

Exklusiv: Willkommen im H-Club!

Von Thomas Lang

Was haben ein Ferrari Testarossa, ein VW Jetta II, ein Lancia Thema und der Mercedes 190 2.3 16V gemeinsam? Die Modelle kamen 1984 auf den Markt. Die Überlebenden, sofern sie sich in einem ordentlichen originalen Zustand befinden, sind nun 30 Jahre alt und dürfen mit einem sogenannten „H-Kennzeichen“ auf die Straße. Das „Oldtimerkennzeichen“ mit dem Buchstaben H hinter der eigentlichen Zulassungsnummer bringt je nach Fahrzeug beträchtliche Einsparungen bei der Kfz-Steuer, bei Versicherungsprämien und befreit bei fehlenden Feinstaubplaketten von den entsprechenden Einschränkungen.

Das Spektrum der Kandidaten des Jahrgangs 1984, die sich nun für ein H-Kennzeichen qualifizieren, könnte nicht breiter ausfallen. Da wären einmal die spektakulären Exoten vom Schlage eines Ferrari Testarossa. Das 4,89 Meter lange Mittelmotor-Coupé faszinierte bei seiner Premiere vor 30 Jahren gleichermaßen mit seiner revolutionären Form, die die seitlichen Lamellen charakterisierte wie durch spektakuläre technische Daten. Der V12 mit einem Gabelwinkel von 180 Grad schöpfte aus fünf Liter Hubraum 287 kW / 390 PS. Das reichte für einen Sprint in 5,8 Sekunden aus dem Stand aus Tempo 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h. Vor 30 Jahren waren Hinterreifen vom Format 255/50 VR 16 ebenso atemberaubend wie der Neupreis des Testarossa von 239 900 Mark. Vom Nachfolger des Ferrari BB entstanden in zwölf Jahren Bauzeit knapp 7500 Exemplare.

Noch spektakulärer präsentierte sich der Ferrari 288 GTO von 1984. Von dem Homologationsmodell entstanden nur 271 Exemplare, dessen Leichtmetall-V8 mit doppelter Turboaufladung aus 2,8 Liter Hubraum 294 kW / 400 PS entwickelt. Viele deutsche H-Kennzeichenträger wird das rare Modell dank weltweiter Verbreitung nicht erreichen. 350 000 Euro sind für den 30 Jahre alten Supersportler heute mindestens fällig. Nicht zuletzt haben die unterdimensionierten Kraftstoffleitungen bereits 70 Exemplare den Feuertod beschert.

Neben den Exoten, zu denen auch die vierte Generation der Corvette von Chevrolet gehört, drängen auch ganz unspektakuläre Brot-und-Butter-Autos in den H-Club. Zum Beispiel der Alfa Romeo 33 Giardinetta. Der Kombi des Alfasud-Nachfolgers Alfa 33 folgt der Limousine, die schon seit 2013 mit einem H-Kennzeichen fahren darf. Viele der 122 366 4,2 Meter langen Kombis mit Vierzylinder-Boxermotoren dürften ihren 30. Geburtstag nicht erreicht haben, denn die Rostvorsorge hatte sich vor drei Jahrzehnten bei Alfa Romeo noch nicht wirklich durchgesetzt.

Dagegen war die zweite Generation des VW Jetta schon vorbildlich im Karosseriebereich gegen Oxydation geschützt. Die Stufenhecklimousine auf Basis der zweiten Golf-Generation zeichnete sich durch eine harmonischere Seitenlinie als der Vorgänger aus. Das Motorenprogramm begann bei 40 kW / 55 PS. Das Topmodell mit 102 kW / 140 PS starkem 16-Ventiler muss noch bis 2015 auf das H-Kennzeichen starten. 660 Liter Gepäckraumvolumen setzen bis heute eine Bestmarke.

