



BMW 228i Cabrio M Sport Steptronic

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse
(180 kW / 245 PS)

Aus Eins wird Zwei: Der Nachfolger des 1er Cabrio rutscht in der Nomenklatur eine Stufe nach oben und heißt nun 2er Cabrio. Mit deutlich gewachsenen Proportionen und flacher Silhouette wirkt der 2er ein gutes Stück erwachsener und rückt zumindest optisch näher an die Mittelklasse. Geblieben ist das klassische Stoffverdeck, das sich sogar während der Fahrt (bis 50 km/h) vollelektrisch in rund 20 Sekunden öffnen und schließen lässt. Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 69,5 dB(A) ist das Cabrio zwar immer noch kein Leisetreter, doch lange Strecken lassen sich vor allem bei höheren Geschwindigkeiten nun deutlich angenehmer bewältigen, als noch im 1er Cabrio. Eine Wucht ist der getestete 2,0-l-Turbomotor. Der 228i leistet stolze 245 PS und sorgt trotz des hohen Leergewichts von über 1,6 t für hervorragende Fahrleistungen. Der Motor harmoniert dabei perfekt mit der optionalen Achtgang-Sportautomatik und beschleunigt das Cabrio in nur 3,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Nicht perfekt ist dagegen der hohe Verbrauch von 7,5 l/100 km. Mehr als drei Sterne sind so im EcoTest nicht drin. Durch das ausgewogene Fahrwerk und die direkte Lenkung werden kurvige Landstraßen zur wahren Freude. Fazit: Das 2er Cabrio ist gegenüber dem Vorgänger deutlich gereift, bietet eine zeitgemäße Sicherheitsausstattung und hohen Fahrspaß. Neben der nur mäßigen Alltagstauglichkeit und dem hohen Verbrauch gehört aber vor allem die schlechte Wirtschaftlichkeit des 228i zu den Hauptkritikpunkten. Der Grundpreis der getesteten Variante beträgt stolze 45.250 Euro. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** Audi A3 Cabrio, VW Golf Cabrio.

- +** sehr gute Fahrleistungen, gut abgestimmte Motor-Getriebe-Kombination, sehr gutes Lichtsystem erhältlich, elektrisches Verdeck lässt sich auch während der Fahrt öffnen/schließen
- im Fond so gut wie kein Platz, kleiner Kofferraum, schlechte Rundumsicht, sehr hoher Verbrauch, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,5 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,1 Langstrecke

4,2 Transport

1,2 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: D. Silvestro

⊕ Die Verarbeitung des 2er Cabrio hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind hochwertig gefertigt und ordentlich eingepasst. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Kofferraum ist insgesamt gut verkleidet. Das 2er Cabrio besitzt ein klassisches Stoffverdeck, das sich in knapp über 20 Sekunden voll elektrisch öffnen und schließen lässt. Das funktioniert auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Das Stoffdach ist insgesamt sauber gefertigt und recht gut isoliert. Gegen Aufpreis gibt es ein Windschott, das sich problemlos im Bereich der Rücksitze einhängen lässt. Damit wird Zugluft weitgehend von den Insassen fern gehalten. Die Karosserie zeigt sich auch auf schlechten Straßen sehr verwindungssteif. Im Innenraum setzt sich der gute Verarbeitungseindruck fort. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt, haben eine gute Haptik. Insgesamt geht die Materialqualität in Ordnung. In Verbindung mit dem M Sportpaket zieren blaue Kontrastnähte den Innenraum. Darüber hinaus werten Alu-Applikationen das Interieur auf. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig gegen Schmutz abgedichtet und Kunststoffleisten (hier mit M Schriftzug) schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, und ein Fehlbetankungsschutz verhindert ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Die unteren Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Es werden weder die Fahrzeugflanken noch die Stoßfänger durch Kunststoffleisten vor Beschädigungen geschützt. Unvorsichtig geöffnete Fahrzeugtüren oder kleine Parkrempler können so schnell teure Reparaturen nach sich ziehen.

Die Alltagstauglichkeit des 2er Cabrio fällt nicht besonders gut aus. Das Cabrio besitzt zwar vier Sitzplätze, im Fond geht es aber doch sehr beengt zu, weshalb die Fondsitze eher nur für Kurzstrecken geeignet sind. Mit einer Tankfüllung (52 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 690 Kilometer möglich. Für das 2er Cabrio ist optional eine Anhängerkupplung erhältlich. Es sind gebremste Lasten bis 1.200 kg und ungebremste bis 750 kg zulässig. Die erlaubte Stützlast beträgt 75 Kilogramm, so lassen sich auch schwere Fahrräder wie E-Bikes mittels Träger transportieren. Bei Wahl des M Sportpakets mit 17 Zoll Rädern ist der 2er mit Notlaufreifen ausgestattet. Gegen Aufpreis sind 18 Zoll Räder erhältlich. In dieser Dimension kann man auch Reifen ohne Notlaufeigenschaften wählen (im Testwagen).

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 350 Kilogramm gering aus. Dachlasten sind konzeptbedingt (Stoffdach) beim 2er Cabrio nicht erlaubt. Im Testwagen war für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reparaturset vorhanden, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Darüber hinaus fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

Das Sichtkapitel gehört nicht zu den Stärken des Cabrios. Aufgrund der niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Die Karosserie ist vor allem nach hinten äußerst unübersichtlich, was das rückwärts Rangieren erschwert.

