
Ratgeber: Alter TÜV-Report als Tippgeber auf gute H-Kandidaten

Nach 30 Jahren ist es soweit: Hat ein Auto dieses Alter erreicht, gilt es als „Oldtimer“ und darf in Deutschland ein H-Kennzeichen führen. Im laufenden Jahr gilt das für Fahrzeuge, die 1988 erstmalig zugelassen wurden. Der TÜV-Verband hat in alten TÜV-Report-Ausgaben geblättert und festgestellt, wie sich die Modelle, die nun das automobiler Seniorenalter erreicht haben, dort präsentiert haben.

In den TÜV-Reports von 1993, 1994 und 2000 finden sich einige Modelle des Jahres 1988, die nach 30 Jahren sicher ein Hingucker sein können. „Die alten TÜV-Report-Ausgaben beschreiben durch die Auswertung der Hauptuntersuchungen sehr genau den Zustand der Autos bis sie etwa elf Jahre alt waren“, erläutert Frank Schneider, Oldtimer-Experte beim VdTÜV. „Dadurch wird deutlich, welche Mängel sie damals bereits hatten.“ Wer heute mit dem Gedanken spielt, sich einen Oldtimer anzuschaffen, bekommt dadurch Hinweise, wo man bei einem Fahrzeug besonders genau hinschauen sollte.

Opel Vectra

Er kam im August 1988 auf den Markt und war damals Europas meistverkaufte Mittelklasse-Limousine. Im TÜV-Report 1994 gehörte der Opel Vectra „nicht nur zu den Newcomern, sondern auch zu den Musterknaben“. Lediglich die „einseitig wirkende Handbremse“ und „Wirkungsmängel an der Fußbremse hinten“ fielen den TÜV-Experten negativ auf. Die elfjährigen Vectras sind auch im TÜV-Report 2000 noch deutlich häufiger ohne Mängel als der Durchschnitt. Auffällig war aber die hohe Anzahl an Rissen, Brüchen und Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen. Das wird auch der Grund sein, warum heute nur noch wenige Vectras den Oldtimerstatus erreichen werden. Er teilt damit das Schicksal seines Vorgängers, des Ascona, über den bereits der TÜV-Report 2000 feststellte: „Die letzten Restbestände arbeitet der Rostteufel ab.“

Volkswagen Corrado

Ab 1988 hing der Fuchsschwanz nicht mehr am Scirocco, sondern am Corrado. Das neue Sport-Coupé fiel im TÜV-Report 1994 allerdings kaum auf, weil seine Mängelquoten ziemlich exakt den Durchschnittswerten entsprachen. „Im Grunde handelt es sich bei Scirocco und Corrado um platt gekloppte Golf – entsprechend anspruchslos ist die Technik“, resümierte der TÜV-Report 2000. Rost war im Jahr 2000 kaum ein Thema, nur bei den Bremsen und den Auspuffanlagen musste man damals schon genauer hinschauen.

Volkswagen Passat

Ebenfalls im Jahr 1993 tauchte die 1988 neu eingeführte Version des Passats im TÜV-Report auf. Als Novize erreichte das Familienauto mit nur 2,9 Prozent erheblicher Mängel einen hervorragenden Wert. Die TÜV-Prüfer freuten sich vor allem über „stabile Lenkung“, „guten Korrosionsschutz“ und „solide Beleuchtungsanlagen“. Im Jahr 2000, als Elfjähriger, waren dann allerdings die Mängel an den Radaufhängungen überdurchschnittlich hoch. Auch lagen die Mängel an Auspuff und Bremsen gerade noch im Durchschnitt. Oldtimer-Interessenten sollten genau hinschauen, denn „der Passat ist ein Superauto. Solange er neu ist. Mit zunehmendem Alter baut die gute Kondition dann zügig ab“, so der TÜV-

Report 2000.

BMW 5er

Dem neuen Fünfer, der 1988 von Bayern aus die Straßen eroberte, stellte der TÜV-Report 1993 gute Zeugnisse aus. Mit 3,5 Prozent erheblichen Mängeln war er einiges besser als der Durchschnitt (5 Prozent), lediglich Handbremse und Auspuff lagen darunter. Mit fortgeschrittenem Alter im Jahr 2000 waren es immer noch die Handbremse und dazu die Radaufhängungen, die zu schlechten Noten führten. „Unterm Strich gehört der 5er BMW zu den solideren Fahrzeugen. Wären da nicht die Probleme mit den ausgeschlagenen Spurstangenköpfen...“, schrieben die TÜV-Experten in ihrem Fazit. Wer den Fünfer aus dem Jahr 1988 als Oldtimer sucht, sollte hier vermutlich genauer hinschauen.

