifi-Soundsystem bietet einwandfreien Hörgenuss.

Das mehr als doppelt so teure Harman Kardon Surround Sound System mit 16 Lautsprechern gehört zum Besten, was an Fahrzeug-Soundsystemen angeboten wird. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt und haben Memory-Tasten. Gegen weiteren Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat und ACC (im Testwagen nur Tempomat verbaut). Besonders praktisch ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Vorn wie hinten gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann. Auf dem Bedienknopf des iDrive ist nun ein Schreibpad integriert, auf dem man mit dem Finger Buchstaben und Zahlen zeichnen kann, die dann automatisch vom System erkannt werden. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und angeschwenkt. Im Bordcomputer werden viele Parameter im Lang- und Kurzzeitspeicher berechnet und angezeigt.

Hinten gibt es auch bei geschlossenem Dach keine Leselampen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen etwas. Hinten haben die Fensterheber keinen Einklemmschutz.

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus.

Personen bis 1,94 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Personen über zwei Meter ausreichen. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, die Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass der Innenraum subjektiv kleiner ausfällt, als er tatsächlich ist.

Raumangebot hinten*

Hinten ist das Platzangebot bescheiden.

Stellt man die Vordersitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße ein, so reichen Knie- und Kopffreiheit noch für Passagiere mit 1,81 m. Der Innenraum ist sehr schmal geschnitten. Für zwei Personen auf der Rücksitzbank reicht er aber schon aus. Subjektiv empfunden sitzt man eingeengt.



Im Fond finden Personen bis zu 1,81 m Körpergröße ausreichend Platz.

Innenraum-Variabilität

Für den 4er werden keine Sitzvarianten angeboten. Die Rücksitzlehne kann nur im Gesamten geklappt werden.

1,8 KOMFORT

Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk.

Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Die Feder-Dämpfer-Kombination ist aber deutlich auf sportliches Fahrverhalten ausgelegt. Man kann zwischen einer komfortablen und einer sportlichen Einstellung wählen. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus. Insgesamt wirkt der 4er deutlich straffer und sportlicher als die 3er Modelle. Von fehlendem Komfort kann man allerdings in keinster Weise sprechen.



Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen elektrischen Sportsitzen.

Die straff gefederten Vordersitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Die Lehnen der Vordersitze gehen fließend in die Kopfstützen über und sind dadurch sehr hoch. Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Die Fuß- und Beinabstützung ist für den Fahrer einwandfrei. Hinten geht es nicht ganz so komfortabel zu. Man sitzt sehr tief, wodurch man die gut geformten Sitzflächen nicht richtig ausnutzt - die Schenkel sind in der Luft. Die hinteren Sitzgelegenheiten dürften etwas dicker gepolstert sein.

Die Ledersitze können vor allem bei offen geparktem Fahrzeug sehr heiß werden. Zudem fehlt es ihnen an Atmungsaktivität. Der Rücksitzlehne fehlt es an Form. Sie bietet selbst auf kurzen Strecken nur ausreichend Komfort.

1,6

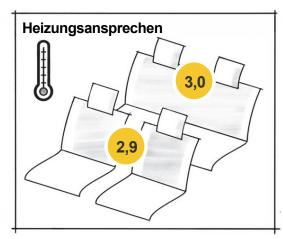
Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 67,0 dB(A). Der Vierzylinder-Turbo wird im Innenraum deutlich wahrgenommen. Laut ist er aber nicht - er sorgt für eine charakteristische akustische Untermalung. Die Windgeräusche bleiben in erträglichen Grenzen, zum Coupé tritt kein nennenswerter Unterschied auf. Weitere Fahrgeräusche werden im Innenraum nicht registriert.



Klimatisierung

Der mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik ausgestattete Testwagen bietet vorn wie hinten eine zufriedenstellende Heizleistung.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

Bei der 2-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und Luftverteilung separat regeln (1-Zonen-Klimaautomatik Serie). Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.

1,3

MOTOR/ANTRIEB

1,3

Fahrleistungen*

Der 428i ist die kleinere der beiden Benzinmotorisierungen im Cabrio. Die Fahrleistungen können aber absolut überzeugen. Der Zweiliter-Turbobenziner leistet 180 kW/245 PS und stemmt seine 350 Nm Drehmoment bereits bei 1.250 Nm auf die Kurbelwelle. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h lässt sich der BMW 3,5 Sekunden Zeit - ein beachtlicher Wert für den kleinen Benziner.

1,7

Laufkultur

Die Vierzylinder-Maschine läuft weitgehend vibrationsfrei. Störende Brumm- und Dröhnfrequenzen treten nicht auf. Man nimmt den heißeren Klang des Turbo-Motors wahr. Das Geräusch wird aber eher charakteristisch als störend empfunden.

1,1

Schaltung

Die optionale Achtgang-Automatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und im richtigen Moment geschalten. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder per Lenkradpaddel zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch feinfühliger und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsanforderung stets niedrig. Im Sport-Modus hingegen wird jeder Gasbefehl spontan umgesetzt und auch mal mehrere Gänge zurück geschaltet. Die Automatik lässt dann auch deutlich höhere Drehzahlen zu. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug bis zum Anfahren automatisch gebremst.

■ Will man zügig anfahren, startet die Start-Stopp-Automatik den Motor etwas träge. Man sollte frühzeitig vom Bremspedal gehen und einen Motorstart provozieren, um anschließend zügig vom Fleck zu kommen.

1,0

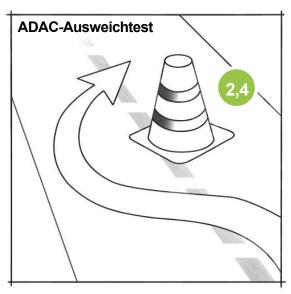
Getriebeabstufung

Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung - sodass ein schneller Sprint sowie ein Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung im größten Gang ist lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur 2.250 Umdrehungen pro Minute - das spart auf langen Strecken Sprit.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

🕀 Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen guten Eindruck, wenn auch etwas Fahrkönnen gefragt ist. Das Fahrzeug lässt sich schnell und agil durch den Parcours bewegen, dabei tritt leichtes Übersteuern auf. DSC verhindert aber, dass die Driftwinkel zu groß werden. Das leicht untersteuernde Verhalten in schnell gefahrenen Kurven kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar. Ist das Tempo zu hoch, greift das DSC stabilisierend ein und unterstützt den Fahrer. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve treten keine nennenswerten Lastwechselreaktionen auf. Bei plötzlichen Lenkimpulsen tritt etwas Pendeln um die Mittelstellung auf - ein eigentlich untypisches Verhalten für BMW-Modelle.



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.

2,1

Lenkung*

Optional wird eine variable Sportlenkung inkl. Servotronic angeboten (im Testwagen vorhanden). Diese passt den Lenkwinkel in Abhängigkeit vom aktuellen Fahrzustand automatisch an und regelt die Lenkkräfte in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Um die Mittellage ist die Lenkung nicht sauber zentriert - komplett untypisch für eine BMW-Lenkung. Bei kleinen Lenkwinkeln würde etwas mehr Sensibilität gut tun. Der Wendekreis dürfte mit 11,5 Metern etwas geringer ausfallen.

Wurvige Landstraßen zu durcheilen ist eine wahre Freude, und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkraftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 4ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht.



Bremse

Die Bremsanlage arbeitet kräftig und standhaft.

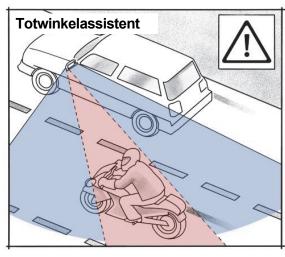
Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das 428i Cabrio durchschnittlich 35,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza S001 der Größen 225/40 R19 89Y vorn und 255/55 R19 92Y hinten). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Auch in Kurven bleibt der BMW beim Bremsen recht spurstabil.

