

Pressepräsentation BMW 2er Cabriolet: Anlagen zum Spielzeug

Von Peter Schwerdtmann

Eine Überraschung bringt es nicht, eine Bereicherung schon - das Cabriolet des BMW 2er. Da dessen Coupé bereits seit zehn Monaten verkauft wird, durfte das Cabrio nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen, wenn es rechtzeitig vor der Open-Air-Saison die Kauflust wecken soll. Der Erfolg scheint programmiert. Vom Coupé haben die Münchner bisher 28 000 Stück verkauft und vom Vorgänger - dem 1er Cabriolet waren es stolze 42 000 Einheiten allein in Deutschland.

In den USA gingen vom 1er Cabrios ebenfalls 28 000 Exemplare an ihre neuen Besitzer. Die Vereinigten Staaten stellen also die zweitgrößte Käufergruppe für das kompakte Edel-Cabrio. Vielleicht zeigte BMW uns deshalb den Neuen in Texas. Dabei werden die Amerikaner gar nicht zu schätzen wissen, was die Entwickler bei BMW geschafft haben. Beim kleinen Diesel im dem 218d haben sie den Verbrauch um ein Viertel gesenkt und die Leistung um fünf Prozent angehoben. Beim Drei-Zylinder-Benziner fällt der Normverbrauch (nach NEFZ) um elf Prozent niedriger aus bei acht Prozent mehr Leistung.

Doch der Liter Benzin kostet in den USA nur noch 40 Euro-Cent, der Liter Diesel aber rund 70 Euro-Cent. Da wird auch noch das letzte Argument für den Diesel - der gegenüber dem Benziner geringere Verbrauch - von den Kraftstoffpreisen erstickt. Und der Benzinpreis lockt auch nicht gerade dazu, die Sparsamkeit oder die Umwelt hochzuhalten. Wenn nicht die Entwickler den Verbrauch im Blick hätten, wäre jetzt die Zeit für weiter steigende Emissionen der Autos gekommen, obwohl Barack Obama heutzutage sogar über die Reduktion von Kohlendioxidemissionen in der Neuen Welt redet.

In der Alten Welt denkt man da anders und weiter. Trotz des sinkenden Kraftstoffpreises ist die Sparsamkeit eines Autos immer noch ein wesentlicher Teil der Kaufentscheidung, auch bei solchen Fahrzeugen wie einem BMW 2er Cabriolet, das seine Besitzer

vermutlich eher bei den Spaß-Autos einordnen werden.

Um das Wichtigste für einen Cabrio-Interessenten gleich vorwegzunehmen: Das Stoffdach überzeugt, nicht nur, weil es sich in 20 Sekunden auch bei der Fahrt bis 50 km/h öffnen und schließen lässt. Es überzeugt vor allem mit dem Fahrgeräusch bei geschlossenem Dach. Seine fünf Lagen sorgen dafür, dass fünf Dezibel weniger Geräusch in den Innenraum dringt. In der Praxis heißt das: Der Geräuschpegel sinkt auf ein Viertel; man kann sich auch bei 160 km/h noch unterhalten. Geschlossen verleugnet das Dach nicht die weichen Materialien seiner fünf Lagen. Man sieht, daß es von Spriegeln gespannt ist. Doch das stört seinen eleganten Auftritt keineswegs. Es ist nur ehrlich: Hier kommt ein Cabrio.

Außerdem wird man das Dach schon bei den ersten Sonnenstrahlen nur noch selten sehen. Erstens, weil Cabrio-Freunde den Himmel sehen und den Wind spüren wollen, und zweitens, weil das 2er Cabrio offen am besten aussieht. Dann wird die Fensterunterkante zu einer Art Bordwand, die den Innenraum komplett umrahmt. Das wird noch unterstrichen von einer Sicke, die von den vorderen Radhäusern kommend, das komplette Cabrio umschließt. Das wirkt sehr edel und viel erwachsener als man es einem Modell zugetraut hätte, das ja mit seiner Zwei in der Typenbezeichnung fast ganz unten in der Münchner Werteskala steht.

