

30.07.2015 BMW M235i Cabrio vs. Audi S3 Cabrio: Connectivity gibt den Ausschlag.

Sportliche Cabrios sind ein Widerspruch in sich. Cabrios sind, bis auf wenige Ausnahmen, Limousinen ohne festes Dach. Ohne Dach verwindet sich die Karosserie wie eine Schuhschachtel ohne Deckel. Nur mit einer Menge Blech lässt sich das einigermaßen verhindern. Die Folge sind Mehrgewichte gegenüber dem Ausgangsprodukt von 100 bis 200 Kilogramm. Das wiederum geht zu Lasten der Sportlichkeit. Es verschlechtert die Fahrleistungen, erhöht den Verbrauch und den Preis. Unsere beiden Kontrahenten BMW M235i Cabrio und Audi S3 Cabrio bilden da keine Ausnahme. Zum Einstieg stellen wir erst einmal die jeweiligen Coupé-Varianten den Cabrios gegenüber.

	Leergewicht	Beschl. bis 100 km/h	Verbrauch	Preis
BMW M235i Coupé	1.545 kg	4,8 s	7,6 L/100 km	44.900 €
BMW M235i Cabrio	1.684 kg	5,0 s	7,9 L/100 km	49.100 €
Differenz	139 kg	0,2 s	0,3 L/100 km	4.200 €
Audi S3	1.480 kg	5,2 s	7,0 L/100 km	41.600 €
Audi S3 Cabrio	1.675 kg	5,4 s	7,1 L/100 km	49.000 €
Differenz	195 kg	0,2 s	0,1 L/100 km	7.400 €

Auf den ersten Blick sind die Differenzen gering. Allerdings kommt es in den höheren Leistungssphären, in denen sich die beiden Fahrzeuge bewegen, genau darauf an. Tuningfirmen verdienen eine Menge Geld damit, die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h um 0,2 Sekunden zu verbessern. Oder das Gewicht um ein paar wenige Kilogramm zu reduzieren. Eine Reduktion um 139 kg bzw. 195 kg ist schlicht unbezahlbar. Daher wählt der puristische Sportfahrer selbstverständlich das Coupé.

Warum bieten sowohl Audi als auch BMW ihre Sportfahrzeuge als Cabrio-Variante an? Sozusagen als Nische (Cabrio) in der Nische (S bzw. M)? Anscheinend gibt es genügend Käufer, denen es weniger um Sportlichkeit oder Cabrio-Feeling geht, sondern vielmehr ums Prestige.

Welche Motivation steckt hinter dem Kauf eines Cabrios in dieser Leistungsklasse? Echte Sportfahrer wählen das Coupé, und echte Cabrio-Fahrer (die soll es tatsächlich geben) brauchen zu ihrem Glück keine 300 PS. Ein Fahrzeug mit 131 PS für 23.000 € genügt für optimalen Cabrio-Spaß vollkommen. Die Rede ist vom Mazda MX-5, der in AutoBild vom 17.07.2015 dem Audi TT und den Alfa Romeo 4C die Schau stiehlt.

Warum aber vergleichen wir hier an dieser Stelle die beiden Sport-Cabrios? Weil *AutoBild* vom 10.07.2015 exakt diesen Vergleich anstellt, aus welchen Gründen auch immer. Dabei ist dem Autokritiker etwas aufgefallen, etwas nicht Cabrio-spezifisches.

Worauf kommt es bei einem Sportfahrzeug an? Auf den Kofferraum, das Platzangebot hinten, auf Komfort, auf Touchscreen, Apps, Audioqualität und möglichst viele Assistenzsysteme? Eher nicht, meint der Purist. Oder kommt es an auf Fahrleistungen, Beherrschbarkeit im Grenzbereich, Agilität, Lenkpräzision, Motorsound, Spontaneität bei allen Fahreraktionen? Exakt!