1,9 SICHERHEIT

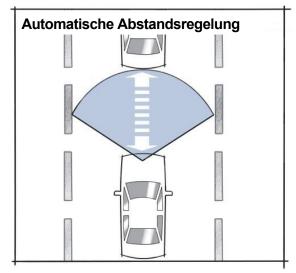
Aktive Sicherheit Assistenzsysteme

• Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 4er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Xenonscheinwerfer sind Serie, optional gibt es LED-Scheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht). Auf Wunsch gibt es auch einen sehr gut funktionierenden Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlampen bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und eine Kollisionswarnung. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC dazu. Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die LED-Rückleuchten werden auch bei schlechten Witterungsverhältnissen sehr gut wahrgenommen. Die Bremsleuchten funktionieren aber nur mit einfachen Glühlampen. Steht die Automatik in Fahrstellung, kann der Motor nicht gestartet werden, wodurch ein versehentlichen Anfahren verhindert wird. Gegen Aufpreis gibt es einen Müdigkeitswarner, der ein Fahrerprofil erstellt, Veränderungen am Fahrverhalten erkennt und den Fahrer auffordert eine Pause einzulegen. Ein Speedlimiter hingegen ist serienmäßig an Bord. Mit ihm kann die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden. Gegen Aufpreis kann auch eine variable Lenkübersetzung bestellt werden (Variable Sportlenkung).

An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, welche den nachfolgenden Verkehr auf offenen Türen aufmerksam machen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

Der BMW 4er ist mit einem aufwendigen Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern sowie kombinierten Kopf- und Seitenairbags ausgestattet. Ein Crashergebnis lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,77 m optimalen Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert und halten somit das Risiko von Halswirbelverletzungen gering. Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,63 m große Insassen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt.

An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruffunktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt. Zudem wird eine Sprechverbindung aufgebaut. Bei einer drohenden Unfallsituation werden automatisch die Gurte gestrafft und die Scheiben geschlossen. Zudem wird nach einem Unfall automatisch die Bremse aktiviert um das Risiko von Folgekollisionen zu verringern (beides Option Active Protection). Bei einem Unfall lässt die Überrollsensorik in die Kopfstützen integrierte Schutzbügel in Sekundenbruchteilen ausfahren, wenn das Fahrzeug einen kritischen Neigungswinkel überschreitet.

2,5

Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtest lag zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht vor.

Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System. Der Beifahrerairbag ist nur gegen Aufpreis deaktivierbar (nicht im Testwagen), wodurch auch dieser Sitz für Kinderrückhaltesysteme verwendet werden kann. Der Einbau von sehr hohen Kindersitzen ist möglich, wenn auch auf der Rücksitzbank nur gerade noch so. Alle Plätze sind vom Fahrzeughersteller zur Montage von Kindersitzen aller Klassen frei gegeben.

Die Schließkräfte der hinteren Fensterheber sind sehr hoch. Hier besteht hohes Verletzungspotenzial, vor allem für Kinderhände.



Fußgängerschutz

Die 3er Limousine sahnt beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 78 % der möglichen Punkte ab. Der 4er sollte ähnlich gut abschneiden.

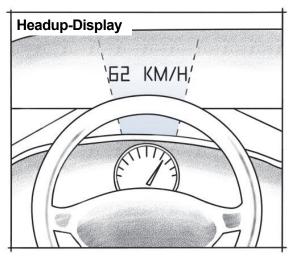


UMWELT/ECOTEST

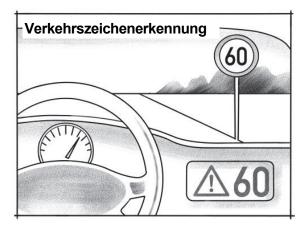


Verbrauch/CO2*

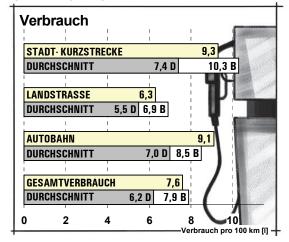
Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 7,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 204 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält das 428i Cabrio somit nur 21 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,3 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 9,1 l Super pro 100 km.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im