Das hintere Karosserieende lässt sich nicht einsehen. Niedrige liegende Hindernisse sind hinter dem Fahrzeug nicht wahrnehmbar, die optionale Rückfahrkamera würde daher für eine deutliche Erleichterung beim Rangieren sorgen (nicht im Testfahrzeug). Bei Wahl des M Sport-Paket ist das Cabrio serienmäßig mit Parksensoren hinten ausgestattet. Optional gibt es die Park Distance Control (PDC) auch für vorn und hinten. Für den 2er ist optional in Verbindung mit dem Xenonlicht das empfehlenswerte adaptive Kurven- und Abbiegelicht samt variabler Lichtverteilung erhältlich (im Testwagen verbaut). Dann ist auch ein blendfreier Fernlichtassistent verbaut (BMW Selective Beam), der andere Verkehrsteilnehmer ausblendet und damit ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht ermöglicht. Nebelscheinwerfer gibt es mit dem M Paket serienmäßig.

⊕ Niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug können dank der abfallenden Front sehr gut wahrgenommen werden. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut. Zudem haben beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich und blenden optional bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Gegen Aufpreis blendet auch der Innenspiegel automatisch ab (im Testwagen). Das aufpreispflichtige Bi-Xenonlicht inkl. LED-Tagfahrlicht leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich.

⊖ Nicht überzeugen kann die Rundumsicht des Cabrio. Bei geschlossenem Verdeck sieht man durch die kleine Heckscheibe nur wenig. Rückwärts rangieren wird so zum Blindflug. Die optionale Rückfahrkamera ist daher eine empfehlenswerte Sonderausstattung. Aufgrund der kleinen Heckscheibe sieht man auch im Innenspiegel nur wenig.

3,3 Ein-/Ausstieg

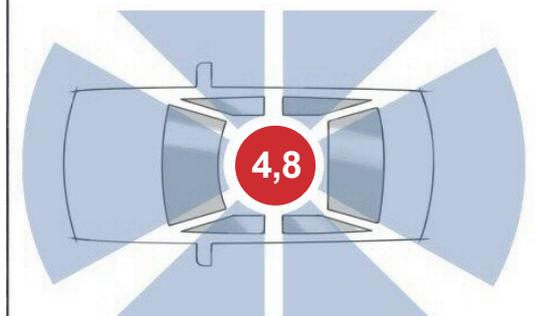
Das Ein- und Aussteigen klappt im 2er Cabrio nur zufriedenstellend. Die Sitze sind sehr tief angeordnet, was den Komfort beim Ein- und Aussteigen ebenso schmälert, wie der breite Schweller sowie die niedrige Dachlinie. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man zudem wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen). Die Türen werden zwar in drei Stellungen offen gehalten, allerdings sind die schweren Türen bereits in der ersten Rastung weit geöffnet und werden an Steigungen nicht immer zuverlässig gehalten.

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ausgestattet, mit der sich bei langem Betätigen auch die Fenster öffnen und schließen lassen. Wählt man das optionale schlüssellose Zugangssystem (Komfortzugang), kann der Schlüssel zum Öffnen/Schließen auch in der Tasche bleiben und ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich. Dann lässt sich auch das Verdeck mit der Funkfernbedienung öffnen (nicht im Testwagen). Nach dem Aussteigen und beim Aufsperrren des Fahrzeugs wird der Bereich vor dem Fahrzeug beleuchtet. Ordert man das optionale Lichtpaket (im Testfahrzeug), wird zudem der Bereich neben den Türen durch Lampen in den Türgriffen erhellt und es gibt unten in den Türverkleidungen Ausstiegsleuchten.

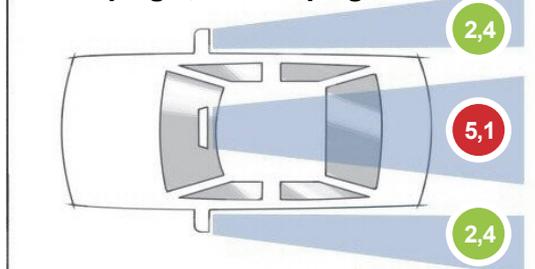


Die Sicht ist bei geschlossenem Verdeck gerade nach schräg hinten extrem eingeschränkt.

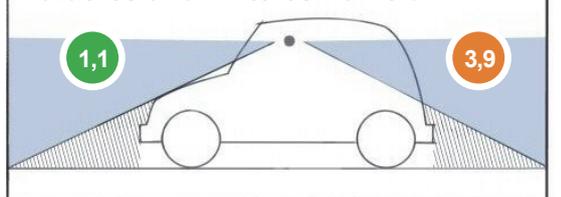
Rundumsicht



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

⊖ Nach hinten gelangt man trotz der Einstieghilfen nur sehr mühsam. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass man erst die Vordersitzlehnen vorklappt, bevor man den Sitz elektrisch nach vorn fährt (optionale elektrische Sitzeinstellung), da sonst aufgrund der flachen Dachlinie zu wenig Platz für die Lehnen vorhanden sein kann. Es gibt keine Haltegriffe am Dach, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

4,6 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Mit geschlossenem Verdeck lassen sich im Kofferraum bis zu 280 l verstauen. Vier handelsübliche Getränkekisten finden Platz. Öffnet man das Stoffverdeck, wird der Kofferraum deutlich eingeschränkt. Mehr als 215 l stehen dann nicht mehr zur Verfügung. Es gibt zwar gegen Aufpreis ein Durchladesystem mit klappbarer Fondsitzelehne. Da die Durchladeöffnung aber sehr klein ausfällt, eignet sich diese allenfalls zum Transport längerer Gegenstände. Eine vollwertige Kofferraumerweiterung stellt dies aber nicht dar.