AutoBild bewertet die Fahrzeuge nach einem festen Schema. Egal ob Cabrio, Sportfahrzeug, Familienkutsche oder SUV, über alle Fahrzeuge stülpen sie das immer gleiche Bewertungsschema. Das kommt beim Vergleich der beiden Kontrahenten heraus:

TEST | BMW M235i CABRIO GEGEN AUDI S3 CABRIO

WERTUNGEN

Kategorie	Punkte max.	Punkte	
		AUDI	BMW
Karosserie			
Platzangebot vorn	25	20	20
Platzangebot hinten	15	2	3
Raumgefühl	10	6	6
Kofferraum	15	6	6
Verdeck	10	7	7
Karosseriesteifigkeit	10	9	9
Zuladung	10	7	7
Übersichtlichkeit	15	8	7
Qualitätseindruck	20	18	17
Funktionalität	10	9	8
Sicherheitsausstattung	10	5	6
Karosseriewertung	150	97	96
Antrieb			
Beschleunigung	15	14	15
Zwischenspur	20	19	19
Höchstgeschwindigkeit	5	5	5
Laufkultur	15	12	14
Drehfreude/Ansprechen	10	8	9
Getriebe	20	18	19
Testverbrauch	30	18	17
Reichweite	10	3	3
Antriebswertung	125	97	101
Fahrdynamik			
Fahrverhalten	20	19	19
Elektronische Fahrhilfen	15	14	14
Geradeauslauf	10	10	10
Agilität	20	18	19
Lenkung	20	18	18
Traktion	10	10	8
Wendekreis	10	5	5
Bremsen	20	15	15
Fahrdynamikwertung	125	109	108
Connected Car			
Telefon	5	4	4
Navigation	15	15	15
Onlinefunktionen/Apps	5	2	3
Audio	5	5	5
Assistenzsysteme	20	15	8
Connected-Car-Wertung	50	41	35
Umwelt			
Außenabmessungen	10	5	5
Leergewicht	10	3	3
CO ₂ -Ausstoß	10	4	4
Effizienzklasse	5	4	3
Außengeräusch	5	2	2
Umwelttechnik	10	6	6
Umweltwertung	50	24	23
Komfort			
Einstieg	5	3	3
Sitzposition	20	17	18
Sitze vorn	25	24	23
Sitze hinten	10	7	5
Bedienbarkeit	10	8	8
Federung	30	18	21
Innengeräusch	10	7	6
Geräuscheindruck	15	13	12
Komfortausstattung	15	5	8
Klimatisierung	10	6	6
Komfortwertung	150	108	110
Eigenschaftswertung	650	476	473
Kosten			
Preis	20	8	6
Wiederverkauf*	15	10	12
Steuer/Versicherung	10	4	7
Wartung	10	8	8
Garantien	15	4	4
Kraftstoffkosten	20	11	11
Aufpreisgestaltung/Extras	10	7	7
Kostenwertung	100	52	49
Gesamtwertung	750	528	522
Platzierung		1.	2.
Preis in Euro		52.750	54.910
Preis pro Wertungspunkt		99,91	105,19
Preis-Leistungs-Sieger		1.	2.

PHOTO: C. BOMMES (O.S.) / INSEPIANO

* ermittelt von SCHWACKE
Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

Finde den Unterschied

Die Wertung spiegelt lediglich die technischen Daten wider. Bei diesen ist ebenfalls kaum ein Unterschied erkennbar. Woran liegt es, dass der Audi unterm Strich mit sechs Punkten Vorsprung gewinnt? Dazu müssen wir uns die Punktevergabe im Einzelnen genauer anschauen, wobei wir auf den Kostenvergleich wegen Irrelevanz verzichten.

	Audi	BMW
Platzangebot hinten		1
Übersichtlichkeit	1	
Qualitätseindruck	1	
Funktionalität	1	
Sicherheitsausstattung		1
Beschleunigung		1
Laufkultur		2
Drehfreude/Ansprechen		1
Getriebe		1
Testverbrauch	1	
Agilität		1
Traktion	2	
Onlinefunktionen		1
Assistenzsysteme	7	
Effizienzklasse	1	
Sitzposition		1
Sitze vorn	1	
Sitze hinten	2	
Federung		3
Innengeräusch	1	
Geräuscheindruck	1	
Komfortausstattung		3
Summe	19	16

Fazit **AutoBild**:

"Der BMW begeistert, der Audi ist das bessere Auto."