Für diesen Auftritt hat der 2er im Vergleich zum 1er Cabriolet ein bisschen zugelegt, zum Beispiel 41 Millimeter in Länge und 26 Millimeter in der Breite. Der Effekt auf die Gesamterscheinung ist aber größer als die paar Millimeter, übrigens auch innen. Der Kofferraum wuchs um zehn Prozent auf maximal 335 Liter und die Durchladeöffnung in der Rückwand misst nun in der Breite 450 Millimeter, was BMW zu der bezeichnenden Aussage veranlasst, jetzt ließen sich auch zwei Golfsäcke unterbringen. Golfer mit Vorliebe für Cabrios können aufatmen, wenn sie nicht längst ein größeres fahren.

Mit seiner langen Motorhaube und dem langen Radstand ergibt sich auch mit geschlossenem Dach wieder eine typische BMW-Proportion, die dieses Mal auf der eher eleganten Seite gelandet ist. Wer es gerne etwas aggressiver hätte, kann sich bei den M-Teilen bedienen. Aber auch dann steht das Cabrio nicht aggressiv auf die Straße, sondern mit seinen bis an die Doppelnieren heranreichenden Scheinwerfer-Augen eher konzentriert. Das Heck mit seiner Betonung der waagerechten Linien sorgt nicht zuletzt trotzdem dafür, dass keine Zweifel an den Eigenschaften des Münchener aufkommen. Er steht kraftvoll und breit auf der Straße.

Hinter diesem Auftritt stecken vier Benziner- und drei Diesel-Varianten: der 218i mit Drei-

Zylinder-Motor und 100 kW / 136 PS, die Zwei-Liter-Vierzylinder im 220i mit 135 kW / 184 PS, im 228i mit 180 kW / 245 PS und der M 235i mit 240 kW / 326 PS sowie der 218d mit 110 kW / 150 PS und einem Normverbrauch knapp über vier Litern, der 220d mit 140 kW / 190 PS und der 225d mit 165 kW / 224 PS. Wir erlebten jetzt ausführlich das BMW 228i Cabriolet auf dem Straßen rund um Austin. Die Ortsangabe muss sein, um zu erklären, warum wir den BMW nicht ausfahren konnten: zu viele Geschwindigkeitsbeschränkungen auf meist 55 Meilen pro Stunde (etwa 80 km/h), zu viel Polizei und zu harte Strafen.

Dafür hatten wir ausreichend Gelegenheit, die Spurtstärke von 350 Newtonmetern und 245 PS zu testen, um anschließend wieder die Laufruhe des Vierzylinders und die ruhige, wenn nötig auch sehr schnelle Arbeit der Acht-Gang-Automatik zu genießen. Wer bei diesem Ansprechverhalten des Motors und dieser Laufruhe den Sechszylinder vermisst, der hat ein besseres Gehör und ein empfindlicheres Gesäß als die meisten Fahrer, oder er gehört zu denen, die den alten Zeiten nachtrauern, in denen der Reihensechszylinder aus München für den wahren Fan ein Muss war.

Soll er sich doch am Fahrverhalten erfreuen! Da hat sich nun wirklich nichts zum Nachteil verändert. Ganz im Gegenteil: Das Cabrio ist verwindungs- und biegesteifer als sein Vorgänger und auch sonst steckt spürbare Kleinarbeit in dem Fahrwerk des neuen Modells. Mit seiner ausgeglichenen Achslastverteilung von 50:50 und dem klassischen Heckantrieb hat auch dieser BMW die Anlagen zum Spielzeug. (ampnet/Sm)

Daten BMW 228i Cabriolet

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,43 x 1,77 x 1,41

Radstand (m): 2,69

Motor: R4-Benziner, 1997 ccm, Twinturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 180 kW / 245 PS von 5000 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 5000 - 6000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,6 Liter

CO₂-Emissionen: 164 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1555 kg / max. 440 kg

Kofferraumvolumen: 280 - 335 Liter

Max. Anhängelast: 1130 kg

Wendekreis: 11,8 m

Räder / Reifen: 7J x 17 LM / 205/50 R 17 89Y

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 39 550 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 2er Cabriolet.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabriolet.



BMW 2er Cabriolet.



BMW 2er Cabriolet.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabrio.



BMW 2er Cabriolet.



BMW 2er Cabrio.
