
Dreitürer: Ein automobiles Artensterben

Von Ute Kernbach

Die Frage beim Autokauf, ob man im Kleinwagenbereich oder in der Kompaktklasse einen Drei- oder Fünftürer haben möchte, stellt sich heute kaum noch, da das Angebot an Dreitürern in den vergangenen Jahren drastisch zurückgegangen ist. Sie sind nahezu ausgestorben.

Wer schon einmal den Vorteil nutzen konnte, den die vier- beziehungsweise fünftürige Varianten beim Beladen des Einkaufs, dem Verstauen des Gepäcks, dem Befestigen von Kindersitzen oder der Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen bietet, versteht die Entwicklung. Insbesondere dann, wenn man sich vor Augen hält, dass die Aufpreise für die Fondtüren in einem Markt, in dem zum Teil horrend Summen für einzelne Extras oder Ausstattungspakete ausgegeben werden müssen, relativ moderat geblieben sind.

Nicht jeder spricht gerne von Dreitürern, denn eigentlich sind es ja nur zwei Türen. So stuft sie beispielsweise auch Dieter Fess, Mitinhaber von Bähr & Fess Forecasts ein, wenn er sagt, dass sich seit Beginn der 1990er-Jahre ein schleichender Abschied von diesem Karosseriekonzept vollzogen hat: „In der Kompaktklasse beispielsweise, der klassischen Heimat zweitüriger Fahrzeuge, wird diese Karosserievariante kaum noch angeboten. Sogar in den unteren Fahrzeugsegmenten setzt sich mittlerweile dieser Trend fort.“

Die Marktexperten von Jato Dynamics haben nachgerechnet, wie sich die Zulassungszahlen der Drei- und Fünftürer entwickelt haben. Im Minicar-Segment in dem sich beispielsweise der Toyota Aygo und der VW Up tummeln, wurden 2010 insgesamt knapp 75.200 Neuzulassungen registriert, davon entfielen etwa 16.190 Einheiten auf Zweitürer mit Heckklappe. Zehn Jahre später waren es bei halb so vielen Neuzulassungen im A-Segment nur noch ganze 3500 Stück.

Der Trend zum Fünftürer ist auch in der Kleinwagenklasse deutlich spürbar. Ausnahme ist der kultige Mini, bei dem die Neuzulassungen mit drei Türen gegenüber dem Fünftürer deutlich dominieren. Und der Toyota Yaris verzichtet nur noch in der hochmotorisierten GR-Version auf die hinteren beiden Türen. Einer der letzten klassischen Dreitürer, die bis vor kurzem noch in den Preislisten standen, war der Ford Fiesta. Mittlerweile gibt es ihn nur noch als Lagerabverkauf. 2010 wurden von dem Kölner Kleinwagen laut Jato Dynamics hierzulande noch rund 23.150 dreitürige Exemplare neu zugelassen – der Fünftürer hatte nur einen Vorsprung von knapp 5000 Stück. Schon fünf Jahre später standen nur noch etwas mehr als 15.000 Einheiten mit drei Türen über 30.000 Fiesta-Fünftürern gegenüber. 2020 waren es 4200 versus ebenfalls mehr als 30.000. „Ford hat mit dem jüngst umgesetzten Facelift beim Fiesta die dreitürigen Versionen aus dem Angebot genommen. Dies ist eine Reaktion auf die sich ändernde Kundennachfrage, die sich bei der Baureihe kontinuierlich weg vom Drei- und hin zum Fünftürer entwickelt“, so Ford-Pressesprecher Isfried Hennen.

So wirklich dominiert haben Dreitürer bei den Neuzulassungen nie. So wurden 2010 zum Beispiel beim Audi A3 knapp 15.700 Exemplare ohne zusätzliche Fondtüren neu zugelassen, während sich 42.945 Kunden für ein Modell mit hinteren Türen entschieden. Beim 1er-BMW standen rund 11.800 Drei- fast 33.000 Fünftürern gegenüber, beim Seat Ibiza waren es 6900 gegen 13.154. Noch krasser waren die Unterschiede vor zehn Jahren bei VW Polo und VW Golf, den populärsten Autos ihrer Klasse. Auf den dreitürigen Polo entfielen damals 12.551 Neuzulassungen, der Fünftürer kam auf 84.396, beim Golf waren es 17.091 zu 138.346 Stück. Kein Wunder also, dass beide Bestseller aus Wolfsburg heute nur noch mit vier Türen plus Heckklappe zu bekommen sind.

Bei Opel endete die dreitürige Ära des Astra 2018, der entsprechende Corsa fiel mit der Neuauflage 2019 aus dem Programm. Und auch Peugeot registrierte nach Angaben von Pressesprecherin Silke Rosskoth schon seit Anfang des Jahrtausends eine schwindende Nachfrage. Während sich der 208 noch einigermaßen tapfer schlug, kam der 308 schon vor zwölf Jahren auf lediglich 491 Neuzulassungen von dreitürigen Exemplaren. Ihnen standen über 4500 Exemplare mit fünf Türen gegenüber. „Zum einen ist die Nutzbarkeit der Rückbank eingeschränkt und für Familien mit Kind unhandlicher. Zum anderen ist die Planung im Design und Engineering aufwendiger, da die Karossen unterschiedlich sind, wie zum Beispiel verlängerte Türen beim Dreitürer“, so Silke Rosskoth. Bei stark sinkender Nachfrage habe sich daher irgendwann die Frage nach Nutzen und Aufwand gestellt. Peugeot hat daher schon 2015 die dreitürigen Varianten eingestellt.

Auch bei Hyundai hat die Kundennachfrage zuerst in der Kompaktklasse und anschließend auch bei den Kleinwagen stark nachgelassen. Die zusätzlichen Produktionskosten für die Dreitürer lohnten irgendwann den Aufwand nicht mehr. „Aufgrund dieses Effekts hatte sich Hyundai entschieden, dass mit der vorherigen Modellgeneration des i30 des Jahres 2016 der Dreitürer ausläuft. Aus gleichem Grund lief 2018 der dreitürige i20 aus und wurde eingestellt“, so Saskia Krüger von der Hyundai-Produktkommunikation. Zwar geht das Image dreitüriger Autos etwas mehr Richtung Sportlichkeit, doch das Klientel wird heute mit modischen viertürigen „Coupés“ oder eigenständigen fünftürigen Fließheckvarianten wie dem Hyundai i30 Fastback zufriedengestellt.

So wird es aus jetziger Sicht beispielsweise bei Ford wohl keine dreitürigen Klein- oder Kompaktwagen mehr geben. „Sollten die Kunden gezielt und in signifikanten Stückzahlen nachfragen, würde Ford sein Angebot aber natürlich entsprechend überprüfen“, so Isfried Hennen. Auch Hyundai, wo derzeit ebenfalls keine Dreitürer mehr im Angebot sind, will die Entwicklungen der Kundenwünsche weiterhin sehr genau beobachten. „Der Hauptgrund für das Aus der Dreitürer bleibt ganz einfach die geringe Nachfrage“, betont auch Saskia Krüger noch einmal.

Ein ähnliches Schicksal hat auch eine andere Fahrzeuggattung in der Kleinwagen- und Kompaktklasse ereilt: Cabrios wie der Peugeot 207 CC, der Mitsubishi Colt CZC oder der Opel Astra Twin Top blieben ohne Nachfolge. Und selbst bei VW fielen das Golf Cabriolet und der Eos aus dem Programm. Mit dem T-Roc Cabrio halten die Wolfsburger als eine der ganz wenigen Ausnahmen aber die Frischluftfahne in den kleineren Klassen immer noch hoch. (Ute Kernbach, aum)

Bilder zum Artikel



Nach dem letzten Facelift auch nicht mehr zu haben:
Ford Fiesta als Dreitürer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Einer der letzten dreitürigen Kleinwagen: der
hochmotorisierte Toyota GR Yaris.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Toyota



Opel Corsa (2018).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Bei Volkswagen endete die Ära des dreitürigen Golf im
Jahr 2019 mit der achten Modellgeneration.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