Renault 19

Bei den ersten Hauptuntersuchungen hatten die TÜV-Prüfer beim Renault 19 am wenigsten auszusetzen. 1993 erreichte er mit 2,7 Prozent erheblicher Mängel den fünften Platz. Die TÜV-Prüfer lobten die „gute Rostvorsorge“, „stabile Radaufhängungen und die „wirksame Bremsanlage“. Im TÜV-Report 2000, als die über elfjährigen Renaults 19 das fünfte Mal zur Hauptuntersuchung vorfuhren, hatte er eine Quote von 30 Prozent erheblicher Mängel und lag damit genau im Durchschnitt. Nach wie vor lobten die TÜV-Prüfer den „guten Korrosionsschutz“ und die „intakten Bremsleitungen“. Defekte Dichtungen und Getöse am defekten Auspuff waren aber die Schattenseiten.

Fiat Tipo

Er war die italienische Antwort auf den Golf. 1993 erschien der Fiat Tipo das erste Mal im TÜV-Report, wo er ein durchwachsendes Ergebnis einfuhr. „Gute Verarbeitungsqualität“, bescheinigten ihm die TÜV-Prüfer, aber auch: Schwächen bei der Auspuffanlage, der Fußbremse und der Beleuchtung. Völlig überzeugt war die TÜV-Prüfer auch im Jahr 2000 nicht. „Beim Fiat Tipo ist klar: Seinem günstigen Anschaffungswert steht die hohe Wahrscheinlichkeit gegenüber, vielleicht mehrmals den freundlichen TÜV-Prüfer begrüßen zu können – zwecks Nachkontrolle.“ Tipo-Fans sollten genau hinschauen, wenn sie ihn nun als Oldtimer fahren möchten.

Mazda 121

Der TÜV-Report 1994 sah im 1988 eingeführten Mazda 121 bereits einen fernöstlichen Trendsetter: „Anstelle des bislang weitverbreiteten Kasten-Stylings brachte der Mazda runde, natürliche Formen in die Welt des Automobils.“ Und kaum Mängel, denn lediglich falsch eingestellte Frontscheinwerfer und gelegentlich defekte Schlussleuchten stellten die Prüfer fest. Auch nach elf Jahren sind die TÜV-Prüfer noch zufrieden: „Das eigentlich Verblüffende ist, wie gut das inzwischen elfjährige Vormodell noch abschneidet. Rost tritt nur in Ausnahmefällen auf, Radaufhängungen und Lenkung sind stabil, und die kritisierte Bremse ist auch kaum schlechter als der Durchschnitt.“

Mitsubishi Galant

Sogar die TÜV-Prüfer fanden 1994, dass „aus einem biederen Mittelklassemodell Galant sich in den letzten Jahren eine moderne Reiselimousine mit allerlei technischen Feinessen entwickelt“ habe. So unscheinbar war dann auch sein Auftritt bei den ersten Hauptuntersuchungen, wo der Galant nirgends schlechter als der Durchschnitt war. Im

TÜV-Report 2000 werden an den betagteren Galant der „gute Korrosionsschutz“, die „standhafte Radaufhängung“ und „makellose Bremsleitungen“ gelobt. Die Radaufhängungen waren beim Galant des Jahres 1988 sogar besser als bei den nachfolgenden Jahrgängen. Genauer hinsehen sollte man aber bei den Fußbremsen: Hier waren die Mängelquoten im Jahr 2000 schlechter als der Durchschnitt.

Im Jahr 1988 gab es noch weitere interessante neue Modelle und Facelifts. Allerdings erreichten nicht alle die nötige Marktpräsenz, um im TÜV-Report eine Rolle zu spielen. So dürfen sich Freunde PS-starker Limousinen freuen, dass nun der Audi V8, der Mercedes 500 SE, aber auch sportliche Flitzer, wie der GTI-Herausforderer Opel Kadett E GSi 16 V, oder der Porsche 928 S4 Clubsport offiziellen Oldtimer-Status genießen können.

Mehr über ausgewählte Klassik-Reports oder Infos zur Beantragung eines H-Kennzeichens finden Sie unter: <http://www.tuev-oldtimer.de/> (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Opel Vectra A (1988 - 1995).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Autozeitung Youngtimer Classic: Volkswagen Corrado G 60.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tim Westermann



Ab 1985 hieß der VW Santana ebenfalls Passat und bot neben Schrägheck und Variant eine weitere Karosserie-Alternative

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Passat B1 GLS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Fiat Tipo (1988-1992).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Start von Mitsubishi 1977 in Deutschland (von links):
Galant, Celeste und Lancer..

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi