

# Manta-A Zeitung

Nr. 1

Jan. 1986



# Manta-A Zeitung

Nr. 1 · Januar 1986

## Inhalt:

Vorwort, Zeitungsvorstellung .....	S. 2
Zulassungsstatistik Manta-A .....	S. 4
Bericht, Dänemarktreffen '85 .....	S. 5
Liste der Manta-A Clubs .....	S. 8
Bericht, Ersatzteilprobleme .....	S. 11
Literaturverzeichnis 1.T. ....	S. 13
Manta-A Geschichte Teil 1 .....	S. 15
Test: Manta-A von 1970 .....	S. 19
Anzeigenservice, Formular .....	S. 27
Anzeigen .....	S. 28

## Impressum

Herausgeber u. Verleger  
Rainer Manthey  
Wrangelstr. 38  
2300 Kiel 1

Redaktion  
R. Manthey  
K.-H. Engelmann  
M. Rudolphi

Satz & Druck  
Offsetdruckerei J. Schmidt  
Beselerallee 69a  
2300 Kiel 1

Auflage  
250 Exemplare  
Preis  
5,00 DM

Kiel, den 7.11.85

Liebe Manta-A Freunde !

Hier ist sie nun endlich: Die erste Ausgabe der Manta-A Zeitung. Es hat wirklich sehr lange gedauert, und es mußten viele Schwierigkeiten überwunden werden bis dieses Blatt entstanden ist. Beim Durchblättern dieser ersten Ausgabe werdet Ihr feststellen, daß wir uns bemüht haben eine breite Informationspalette zu bieten. Das wir es nicht jedem von Euch gleichermaßen recht machen können ist klar, aber wir glauben das für jeden etwas dabei sein sollte. Wenn Ihr also in dieser Zeitung etwas vermissen solltet, oder etwas gefällt Euch nicht, dann schreibt uns bitte. An ein regelmäßiges Erscheinen ist im Moment noch nicht zu denken. Die Manta-A Zeitung soll aber mindestens 5 Mal im Jahr erscheinen. Unser Ziel ist es die Zeitung alle 2 Monate rauszubringen. Das damit auch eine Menge Arbeit verbunden ist dürfte jedem von Euch klar sein. Und in diesem Teil der Zeitung sind wir auch besonders auf Eure Hilfe angewiesen. Da die Zeitung auch den Einzelnen, unorganisierten Manta-A Fahrer erreichen soll, ist die Information aus Eurem Club für den Einzelnen eventuell sehr wichtig und interessant.

Also, setzt Euch mal eine halbe Stunde hin und berichtet uns von Eurem Clubleben und sonstigen Problemen. Wir werden jederzeit bemüht sein diese Berichte von Euch hier in der Zeitung abzudrucken und Euch damit eventuell auch zu helfen, denn schließlich ist dies Eure Zeitung und da ist ein bisschen Mitarbeit doch wohl nicht zu viel verlangt, oder?

Informativ ist eigentlich Alles, was Eurem Club betrifft. Sei es die Weihnachtsfeier, das Treffen mit einem anderen Club, Negativ- und Positivstimmen zu vergangenen Treffen oder die Werbung neuer Mitglieder. Selbstverständlich sollen hier auch TÜV- und Ersatzteil-

probleme behandelt werden. Hierzu trägt auch unser Anzeigenservice bei, der für jeden Käufer dieser Zeitung kostenlos ist.

Natürlich könnt Ihr Euren Berichten auch Fotos von Manta-A aus dem Club beilegen, oder den neuen Clubaufkleber. Ihr seht also, daß es eine Menge zu tun gibt damit diese Zeitung bestehen kann, denn ganz ohne Leserbeteiligung geht jeder kleinen Zeitung bald die Puste aus und das wollen wir doch nicht. Und wer von Euch die Zeitung des Opel GT Clubs Deutschland kennt, der weiß was man aus solch einer Zeitung machen kann.

Dieser Artikel hat Euch hoffentlich gezeigt, wofür es uns bei diesem Versuch ein Organ der Manta-A Fahrer zu schaffen ankommt. Es ist auch von Euch abhängig, ob diese Zeitung Bestand hat oder nicht.