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

2,0 Schadstoffe

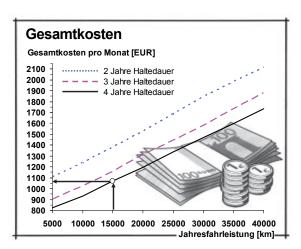
Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf einem noch niedrigem Niveau, auch wenn das Cabrio beim anspruchsvollen Autobahnzyklus auffallend viel Kohlenmonoxid ausstößt. Der Lohn sind 40 von 50 Punkten im EcoTest. Insgesamt kann das 428i Cabrio mit Automatic im ADAC EcoTest 61 Punkte einfahren und erhält dafür überschaubare drei Sterne.

5,0 AUTOKOSTEN



Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

Der BMW geht nicht gerade sparsam mit teurem Super-Plus-Kraftstoff um. Deswegen sind die Betriebskosten sehr hoch angesiedelt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1068 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

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 2,0-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 4er durchwegs langlebige und qualititativ 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).

2,6 Wertstabilität*

Das 4er Cabrio mit der 28i-Motorisierung verpasst bei der Wertstabilität knapp eine gute Bewertung (Prognose über einen vierjährigen Kalkulationszeitraum).

5,5 Kosten für Anschaffung*

Teuer zeigt sich das 428i Cabrio in der Anschaffung. Mit Automatikgetriebe muss man mindestens 54.250 Euro berappen. Das ist besonders angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen geringen Aufpreis verlangt.

Fixkosten*

Die Kfz-Haftpflichtversicherung fällt mit der Typklasse 17 durchschnittlich teuer aus. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 164 Euro fällig.

Für die Kaskoklassen der Kfz-Versicherung werden hohe Beträge fällig. Bei der Teilkasko liegt der 4er in Typklasse 27, bei der Vollkasko in 23.



Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen sehr hoch. In keiner Einzeldisziplin kann das Cabrio punkten. Die Betriebskosten sind hoch, auch von der Werkstatt hat man teure Rechnungen zu erwarten. Ein relativ stabiler Restwertverlauf wird durch die teure Anschaffung relativiert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	428i Cabrio	435i Cabrio	420d Cabrio
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	6/2979	4/1995
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	225 (306)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1250	400/1200	380/1750
0-100 km/h[s]	6,4	5,6	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 SP	8,1 SP	5,1 D
CO2 [g/km]	159	190	133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/27	17/25/27	20/24/27
Steuer pro Jahr [Euro]	168	250	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	976	1140	881
Preis [Euro]	48.200	54.000	46.300

Aufbau

= Stufenheck ST

= Schrägheck = Coupe

= Cabriolet = Roadster = Kombi

= Kleintransporter

= Pick-Up

= Transporter = Großraumlimousine = Bus = Geländewagen RU

Versicherung = KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko

Kraftstoff

= Nomalbenzin = Superbenzin = SuperPlus

= Diesel = Flüssiggas D = Erdgas = Strom

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	225/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrs	tufe D) 3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangab	e 6,7 I
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Su	perPlus) 7,6 I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/	BAB 9,3/6,3/9,1 I
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	157 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	204 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4638/1825/1384 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außens	piegel) 2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1810 kg/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 I/660 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	60 I
Reichweite	785 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	94 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	685 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.068 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/27
Grundpreis	54.250 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter $\underline{www.adac.de/autotest}$

AUSSTATTUNG	
TECHNIK	
Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht)	580 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	890 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	580 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 490°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	560 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro
Xenonlicht	Serie
INNEN	
Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfairbag)/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen-Klima: 650 €)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	200 Euro°
Windschott	360 Euro°

Anhängerkupplung

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

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

1.000 Euro

840 Euro°