

26.11.2017 Der Einser ist der neue Dreier

Der Dreier – das war einmal der mit Abstand beliebteste BMW. In München und Umgebung wimmelte es nur so von E30, E36 und E46. Mit Anlauf des von Chris Bangle designten E90 und seiner Derivate begann der Dreier immer seltener zu werden. Der aktuelle Dreier F30 ist aus dem Straßenbild in und um München fast vollständig verschwunden. Wie konnte das passieren?

Ein wichtiger Grund war sicherlich das Aufkommen der SUVs in Gestalt des X3 und später X1. Was aber schließlich dem Dreier den Rest gab war der Einser. Aber nicht, weil die BMW Fangemeinde ihn so toll fand. Der Dreier sprengte allmählich ihre Garagen und ihre finanziellen Möglichkeiten.

Thema Abmessungen:

	Länge in mm	Breite in mm	Höhe in mm
E30	4360	1680	1380
E36	4433	1710	1393
E46	4492	1780	1434
E90	4580	1817	1421
F30	4753	1877	1455
E36 Compact	4210	1698	1393
E46 Compact	4262	1751	1408
E87	4380	1803	1430
F20	4329	1765	1440

Der Niedergang des Dreiers war absehbar. Bereits vor dem Einser erfreuten sich E36- und E46-Compact überraschend großer Beliebtheit. Kostengünstig und praktisch, das ideale Fahrzeug für junge und ältere Leute ohne Kinder. Einziger Wermutstropfen: Nur mit zwei Türen erhältlich. BMW aber schämte sich für diese nicht premium-tauglichen „Billigmodelle“ und ersetzte sie durch den Einser. An sich keine schlechte Idee, hätten sie nicht im Gegenzug den Dreier aufgewertet, um einen gehörigen Respektsabstand zwischen den beiden Modellreihen herzustellen.

Plötzlich waren die traditionellen Dreier-Kunden mit zwei negativen Umständen konfrontiert.

- Einerseits ein Modell namens Einser, was einen deutlichen Verlust an Prestige bedeutete.
- Auf der anderen Seite ein Dreier, der weder Garagen- noch Bankkonto-kompatibel war.

Nicht wenige wandten sich enttäuscht einer anderen Marke zu. Vor allem Audi konnte anscheinend von dieser BMW-typischen Überheblichkeit profitieren. Inzwischen hat sich die Modellhierarchie bei BMW etwas besser eingependelt. Zu den SUVs X3 und X1 gesellten sich noch die VANs Active- und Gran-Tourer, sowie die GT-Derivate. Diese Variantenvielfalt stößt nicht überall auf Gegenliebe. Vor allem, weil das wichtigste Modell fehlt: Ein Zweier mit Stufenheck und vier Türen, ein echter und legitimer Nachfolger für den Dreier.

Das Verschwinden des klassischen Dreiers weist auf ein Phänomen hin, das typisch ist für unsere Gesellschaft: Die Spaltung in die Klasse der Besserverdienenden und die Klasse der nicht so gut bzw. schlecht Verdienenden. Das mittlere Segment stirbt aus. Wer über genügend Platz und Kohle verfügt, überspringt den Dreier, und schafft sich gleich einen Fünfer an oder einen X5. Logischerweise ist der aktuelle Fünfer im Straßenbild häufiger als der Dreier.

In der deutschen Zulassungsstatistik stand der Dreier einmal ganz weit oben. Sukzessive rutschte er ab (Platz 36) hinter Fünfer (17), Einser (21), Zweier (25) und X1 (27). In der Gesamtzulassung belegt BMW abgeschlagen nur noch den 6. Platz. Ein weiterer Hinweis, dass man die Strahlkraft einer Marke mit zu vielen Modellvarianten auch schwächen kann?

Auf keinen Fall aber darf man BMW zu früh abschreiben. Aus Krisen ging die Marke immer gestärkt hervor. Die neuen Modelle, die in den nächsten Jahren auf den Markt kommen, stimmen auch die größten Skeptiker zuversichtlich. Sie werden technisch und optisch wieder den Rang einnehmen, den die BMW-Leute beharrlich und mit nie nachlassender Begeisterung für die Marke anstreben. Man wird sehen.

Jacob Jacobson