Doch nun genug geredet, wir wünschen Euch jetzt viel Spaß beim Lesen der ersten Ausgabe der Manta-A Zeitung.

Die Redaktion



Gruppe 2 Manta von der Opel Stylingabteilung entwickelt.

### Zulassungsstatistik des Manta-A, Stand 7.84

Diese Statistik wurde von der Alt-Opel-Interessengemeinschaft in Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrtbundesamt erarbeitet. Neuere Zahlen sind im Moment leider nicht zu bekommen, der Bestand an im Straßenverkehr zugelassenen Manta-A dürfte heute bei ungefähr 26000 Stück liegen. Diese Zahlen gelten aber nur für den Bereich der Bundesrepublik.

Zur Identifikation Eures Wagentyps ist die Schlüsselnummer sehr wichtig. Sie steht in Eurem Kfz-Schein in der Spalte 3 auf der rechten Seite. Und zwar sind dort die ersten drei Zahlen maßgebend. Alles klar? Brief oder Schein rausholen und nachgucken!!

SCHLÜSSELNR.	TYP	MOTOR/kW	STÜCKZAHL
209	Manta-AL	1,2 / 44	2687
483	(L)	1,6 / 50	7900
484	(L,S)	1,6 / 59	7882
485	(L,SR)	1,9 / 66	22943
271	(L)	1,6 / 44	415
272	(L,SR)	1,6 / 55	529
273	(L,SR)	1,9 / 65	1052
206	Manta-A	1,2 / 44	1404
245	(GT/E)	1,9 / 77	2603
480	Manta-A	1,6 / 50	3935
481	Manta-A	1,6 / 59	1818
482	Manta-A	1,9 / 66	887
268	Manta-A	1,6 / 44	134
269	Manta-A	1,6 / 55	1254
270	Manta-A	1,9 / 65	118

Zugelassene Manta-A in Deutschl. im Juli 1984: 55561 Stück

Das sind nur noch 11% aller gebauten Manta-A !!!!

## Manta-A Treffen in Dänemark 9.-11. August '85

Auf Einladung des Manta-A Club Danmark fuhr der Manta-A Club Kiel mit 10 Wagen nach Naestved auf der Insel Seeland in Dänemark.

Am Abend des 9. Aug. trafen wir uns um 20 Uhr auf einem Supermarktparkplatz in Raisdorf bei Kiel. Als auch die letzten Teilnehmer um ca. 20 Uhr 15 auf dem Platz versammelt waren ging es los.

Wir fuhren von Raisdorf nach Puttgarden auf Fehmarn, von wo aus die Fähre nach Dänemark um 21 Uhr 45 abging und um 22 Uhr 45 den Hafen Rødbyhavn auf Seeland erreichte. Von dort ging es nach Naestved, wo wir um 0 Uhr 30

eintrafen. Von dänischer Seite war niemand anwesend, der uns den Campingplatz hätte zeigen können. Also bauten wir unsere Zelte auf einer Wiese neben dem Platz

auf, da uns um diese Uhrzeit der Zugang zum Campingplatz verwehrt wurde. Es herrschte das totale Chaos beim Aufbau, denn auch dem besten Manta-A geht mal der Strom oder der sehr teure dänische Sprit aus. Um 3 Uhr 30 war endlich Feierabend und noch immer kein Däne in Sicht...

Am nächsten Morgen war erst mal das Verlegen der Zelte auf den eigentlichen Campingplatz angesagt, denn inzwischen war EIN!! dänischer Manta-A Fahrer erschienen und wies uns auf dem Platz ein. Der Campingplatz war übrigens gut. Mitten im Aufbau kamen noch 2 Mantas aus dem Winsen/Luhe-Kreis angereist. Schon im Laufe des Vortages war M. Rudolphi mit seinem TE aus Berlin angereist. Das waren die einzigen "fremden" Manta-A, die wir bis dahin zu Gesicht bekamen. Nun warteten wir alle auf das was kommen sollte, aber



aber es kam.. NICHTS!!!

Laut dem recht unklaren dänischen Programm sollte die Ankunft der dänischen Clubmitglieder um 12 Uhr erfolgen. Um 14 Uhr 30, einige unserer Fahrer wollten schon Ihre Sachen packen, da kamen endlich die Ersten. Bis 15 Uhr waren 26 dänische Wagen auf dem Platz. Eigentlich recht wenig, wo doch der dänische Club über 100 Mantas hat. Doch der rechte Kontakt zwischen den Clubs kam nicht recht zustande. Das mag zum Einen an der Sprache liegen, und zum Anderen waren die Dänen sehr einseitig von Ihren Mantas überzeugt. Nun, es waren wirklich sehr schöne Mantas von dänischer Seite aus da, viele mit unglaublichem Aufwand aufgebaut. Aber das ist lange noch kein Grund unsere Wagen als "Rosteimer" zu bezeichnen. Zugegeben, einige unserer Mantas weisen nicht gerade "Showroom Condition" auf, aber unser Club besteht noch nicht so lange und viele Wagen befinden sich noch im Aufbau.

Nun, genug gemeckert. Von dem dänischen Programm blieb nach Absage eines Veranstalter (ein Besuch bei einem Truckrennen war vorgesehen) nicht mehr viel übrig. Aber dafür konnten die Jungs ja nun mal nichts. Also wurde improvisiert. Die Wahl der 3 schönsten Manta wurden auf dem Samstagnachmittag vorgezogen. Nachdem jeder gewählt



hatte starteten wir zu einer Fahrt in die umliegende Gegend. Nach gut einer Stunde "Stop and Go"-Fahrt mit 35 Wagen war der erste Tag zu Ende, auch wettermäßig übrigens, denn gegen 18 Uhr fing es tierisch an zu regnen. Folglich war der auf dem Platz befindliche Aufenthaltsraum mit ca. 80 Leuten teilweise total überfüllt. Gegen 22 Uhr erschienen ein paar Dänen und erklärten das Treffen für beendet. Vorher aber würde die von uns Allen noch erwartete Preisverleihung stattfinden. Nun, die beiden ersten Plätze gingen an die Dänen. Zu recht, denn wie schon gesagt hatten sie wirklich gute Mantas zu bieten. Der dritte von allen Plätzen ging an den Vorsitzenden des Manta-A Clubs Kiel, was wohl mehr einer freundlichen Geste der Dänen entsprach.

Nach dieser Vorstellung gingen wir in die inzwischen sehr nassen Zelte zurück und ließen uns den Tag mit Bier vergessen. Am nächsten Morgen wurde sehr zeitig gepöckelt und ab ging es in Richtung Kiel. Auf der Rückfahrt zur Fähre begleiteten uns noch ein paar Dänen. Aus schlechtem Gewissen?

Alles in Allem war das Treffen ein Reinfall, vor allem für die Mitglieder des Manta-A Clubs Kiel, die 2 Monate vorher schon mit in Holland waren, wo das dortige Treffen ja ähnlich verlief.

Manta-A Club Kiel



Diese Liste der uns bekannten Manta-A Clubs ist schon etwas alt und es wäre gut, wenn wir sie mit Eurer Hilfe wieder auf den aktuellen Stand bringen könnten, denn gerade auf dem Clubsektor hat sich in den letzten 2 Jahren eine Menge getan. Schreibt uns bitte, falls Ihr hier Neuigkeiten zu melden habt.

Manta-A Club Berlin e.V. Mitgliederzahl: 7  
Heiko Herz  
Regienhardtstr. 37a  
1000 Berlin 51

Manta-A Club Darmstadt Mitgliederzahl:  
Claus Friedmann  
Lichtenbergstr. 76  
6100 Darmstadt

Manta-A Club Göppingen Mitgliederzahl:  
Rainer Schweizer  
Blumenstr. 7  
7321 Gammelshausen

Manta-A Club Kiel Mitgliederzahl: 34  
Rainer Manthey  
Wrangelstr. 38  
2300 Kiel 1

Manta-A Club Oldenburg Mitgliederzahl:  
Karl-Heinz Engelmann  
Budjedingerstr. 350a  
2900 Oldenburg

Manta-A Club Main-Spessart Mitgliederzahl:  
Cleopatra Rentzui  
Blumenstr. 21  
8751 Hausen

Manta-A Club Bruchköbel Mitgliederzahl:  
Gerd Fuchs  
Mühlbachstr. 19  
6454 Bruchköbel

Manta-A Club Fulda-Rhön Mitgliederzahl:  
 Walter Langgut  
 Ellenbogenweg 8  
 6417 Hofbieber

Manta-A Club Lübeck Mitgliederzahl: 22  
 Otto Scherer  
 Auf dem Schild 4  
 2400 Lübeck

Manta-A Club Rhein-Main Mitgliederzahl:  
 Joachim Hildebrand  
 Grabenstr. 4-6  
 6090 Rüsselsheim

Manta-A Club Niederrhein Mitgliederzahl:  
 Georg Wolf  
 Gelsternsche Str. 343  
 4133 Neukirchen Vluyn

Manta-A Club Hamburg Mitgliederzahl:  
 Nils Helm  
 Möllner Landstr. 61b  
 2056 Glinde

Opel-Club Düsseldorf Mitgliederzahl:  
 Mathias Mickley  
 Blohausen  
 4000 Düsseldorf

Opel-Club KADASCO Mitgliederzahl:  
 Peter Schucki  
 Postfach 56  
 ch 8613 Uster 3

Manta-A Club Sauerland Mitgliederzahl:  
 Berthold Teutenberg  
 Schützenstr. 14  
 5778 Meschede

Opel-Spont Club Westerwald Mitgliederzahl:  
 Lothar Kleineberg  
 Bahnhofstr. 17  
 6251 Beseling 2

Alt-Opel Interessengemeinschaft e.V. Mitgliederzahl: ca.1700

Typ-Referent Manta-A  
 Michael Rudolphi  
 Lesewitzer Steig 13  
 1000 Berlin 27

Manta-A Club Nederland Mitgliederzahl:  
 Jack Walsteijn  
 Doelenstraat 26a  
 NL 2282 MX Rijswijk

Manta-A Club Danmark Mitgliederzahl: 117  
 Ib Jensen  
 Sondrupvej 12a  
 DK 8771 Hundslund

Manta-A Club Great Britain Mitgliederzahl:  
 E.A. Norris  
 31, Dobbins Lane  
 Wendover, Aylesbury  
 Bucks, HP 22 6 DH

Manta-A Club Schweiz Mitgliederzahl:  
 Reto Brunschwiler  
 Unterstr. 28  
 CH 9000 St.Gallen



## Erstzeilprobleme

Die Szene kennt wohl jeder Manta-A Fahrer; Man geht voller Zuversicht zu seinem Opel-Händler, ordert ein bestimmtes Teil und der mehr oder weniger freundliche Verkäufer offeriert einem statt des erwarteten Teils ein kurz und bündiges "nicht mehr lieferbar". Auf die Frage wo dieses Teil denn eventuell noch zu bekommen sei erntet man meist nur Achselzucken. Einige ganz pfiffige Händler erbarmen sich eventuell noch im Werk oder bei Matz in Flensburg anzufragen, aber damit ist Ihre Weisheit dann meist auch am Ende. Nun steht der unorganisierte Manta-A Fahrer vor einem aus seiner Sicht unlösbaren Problem. Jetzt weicht der Optimismus oft der Resignation und es gibt leider noch viele, die ihren Manta in dieser Situation auf den Schrott schieben oder einfach das Interesse an diesem tollen Auto verlieren. Wir müssen versuchen die Ersatzteilsituation entscheidend für uns zu verbessern. Von einem Auto, welches in solch hohen Stückzahlen gefertigt würde wie der Manta-A erwartet man, daß auch noch 10 Jahre nach Produktionseinstellung nicht von so starken Ersatzteilproblemen genervt wird, wie es leider der Fall ist. Die Probleme vor denen wir im Moment stehen erwartet man eher von einem hochkarätigen Sportwagen, mit geringer Auflage. Hier nur ein paar nicht mehr lieferbare Teile: Seitenteile hinten links, Radlauf vorne links, Rahmenteile, GTE-Tank usw... Hier beginnt aber auch der gewisse Reiz und es zeigt sich genau wer wirklich ein Manta-A Freak ist und nicht nur mal so zur Show fährt. Diese Ersatzteilprobleme, aber auch die alljährlichen Treffen bringen uns immer mehr zusammen und so entstehen viele überregionale Freundschaften, die uns Manta-A Fahrern sehr nützlich sind und noch sein werden. Wir müssen versuchen eine große Einheit zu bilden wenn es darum geht die Ersatzteilprobleme zu beseitigen. 2 oder 3 Leute werden es nie schaffen Seitenteile oder Radhäuser nachzufertigen zu lassen. Wenn wir uns aber in diesem Punkt zusam-