Mit 280 l Volumen ist der Kofferraum des 2er Cabriolets geringfügig größer als beim Vorgängermodell (260 l).

3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln, schwingt aber nicht von alleine auf. Zum Anheben der Klappe benötigt man etwas mehr Kraft. Die Heckklappe öffnet zwar nicht besonders weit, weist allerdings einen Versatz zum hinteren Fahrzeugende auf, so dass man sich den Kopf nicht so leicht stoßen kann. Zum Einladen muss das Ladegut über die 69 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört eine rund 19 Zentimeter hohe Stufe. Der Kofferraum wird mit einer links in der Seitenverkleidung angebrachten Lampe nur mäßig beleuchtet (optionales Lichtpaket im Testwagen verbaut).

+ Die klappbare Rücksitzlehne lässt sich nur vom Kofferraum aus entriegeln - dadurch eignet sich der Kofferraum als Ablagemöglichkeit mit gewissem Diebstahlschutz, wenn man das Fahrzeug mit geöffnetem Verdeck abstellt.

⊖ Das Kofferraumformat des 228i Cabrio zeigt sich wenig praktisch, da er sehr niedrig und außerdem recht zerklüftet ist. Sperriges Gepäck kann so kaum transportiert werden. Noch unpraktischer ist der Kofferraum, wenn das Verdeck geöffnet ist. Dann beträgt die Kofferraumhöhe nur noch rund 25 cm. Die Rücksitzlehne lässt sich bei Wahl der optionalen "Durchlademöglichkeit" zwar umklappen. Doch ist die Öffnung zum Innenraum lediglich 25 cm hoch und 45 cm breit - letztendlich kann man dies zwar zum Durchladen längerer Gegenstände nutzen, eine wirkliche Kofferraumerweiterung stellt dies aber nicht dar.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Optional lässt sich die Rücksitzlehne umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert über einen gut erreichbaren Hebel im Kofferraum. Die Lehne fällt dann aber nicht von alleine nach vorn.

+ Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen. Ordert man das optionale Ablagenpaket (Serie bei M Sport-Paket) gibt es zwei zusätzliche Zurrösen im Kofferraum. Kleines Gepäck kann auch mit einem am (losen) Kofferraumboden befestigten Netz gegen Rutschen gesichert werden. An der rechten Seitenverkleidung gibt es noch ein Gummiband. Zudem findet man rechts ein Fach mit Netz, allerdings ist dieser Platz laut Bedienungsanleitung für den Verbandkasten vorgesehen.

⊖ Es gibt keinen separaten Halter für das ausgebaute Windschott. Daher liegt dieses bei Nichtgebrauch lose im Kofferraum.

2,6 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Der 2er präsentiert sich mit einem typischen BMW-Cockpit. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Allerdings sind viele Schalter recht klein und gleichförmig. Zudem bietet das i-Drive Bediensystem viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Ordert man für den 2er das Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Diese sind ab Erstzulassung für zwei Jahre verfügbar, dann wird die Laufzeit automatisch um ein Jahr verlängert, wenn diese nicht gekündigt wird. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW Apps. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff bei stehendem Fahrzeug (mit Datenflatrate) mittels i-Drive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.

⊕ Das M Lederlenkrad (M Sport-Paket) liegt sehr gut in der Hand und lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen. Nicht ideal ist jedoch, dass die Kunststoffabdeckung der Lenksäule die Anzeigen des Bordcomputers im Kombiinstrument teilweise verdecken kann. Pedale und Automatik-Wählhebel zeigen sich nahezu optimal positioniert. Der Start-/Stopp-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber dennoch gut erreichbar und im Dunkeln beleuchtet. Das Fahrlicht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Serienmäßig findet man einen Licht- und Regensensor an Bord. Der Regensensor lässt sich über einen extra Schalter im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gezeichnet. Der Bordcomputer liefert Informationen zu Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Motorhaube oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Das 8,8 Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems ist nahezu optimal angeordnet. Gesteuert wird das Audio-/Navigationssystem mittels i-Drive-System, das auch eine Touch-Oberfläche besitzt. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und ist leicht verständlich aufgebaut, nur die Schalter sind etwas klein geraten. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Bei Wahl der im Testwagen verbauten Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es eine sensorgesteuerte Frisch-/Umluftautomatik. Die Sportsitze (M Sport-Paket) lassen sich optional elektrisch einstellen. Die vorderen elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch manuell schließen. Die kleinen hinteren Seitenscheiben sind nur vom Fahrerplatz aus versenkbar und besitzen keinen Einklemmschutz. Mit einem zentralen Schalter lassen sich auch alle Seitenscheiben gemeinsam absenken. Das elektrische Verdeck lässt sich über einen in der Mittelkonsole angebrachten Schalter öffnen und schließen. Es sind alle wichtigen Schalter im Dunkeln beleuchtet.

Die Außenspiegel lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen und sind gegen Aufpreis auch elektrisch anklappbar (im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). In Verbindung mit dem optionalen Lichtpaket gibt es ein Ambientelicht und beleuchtete Fußräume vorn. Die Innenraumbeleuchtung fällt vorn gut aus - im Fond gibt es aber beim Cabrio keine separate Beleuchtung. Vorn gibt es praktische Ablagen: In die Türfächer passen große Wasserflaschen und das Mittelfach fällt groß aus. Im Fond gibt es Lehnentaschen und Becherhalter zwischen den Rücksitzen. Die Größe des Handschuhfachs ist zwar nur durchschnittlich - das Fach ist aber beleuchtet und abschließbar.