Was Japaner mit „Tokimeki“ bezeichnen, lässt sich am besten mit „Herzklopfen“ übersetzen. Die dritte Generation des Mitsubishi Lancer löst auch zu ihrem 30. Geburtstag diese Empfindung eher nicht aus. Bereits 1983 vorgestellt, erfolgte die Markteinführung in Deutschland 1984. Die Überlebenschancen der 4,13 Meter langen kompakten Stufenhecklimousine stehen nicht schlecht, weil der Hersteller die wichtigsten Bereiche der Karosserie galvanisch verzinkt hatte.

Als Herzensbrecher aus dem „Land der aufgehenden Sonne“ mit allen erforderlichen Genen zum Kultstatus dürfte sich der erste MR2 von Toyota entwickeln. Die Japaner schickten den gerade 3,95 Meter langen Zweisitzer mit Mittelmotor ab 1984 ins Rennen um die Gunst der Käufer. Das Modell war durch europäische Vorbilder von Lotus bis hin zum Fiat X 1/9 inspiriert. Mit 85 kW / 115 PS ausreichend dynamisch motorisiert, überforderte der kantige Japaner manchen Lenker im kritischen Grenzbereich.

Für eine Revolution sorgte 1984 die erste Generation des Renault Espace. Die Entwicklung des ersten europäischen Konzerns war zwischen 1978 und 1982 beim französischen Hersteller Matra entstanden. Für die Marktreife des nur 4,25 Meter langen Siebensitzers sorgte Renault. Der Espace setzte mit seiner feuerverzinkten Rohkarosserie und der darüber gespannten Kunststoffkarosserie ebenso für Maßstäbe wie durch das geringe Gewicht von 1200 Kilo und den günstigen Luftwiderstandsbeiwert-Wert von 0,32. Die Zweiliter-Vierzylinder leisteten maximal 81 kW / 110 PS. Trotz des aufsehenerregenden Konzepts entstanden in den ersten vier Produktionsjahren des Espace nur 191 674 Einheiten.

Gut erhaltene Exemplare des ersten GSi des Opel Kadett E vom Jahrgang 1984 dürften sich nicht ins H-Zeitalter gerettet haben. Der 81 kW / 110 PS starke Wettbewerber des VW Golf geriet als Zweit-, Dritt- und Viertwagen zu oft in unqualifizierte Hände, die den Fronttriebler entweder schlecht beherrschten oder nicht über die ausreichenden Mittel für eine sachgerechte Pflege verfügten.

Über 4,59 Meter Länge streckte sich 1984 die sachlich gezeichnete Mittelklasse-Limousine aus dem Hause Lancia mit der Modellbezeichnung Thema. Da die Entwicklung eines so komplexen Modells die Möglichkeiten des kleinen Herstellers über Gebühr strapaziert hätte, hatten sich die Verantwortlichen mit Saab, Alfa Romeo und Fiat zur Entwicklung einer gemeinsamen Basis geeinigt. So entstanden auf der gleichen Plattform neben dem Lancia Thema, der Saab 9000, der Alfa Romeo 164 und der Fiat Chroma.

Die Interpretation von Lancia überzeugte durch die klare harmonische Linie, für die Giorgetto Giugiaro verantwortlich zeichnete. Der moderne Zweiliter-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen sorgte für 88 kW / 120 PS. Zwei Jahre nach der Limousine, erweiterte Lancia 1986 die Baureihe um einen Kombi und um das exzentrische Topmodell Thema 8.32. Es verfügte über einen quer eingebauten V8 von Ferrari, dessen ursprüngliche 158 kW / 215 PS deutlich die Grenzen des Frontantriebs aufzeichneten.

Obwohl allein der VW Golf II mit noch knapp 125 000 zugelassenen Exemplaren ein hohes Potential für künftige Generationen von Autos mit H-Kennzeichen aufweisen, drängt beileibe nicht jedes 30 Jahre alte Fahrzeug automatisch nach diesem Status. Laut Kraftfahrtbundesamt in Flensburg ließen 2010 nur 14 418 Pkw-Halter ihr Fahrzeug auf ein H-Kennzeichen umschreiben. Das entsprach gerade 0,2 Prozent des gesamten Gebrauchtwagenmarktes.(ampnet/tl)

Bilder zum Artikel



84er Jahrgang neu im H-Club: Opel Cadett GS.



84er Jahrgang neu im H-Club: Lancia Thema 2.0 i.e.



84er Jahrgang neu im H-Club: Volkswagen Jetta II.



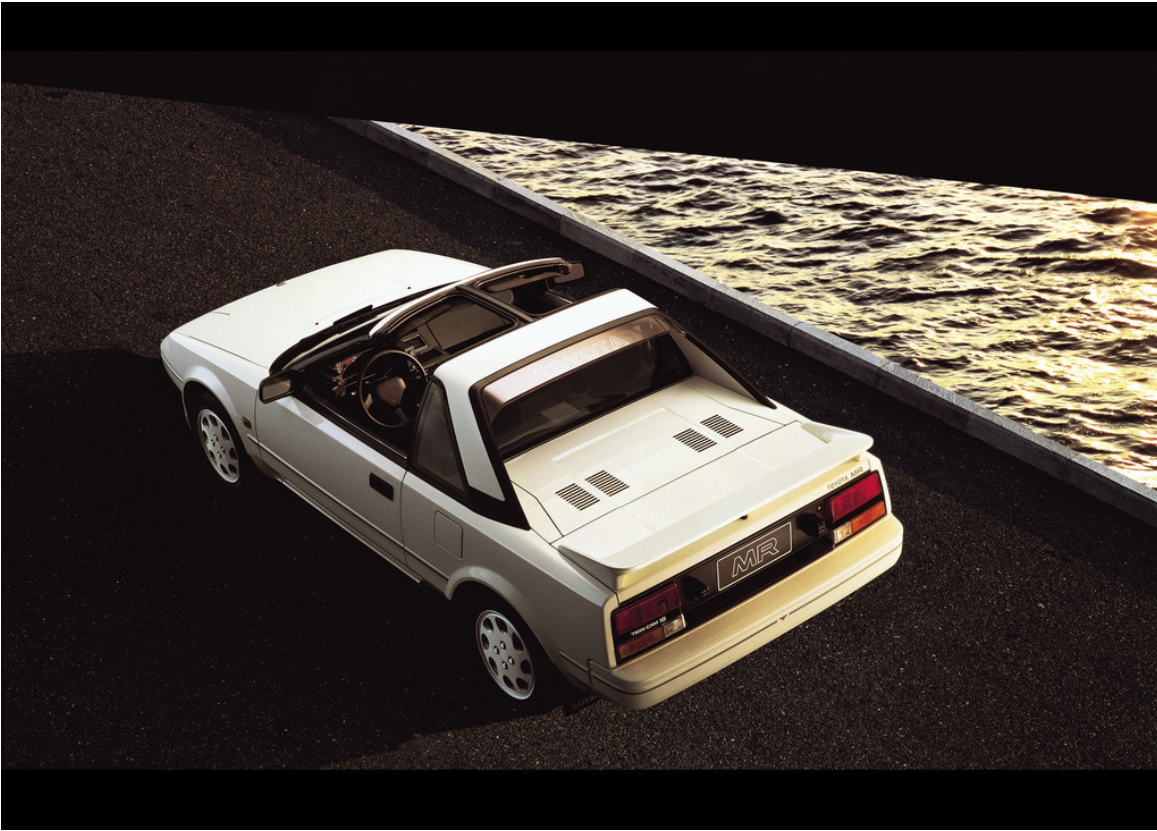
84er Jahrgang neu im H-Club: Volkswagen Jetta II.



84er Jahrgang neu im H-Club: Alfa 33 Kombi.



84er Jahrgang neu im H-Club: Alfa 33 Kombi.



84er Jahrgang neu im H-Club: Toyota MR2.



84-ger Jahrgang neu im H-Club: Renault Espace.



84er Jahrgang neu im H-Club: Renault Espace.



84er Jahrgang neu im H-Club: Volkswagen Golf II Cabrio



84er Jahrgang neu im H-Club: Volkswagen Jetta II.
