

10.10.2018 Der neue Dreier ist der alte Fünfer

AutoBild hat es geschafft. Jahrelange Nörgelei zeigt endlich Früchte. Begeistert schreiben sie vom neuen Dreier, der im nächsten Frühjahr auf den Markt kommen soll:

„BMW hat verstanden: mehr Premium, mehr Platz, mehr digitale Zukunft. ... Mit Reihensechser und Hinterradantrieb, yeah!“

Gab es beim „alten“ Dreier irgendwo ein Defizit? Hatte der vielleicht keinen Reihensechser und Heckantrieb? Hat die Fangemeinde irgendetwas vermisst oder verpasst? Was, bitteschön, ist üblicherweise die Stoßrichtung bei Neuentwicklungen: größer, schwerer, teurer oder was? Wovon geraten die Autotester ins Schwärmen?

„Trotz mehr Länge und Breite steht der Dreier jetzt voll fett da.“

Wie es um die Fettleibigkeit bestellt ist, sollten wir uns genauer anschauen. Aber was die Journalisten wirklich umhaut: Ein 1,95 Meter-Mann kommt in den Dreier-Fond rein und kann sich – man glaubt es kaum – hinsetzen, ohne am Dachhimmel anzustoßen. **AutoBild** weiß, wovon nicht nur BMW-Liebhaber träumen:

„ALLE TRÄUMEN VOM 3ER! Na ja, ein paar vielleicht auch vom 2er, das sind dann Ältere, die es praktisch lieben und auf Active Tourer stehen.“

Liebe Tester und Journalisten: Abgesehen vom schnoddrigen Sprachstil, mit dem ihr euch an die jüngere Generation anwanzt, täuscht ihr euch gewaltig. Anscheinend zählen die „Älteren“ für euch nicht mehr, so abschätzig wie ihr sie behandelt. Mit Sportlichkeit haben die eh nichts mehr am Hut – glaubt ihr. Bitte schreibt euch hinter die grünen Ohren: Diese Älteren haben sämtliche Dreier-Generationen in Echtzeit miterlebt. Sie träumen auch, aber vom E46, maximal vom E90, sie träumen von 6-Zylinder-Saugmotoren, Heckantrieb und einer Gewichtsverteilung von 50/50. Vom jetzigen Dreier bekommen sie Albträume, denn der passt nicht in die Garage des Eigenheims. Und ein Active Tourer mit Frontantrieb und Vierzylinder, so ein neumodisches Pampersgerät interessiert sie schon gleich gar nicht. Wenn 2er, dann höchstens einer mit Heckantrieb. Am liebsten aber ein SUV, ein X1 oder X3. Leider steigt der Preis dann in astronomische Höhen. Die Folge: Wenn man sowieso schon auf typische BMW-Merkmale verzichtet, dann kann man gleich auf ein billiges Fabrikat aus Fernost umsteigen.

Zurück zu den fetten Dimensionen. Interessant, wie sich die Abmessungen über die Jahre entwickelten. Natürlich auch Leistung und Preise.

		E30	E36	E46	E90	F30	G20	1er 125i	230i Coupé	5er 540i
Letztes Modelljahr		1994	2000	2007	2013	2019	ab 2019	aktuell	aktuell	aktuell
Länge	mm	4.360	4.433	4.488	4.580	4.640	4.725	4.329	4.432	4.936
Breite	mm	1.680	1710	1.757	1.817	1.828	1.844	1.765	1.774	1.868
Höhe	mm	1.380	1.393	1.365	1.421	1.377	1.377	1.421	1.418	1.479
Leistung Spit- zenmodell	PS	193	193	231	306	326	?	224	252	340
Basispreis Spitzenmodell	Euro	14.000	31.000	37.500	46.000	47.000	?	39.050	43.650	60.700

Anmerkungen zur Tabelle: Die M-Modelle sind nicht enthalten. Das jeweilige Spitzenmodell entstammt der normalen Serie.

Wer die BMW-Aufpreisliste kennt, weiß, dass es mit dem Basispreis nicht getan ist. 10.000 bis 20.000 Euro muss man schon mindestens drauflegen, um einen standesgemäßen Untersatz zu bekommen.

Es stellt sich die Frage:

Wer braucht bei eigentlich noch den Dreier? Für die einen ist er zu groß, für die anderen zu teuer.

Warum sind die Alternativen für den Puristen tabu?

- Der 125i hat Vierzylindermotoren und Frontantrieb.
- Das 230i Coupé hat nur zwei Türen. Das ist in engen Parkräumen ein Nachteil, weil der Öffnungswinkel sehr klein wird.
- Wer es gerne groß und fett mag, kauft sich am besten gleich einen Fünfer. Der ist noch ein bisschen fetter, länger und breiter, und hat ordentlich Leistung, Prestige und Komfort. Genau das Richtige für den Herrenfahrer.

Wer die Zulassungszahlen verfolgt stellt fest, dass der Dreier schon seit Jahren immer weiter abstürzt. Er ist einfach zu groß, zu schwer und zu teuer geworden. Für den typischen Dreier-Kunden sind die Platzverhältnisse auf der Rückbank uninteressant. Und die digitale Zukunft mit Vernetzung, Schnickschnack und Gimmicks geht ihm sowieso irgendwo ganz weit unten vorbei. Für Fahrspaß eher hinderlich.

Für die **AutoBild** sind diese Dinge wichtig. Möglichst groß, bullig und aggressiv muss das Fahrzeug aussehen. Dann jubeln sie im typischen Proleten- und Facebook-Jargon:

„Krass, wie die Karre schon im Stand wirkt.“

Schade, dass BMW den 2er nur als Coupé und nicht als viertürige Limousine anbietet. Das wäre der rechtmäßige Nachfolger des E46. Und warum nicht mit Sechszylinder-Saugmotor? Die Vierzylinder ATL-Motoren kochen auch nur mit Benzin. Deren Verbräuche sind doch hauptsächlich den modernen Maßnahmen geschuldet, und weniger dem Downsizing. Die könnte man auch bei einem Saugmotor wirkungsvoll umsetzen. Der Entfall des Turboladers spart Kosten und Gewicht, verbessert die Achslastverteilung, und gibt den Designern an der Wagenfront ein paar Freiheiten.

Man kann das Rad nicht zurückdrehen, heißt es. Doch, kann man. Man muss ja nicht gleich zurück in die automobiler Steinzeit. Es reicht, bis dahin zurückzugehen, wo man eine falsche Abzweigung genommen hat. Beim Dreier war das irgendwo zwischen E46 und F30.

Kann man darauf hoffen? Nein, natürlich nicht. So blauäugig sind nicht einmal die größten Optimisten. Außerdem gilt:

Hoffnung ist nur ein Mangel an Information.

Jacob Jacobson