⊖ Es gibt keine Anzeige der Kühlmitteltemperatur. Aufgrund der langen Türen sind die Gurte weit hinten angeordnet, wodurch sie nicht optimal erreichbar sind.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot fällt im Klassenvergleich gut aus. Es finden Fahrer bis zu einer Körpergröße von knapp über 1,90 m genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Auch die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als üppig. Insgesamt stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein, das lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole etwas eingeschränkt wird.

5,4 Raumangebot hinten*

⊖ Auf den beiden Rücksitzen geht es dagegen sehr beengt zu. Selbst kleine Personen finden hier kaum Platz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit allenfalls bis zu einer Körpergröße von 1,60 m. Der Spalt zwischen Sitzfläche und Rückenlehne des Vordersitzes ist dabei jedoch so klein, dass kaum noch die Beine dazwischen passen. Die Kopffreiheit würde für immerhin knapp über 1,75 m große Personen ausreichen. Insgesamt sitzt man im Fond sehr beengt. Die Innenbreite ist gering und man stößt mit der Schulter an der voluminösen Seitenverkleidung an. Daher sind die Rücksitze allenfalls für Kurzstrecken geeignet.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Für das 2er Cabrio werden keine Sitzvarianten angeboten und die Rücksitzlehne lässt sich nicht geteilt klappen. Immerhin lassen sich die Lehnen der Vordersitze in Liegeposition bringen.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

Der 228i ist in Verbindung mit dem M Sport-Paket mit einem um 10 mm tiefergelegten Sportfahrwerk ausgestattet. Alternativ kann man das Cabrio auch mit dem Serienfahrwerk ordern oder das im Testfahrzeug verbaute optionale adaptive Fahrwerk wählen, das ebenfalls um 10 mm tiefergelegt ist. Dann lässt sich die Dämpfercharakteristik mittels "Fahrerlebnisschalter" anpassen. Es stehen die Setups COMFORT, SPORT und SPORT+ zur Verfügung.

Im Comfort-Modus (Standard) spricht das 2er Cabrio insgesamt fein an und eignet sich somit gut für den Alltag. Im Sport-Modus wird dem Fahrer ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt, allerdings dringen Unebenheiten dann deutlicher bis zu den Insassen durch.

⊕ Das adaptive Fahrwerk ist recht komfortabel abgestimmt und bietet einen guten Fahrkomfort. Insgesamt ist das Cabrio etwas komfortabler abgestimmt, als das vergleichbare Coupé. Langwellige Fahrbahnuntergründe bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe und werden souverän absorbiert. Kurze Wellen, Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen werden zwar deutlicher zu den Insassen durchgereicht, es wird aber nie unbequem. Eine Stuckerneigung ist auch auf unebenen Fahrbahnuntergründen kaum feststellbar. Aufbaubewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind gut gedämpft. Der Langsamfahrkomfort ist einwandfrei.

1,9 Sitze

Serienmäßig ist der 2er mit Stoffsitzen ausgestattet. Ordert man das M Sportpaket, gibt es Sportsitze mit einer Stoff-/Alcantara Polsterung. Gegen weiteren Aufpreis sind die Sitze auch mit einem Lederüberzug erhältlich (nicht im Testwagen). Zusätzlich kann man elektrisch einstellbare Sitze mit Memory-Funktion ordern (im Testwagen verbaut).

⊕ Die im Testwagen verbauten elektrisch einstellbaren Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen - dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einem stabilen Trittbrett abstützen. Die Sportsitze sind mit elektrisch einstellbaren Lehnenwangen ausgestattet, die für einen optimalen Seitenhalt sorgen. Auch die Sitzfläche erweist sich als gut konturiert und besitzt zudem eine ausziehbare Oberschenkelauflege. Elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen für die Vordersitze sind gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen verbaut). Die Sitze sind insgesamt etwas straff gepolstert, aber dennoch bequem. Die im M Sport-Paket enthaltenen Alcantara-Stoff-Sitzbezüge haben eine gute Atmungsaktivität, wodurch man bei hohen Temperaturen nicht so stark schwitzen sollte.

⊖ Deutlich weniger Komfort bieten die Fondsitze. Die Sitze sind wenig konturiert, die Sitzlehne steht sehr steil und die dünnen Sitzpolster sind hart. Insgesamt findet man dadurch keine besonders bequeme Sitzposition vor.