Da muss man sich doch fragen, ob mit dieser Wertetabelle noch alles in Ordnung ist. Werden vielleicht Aspekte von Alltagslimousinen überbewertet? Werden sportliche Qualitäten unterbewertet? Werden emotionale Kriterien überhaupt nicht bewertet?

Bereinigt man die Tabelle von allen Kriterien, die auf das sportliche Fahren keinen Einfluss haben, ergibt sich folgendes Bild:

	Audi	BMW
Beschleunigung		1
Laufkultur		2
Drehfreude/Ansprechen		1
Getriebe		1
Agilität		1
Sitzposition		1
Sitze vorn	1	
Summe	1	7

Den größten Verlust (7 Punkte!) erleidet der BMW bei den Assistenzsystemen. Es muss sich um wichtige, fast unabdingbare Funktionen handeln, anders lässt sich diese massive Differenz nicht erklären. Leider gehen die Journalisten im Text mit keiner Silbe auf diese kriegsentscheidenden Funktionen

ein. Nach Buchhalter-Kriterien gewinnt der Audi mit 6 Punkten, nach Sportfahrer-Kriterien der BMW mit 6 Punkten. Sollte nicht AutoBild ihr Bewertungsschema auf den jeweiligen Anwendungsfall anpassen? In diesem Fall müssten sie die sportlichen Kriterien aufwerten, die Alltagskriterien in der Wertigkeit zurücknehmen.

Den Journalisten von AutoBild ist selbst nicht ganz wohl beim Ausgang der Geschichte. Deshalb ergänzen sie die Tests noch rasch mit einer Tabelle, genannt "Lustfaktor".

Lustfaktor
 Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

Kategorien	BMW	AUDI
Design	★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★	★★★
Image	★★★★	★★★★★
Gesamt	★★★★	★★★★★

5 Sterne = traumhaft, 4 Sterne = macht an, 3 Sterne = akzeptabel, 2 Sterne = könnte besser sein, 1 Stern = langweilig

Gleiches Konzept, unterschiedlicher Charakter. Während der technisch kühle Audi mit Perfektion punktet, ist der BMW einer, der alle Sinne eines echten Autofans reizt. Und das sind wir doch alle ...

Aber nicht einmal hier trauen sie sich, ein Kriterium "Fahrspaß" einzuführen. Lediglich verbal schwärmen sie von den begeisternden Eigenschaften des BMW, mit seinem überragenden Reihensechszylinder und dem für sportlich ambitionierte Fahrer perfekt abgestimmten Heckantrieb.

Wundert sich da noch jemand, dass sich die Fahrzeuge immer ähnlicher werden. Warum wohl sollte BMW beim Heckantrieb bleiben, wenn es dafür keine Pluspunkte sondern höchstens Minuspunkte gibt? Warum sollten sie den teuren Sechszylindermotor hegen und pflegen, wenn sich für begeisterndes Laufverhalten und inspirierenden Sound niemand mehr interessiert? Mercedes hat die Signale erkannt und entsprechend reagiert. BMW ist auf dem besten Weg.

Die Herren Journalisten beklagen selbst, dass den Fahrzeugen von heute der individuelle Charakter fehlt. Andererseits bestrafen sie jeden zaghaften Versuch, aus dem Mainstream auszubrechen mit Punktabzug. Bis sich nur noch Golfs und Golf-Imitate auf den Straßen tummeln. Sie sollten ernsthaft darüber nachdenken, ob das die Richtung ist, in die sie die automobile Welt steuern wollen. Und ob es für sie nicht auch an der Zeit wäre, aus dem öden Journalistenalltag auszubrechen, mit der ewigen Priorisierung von Kniefreiheit auf der Rückbank und Kofferraumvolumen. Aber da gehörte eine gehörige Portion Mut dazu. Ein Mut, der den Hauptsponsor der deutschen Autozeitschriften, den VW-Konzern, evtl. ärgern könnte.

Jacob Jacobson