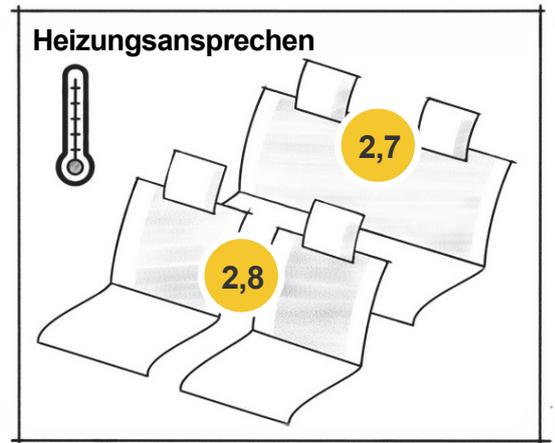
2,6 Innengeräusch

Das 228i Cabrio ist mit einem Stoffdach ausgestattet. Das Geräuschniveau fällt dafür durchaus annehmbar aus (der Vorgänger war noch deutlich lauter). Dennoch liegt der Geräuschpegel höher, als z.B. bei einem Cabrio mit Stahldach. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Pegel 69,5 dB(A). Zum Vergleich: Das 428i Cabrio mit Stahldach ist unter vergleichbaren Bedingungen rund 2,5 dB(A) leiser. Windgeräusche halten sich bei 130 km/h noch im Hintergrund, steigen bei höheren Geschwindigkeiten aber deutlicher an. Fahrgeräusche sind gut gedämmt, auch wenn die Abrollgeräusche der breiten Räder leicht zu vernehmen sind. Der Motor arbeitet unauffällig im Hintergrund. Nutzt man jedoch das gesamte Drehzahlband, wird er deutlicher im Innenraum wahrgenommen.

1,8 Klimatisierung

Das 228i Cabrio ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Im ADAC Heizungstest kann das Cabrio insgesamt mit einer zufriedenstellenden Heizleistung punkten. Die Fußbereiche werden dabei entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle. Das Fahrzeug wird vorn wie hinten in annähernd gleicher Zeit warm.

⊕ Bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer getrennt voneinander die Temperatur einstellen. Zudem kann auch die Luftverteilung von beiden separat eingestellt werden. Für die einzelnen Austrittsbereiche (oben, mitte, unten) gibt es aber keine separaten Tasten. Die Frisch-/Umluftregelung erfolgt über einen Luftgütesensor. Zudem hat der 2er einen Beschlagsensor. Droht ein Beschlagen der Scheiben wird automatisch wieder auf Frischluft umgeschaltet. Darüber hinaus filtert ein Aktivkohlefilter die Innenraumluft.



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

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 245 PS starken 228i Cabrio können auf ganzer Linie überzeugen. Der 2,0 l große Vierzylinder-Turbobenziner zeigt sich schon aus dem Drehzahlkeller heraus äußerst kraftvoll. Bereits bei 1.250 1/min steht das volle Drehmoment von 350 Nm zur Verfügung. In Verbindung mit der Achtgang-Sportautomatik lassen sich Zwischenspurts in kürzester Zeit realisieren. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert das Cabrio in nur 3,5 Sekunden. Insgesamt vermittelt das 228i Cabrio in Verbindung mit dem Sport-Automatikgetriebe hohen Fahrspaß.

1,8 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Motor überzeugt mit einer guten Laufkultur. Es dringen weder Vibrationen noch störende Brummfrequenzen in den Innenraum. Auch akustisch ist der Motor kaum präsent. Nur unter Last und bei hohen Drehzahlen wird der Motor deutlicher wahrgenommen, wobei der Klang sportlich, aber nie unkultiviert klingt.

1,2 Schaltung

⊕ Das im Testwagen verbaute optionale Achtgang-Sport-Automatikgetriebe überzeugt mit spontanen Gangwechseln, die bei normaler Fahrweise weitgehend ruckfrei durchgeführt werden. Unter Last schaltet die Automatik dagegen ein gutes Stück schneller, was durch die Schaltrücke dann zwar sportlich, aber auch deutlich unkomfortabler wirken kann. Beim Anfahren agiert die Automatik sehr spontan und überzeugt mit einer feinfühligem Kriechfunktion. Wird das Gaspedal abrupt betätigt, fährt der BMW verzögerungsfrei, aber nicht ruckfrei an. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos und sehr schnell einlegen.

Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen, alternativ können die Schaltstufen auch manuell mittels Lenkradpaddel geschaltet werden - dann wird auch die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Im EcoPro-Modus reagiert die Automatik nicht so nervös auf Gasbefehle und schaltet nicht immer gleich zurück. Zudem bietet dieser Modus nun im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h eine Segelfunktion. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, wird der Antriebsstrang entkoppelt. Zudem gibt es in Verbindung mit dem Navigationssystem Professional einen Vorausschauassistenten. Dabei werden anhand des Kartenmaterials Kurven, Abzweigungen oder auch Geschwindigkeitsbegrenzungen ermittelt und der Fahrer entsprechend animiert, den Fuß rechtzeitig vom Gas zu nehmen, um die Segelfunktion möglichst effektiv nutzen zu können. Im Sport-Modus reagiert die Automatik spontaner und schaltet schon bei geringer Leistungsforderung in einen niedrigeren Gang. Das Start-/Stopp-System arbeitet einwandfrei.

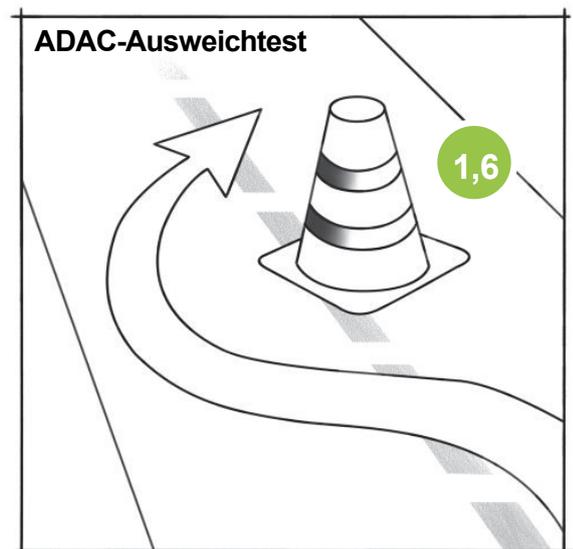
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Achtgang-Automatik bietet dank der großen Gesamtspreizung für jede Geschwindigkeit und für jeden Betriebszustand einen geeigneten Gang. Die Drehzahlsprünge fallen beim Schalten gering aus. So sind schnelle Zwischensprints genauso gut möglich, wie möglichst spritsparendes Dahingleiten. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit weniger als 2.400 1/min.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Das BMW 228i Cabrio bietet sportliche Fahreigenschaften bei gleichzeitiger hoher Fahrstabilität. Der BMW legt ein agiles und sportliches Fahrverhalten an den Tag. Bei Bodenwellen in Kurven wird der 2er zwar leicht versetzt, in kritischen Situationen greift aber das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) frühzeitig und effektiv ein. Nach plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck einmal nach, dann stabilisiert sich das Fahrzeug aber wieder. Aufgrund der breiten Reifen zeigt sich der 2er allerdings von Spurrillen nicht unbeeindruckt - diese nehmen etwas Einfluss auf die Richtungsstabilität des Fahrzeugs. Im ADAC Ausweichtest fährt das Cabrio ein gutes Ergebnis ein. Der BMW reagiert spontan auf einen plötzlichen Lenkimpuls und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours fahren. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug zu leichtem Untersteuern, was den Fahrer jedoch nie vor größere Probleme stellt. Werden Kurven etwas zu schnell angefahren, zeigt das Cabrio ein leicht untersteuerndes Verhalten, das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 2er nur leicht mit dem Heck. Dank Heckantrieb und Traktionskontrolle (DTC) mit serienmäßiger elektronischer Sperre kann der BMW eine gute Traktion vorweisen. In Verbindung mit der Sport-Automatik gibt es eine Launch Control Funktion, die traktionsoptimiertes Beschleunigen aus dem Stand heraus ermöglicht.



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.

Das 228i Cabrio ist zwar serienmäßig mit einer elektrischen Servolenkung ausgestattet, für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung verlangt BMW aber ebenso Aufpreis, wie für eine variable Sportlenkung. Im Falle des Testwagens war die aufpreispflichtige variable Sportlenkung (inkl. Servotronic) verbaut. Diese bietet eine variable Lenkübersetzung, was den Lenkeinschlag reduziert - das ist besonders beim Rangieren von Vorteil. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

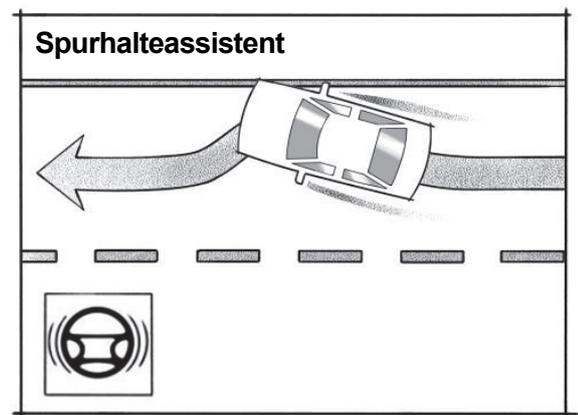
⊕ Die variable Sportlenkung spricht um die Mittellage sehr direkt an, ohne jedoch so aggressiv zu wirken, wie es bei früheren BMW-Kompaktmodellen der Fall war. Durch das spontane Ansprechen, das gute Lenkgefühl und die einwandfreie Präzision kann die Lenkung vor allem auf kurvigen Landstraßen ihre Stärken ausspielen. Hier vermittelt die Lenkung hohen Fahrspaß. Dank der variablen Übersetzung ist in engen Kurven oder beim Rangieren kein großer Lenkaufwand erforderlich - von Anschlag bis Anschlag sind lediglich rund zwei Lenkradumdrehungen nötig. Die Lenkung ist im Stand recht leichtgängig, wodurch kein zu hoher Kraftaufwand beim Rangieren notwendig ist.

⊖ Die Mittenzentrierung der Lenkung ist nicht perfekt. Sie ist um die Nulllage nur wenig gedämpft, was sich vor allem bei höheren Geschwindigkeiten negativ auswirkt. Dann fühlt sich die Lenkung nervös an und man muss oft leicht korrigieren. Auch wenn das der Sportlichkeit der Lenkung keinen Abbruch tut, leidet der Komfort darunter.

⊕ Die Bremsanlage des 228i Cabrio kann durch gute Verzögerungswerte und hohe Standfestigkeit überzeugen. Optional kann auch die Sportbremsanlage in Verbindung mit dem M Sportpaket geordert werden (nicht im Testwagen). Bei den Bremswegmessungen aus Tempo 100 steht der 228i nach 34,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport: vorn 225/40 ZR18 88Y; hinten 245/35 ZR18 92Y). Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Auch bei einer Vollbremsung in einer Kurve zeigt das Fahrzeug eine gute Spurtreue.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit gibt der 2er ein sehr gutes Bild ab, viele Assistenzsysteme sind aber nur optional erhältlich. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Notbremsungen hilft, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, im Anschluss wird die Warnblinkanlage aktiviert. Optional sind für den 2er reaktionsschnelle LED-Rückleuchten erhältlich. Ab Werk ist das Cabrio mit einer einstellbaren Geschwindigkeitsbegrenzung ausgestattet (Speedlimiter). Serienmäßig ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem verbaut, das den Fahrer bei einem Druckverlust warnt.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Es können auch die aktuellen Reifendrucke abgerufen werden. Für den 2er können optional Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden (mit M Sport-Paket Serie). Gegen Aufpreis ist der Driving Assistant erhältlich. Dieser beinhaltet eine kamerabasierte City-Anbremsfunktion mit Auffahrwarnung. Werden Fahrzeuge oder Personen vor dem Fahrzeug erkannt, wird der Fahrer vor einer möglichen Kollision (aktiv ab 15 km/h) gewarnt - reagiert er nicht, wird automatisch die Bremse betätigt und Geschwindigkeit abgebaut, allerdings nicht bis zum Stillstand. Im Umfang des Driving Assistant sind zudem eine Spurverlassenswarnung (mittels Lenkradvibrationen, ab 70 km/h) und ein Aufmerksamkeitsassistent enthalten. Letzterer überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt diesen im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt. Optional ist für den 2er auch eine variable Sportlenkung erhältlich, wodurch für schnelle Ausweichmanöver geringere Lenkwinkel benötigt werden. In der Aufpreisliste findet man auch eine Speed Limit Info (kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung). Auf Wunsch kann man das adaptive Kurvenlicht mit variabler Scheinwerferlichtverteilung (Stadt- und Autobahnlicht) ordern. In Verbindung mit dem adaptiven Kurvenlicht erhält man auch Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich. Die Fahrtrichtungsanzeige funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung problemlos angezeigt werden.

⊖ Ein Totwinkelassistent ist für den 2er nicht lieferbar. In den Türen fehlen Rückleuchten/Reflektoren, die bei geöffneten Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen.

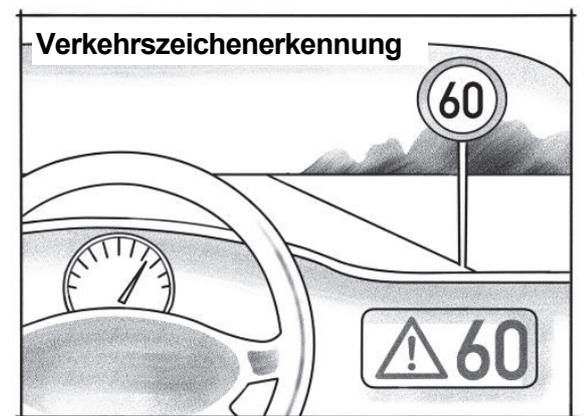
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis des BMW 2er Cabrio liegt nicht vor. Das Cabrio ist mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags vorn ausgestattet. Zudem schützen hinter den Fondkopfstützen angeordnete automatisch ausfahrbare Überrollbügel die Insassen im Falle eines Überschlags.

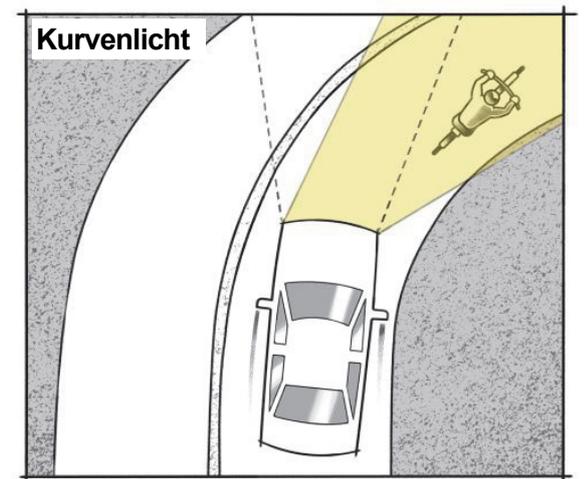
⊕ Das 2er Cabrio ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m guten Schutz und liegen nah am Kopf. Im Fond bieten die Stützen dagegen nur Personen bis knapp 1,70 m optimalen Schutz - größere Personen hätten aber ohnehin im Fond kaum Platz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



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



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

2,6 Kindersicherheit

Da das 2er Cabrio als reiner Viersitzer ausgelegt ist, können im Fond nur zwei Kindersitze montiert werden. Die beiden Rücksitze sind mit Isofix ausgestattet, es gibt aber keine separaten Ankerhaken für Top-Tether-Systeme. Mit den Gurten können Kindersitze nicht ideal befestigt werden. Sie sind zwar lang genug, doch sind die Platzverhältnisse vor allem bei geschlossenem Verdeck stark eingeengt. Da die Gurtanlenkpunkte zudem ungünstig liegen, ist ein erhöhter Kraftaufwand zum Festzurren der Gurte erforderlich - in Verbindung mit der schlechten Zugänglichkeit können Kindersitze so kaum lagestabil fixiert werden. BMW erlaubt laut Betriebsanleitung auf den Rücksitzen alle Kindersitz-Gruppen.

- + Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist bei BMW nun endlich serienmäßig verbaut. Damit dürfen laut Betriebsanleitung alle Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Es gibt hier zwar keine Isofix-Haken, doch mit den Gurten lassen sich Kindersitze auf dem Beifahrersitz problemlos montieren.
- Die kleinen hinteren Dreiecksfenster besitzen keinen Einklemmschutz. Betätigt der Fahrer von vorn den Fensterheberschalter, besteht die Gefahr, dass Kinder sich bei Unachtsamkeit durch die hohen auftretenden Schließkräfte (knapp 300 N) einklemmen und verletzen können.

2,5 Fußgängerschutz

- + Ein Crashtest-Ergebnis des BMW 2er Cabrio liegt nicht vor. Die aktive Motorhaube, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 55 km/h angehoben wird und das Verletzungsrisiko senken soll, sollte einen positiven Effekt auf den Fußgängerschutz haben.

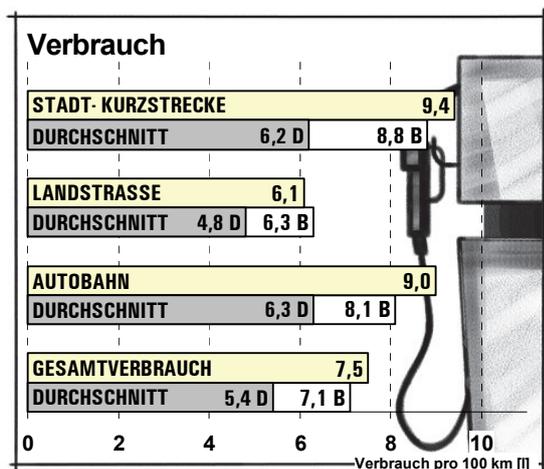
3,2 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

- Im CO₂-Kapitel kann das 228i Cabrio Steptronic kein gutes Ergebnis erzielen. Aus der EcoTest-Messung resultiert eine CO₂-Bilanz von 201 g/km. Damit erreicht der 228i nur magere 15 Punkte in diesem Kapitel. Der damit verbundene Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,5 l/100 km. Innerorts verbraucht das Cabrio hohe 9,4 l, außerorts sind es 6,1 l und auf der Autobahn ebenfalls nicht besonders niedrige 9,0 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel schneidet das 228i Cabrio zwar gut ab, dennoch werden durch den hohen CO-Ausstoß auf der Autobahn (14 g/km) und die erhöhten Anteile an Feinstaubpartikeln einige Punkte verschenkt. Es werden im Schadstoffkapitel dennoch gute 42 Punkte erreicht. In der Summe reicht das nur für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

5,2

AUTOKOSTEN

5,5

Betriebskosten*

– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das 228i Cabrio Steptronic nicht besonders sparsam und zudem mit dem teurem Super Plus Kraftstoff homologiert ist, kann in diesem Kapitel kein gutes Ergebnis erzielt werden.

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 2er Cabrio durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

– Die teuren Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,2

Wertstabilität*

+ Für das ganz neu auf dem Markt erhältliche BMW 228i Cabrio kann ein guter prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Die getestete Variante kostet mindestens 45.250 Euro. Auch wenn in dem Preis bereits das teure M Sport-Paket (3.600 Euro) sowie das Automatikgetriebe (2.100 Euro) enthalten sind, absolut gesehen ist das 228i Cabrio dennoch kein Schnäppchen.

5,5

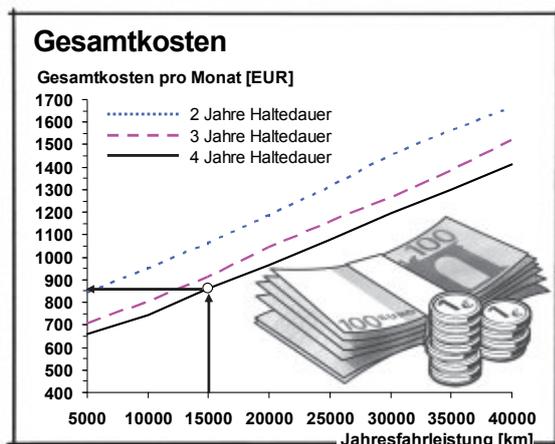
Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen sehr hoch. Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 164 Euro zwar noch zufriedenstellend aus. Doch vor allem die Kasko-Einstufungen liegen im Klassenvergleich äußerst ungünstig (KH: 16; TK: 24; VK: 25).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen für ein Cabrio in der unteren Mittelklasse sehr hoch. Stolze 861 Euro werden bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 km und vier Jahren Haltedauer im Monat fällig (inklusive Wertverlust). Da hilft es auch nicht viel, dass der Wertverlust prozentual gesehen gar nicht so schlecht ist.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 861 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	218i	220i	228i	M235i	220d
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	180 (245)	240 (326)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	270/1250	350/1250	450/1300	400/1750
0-100 km/h[s]	9,4	7,5	6,1	5,2	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	231	250	250	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 SP	6,5 SP	6,8 SP	8,5 SP	4,4 D
CO2 [g/km]	129	152	159	199	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/24	16/24/24	16/25/24	18/27/24	17/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	98	154	168	268	232
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	675	743	822	970	719
Preis [Euro]	32.200	35.350	39.550	49.100	38.050

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF225/45R17W / RF245/40R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super Plus)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,4/6,1/9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	157 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	201 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4432/1774/1413 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1645 kg/350 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	690 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	130 Euro
Monatlicher Wertverlust	514 Euro
Monatliche Gesamtkosten	861 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/24
Grundpreis	45.250 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. adaptives Kurvenlicht)	560 Euro ^o
Automatikgetriebe	2.100 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro ^o
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	520 Euro ^o
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	560 Euro ^o
Müdigkeitserkennung (Driving Assistant)	520 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro ^o
Tempomat (M Sport Paket)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	940 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro ^o
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/550 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.190 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	200 Euro ^o
Windschott	330 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro ^o
Einparkhilfe hinten (M Sport Paket)	Serie
Lackierung Metallic	660 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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