menschließen und z.B. 100 Seitenteile oder Radhäuser bestellen, dann sieht die Sache ganz anders aus. Bestes Beispiel dafür liefern die GT-Fahrer. Mit vielen Leuten die alle bei diesem Problem an einem Strang ziehen läßt sich auch bei einem Riesen wie Opel etwas bewegen. Wenn wir so etwas machen wollen, müßten wir z.B. 80-100 konkrete Bestellungen für ein ganz bestimmtes Teil vorliegen haben, dann auf "wir hätten ganz gern...", ohne konkrete Bestellung, rührt bei Opel keiner einen Finger. Also, wenn auch Ihr es satt habt, dann schreibt mir, oder ruft mich an, damit wir endlich mal was ins Rollen bringen.

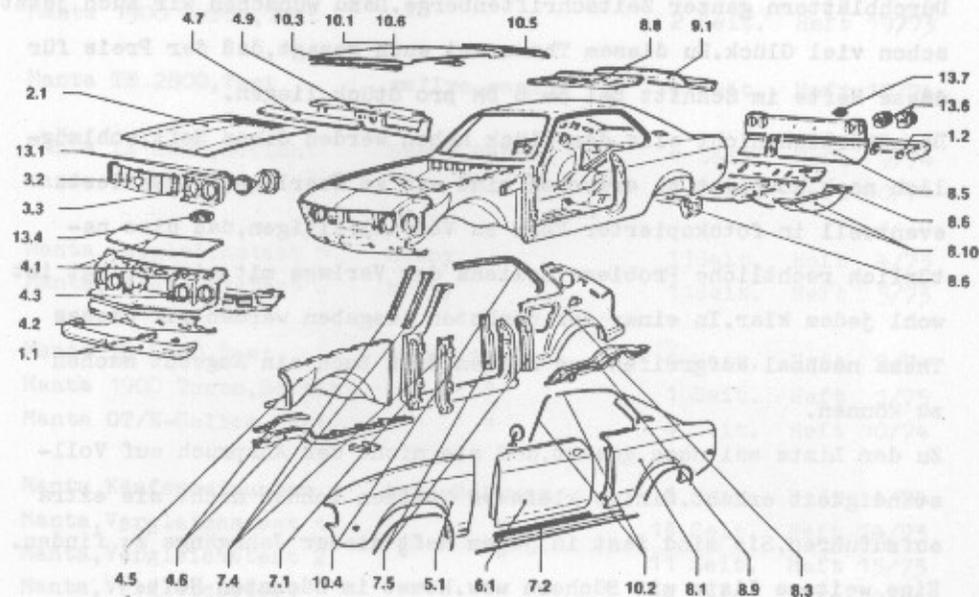
Buer Kalle

K.H. Engelmann

Budjadinger Str. 350a

2900 Oldenburg

Tel.: 0441 / 391181



Literatur über den Manta-A ist knapp und heute nur noch schwer aufzutreiben. Bis auf ein oder zwei Reparaturhandbücher und die Original-Betriebsanleitung besitzen die meisten Manta-A Fahrer keine Literatur oder Bildmaterial über den Manta-A. Um dieses Manko etwas auszugleichen werden wir in jeder Ausgabe einen Test aus der Zeit von 1970-75 abdrucken, Sie kommen fast ausnahmslos aus den damals gängigen Automobilzeitschriften. Teilweise benutzen wir ebenfalls diese Tests um unsere Berichte sachlich zu fundieren. Nun, jeder weiß vielleicht, daß eine Auto-Motor-Sport Zeitung von 1971 oder so nicht an jeder Ecke herumliegt, denn dazu gibt es mittlerweile zuviele Sammler die diese Zeitungen schon längst aufgekauft haben. Anschließend an diesen Bericht geben wir eine Liste heraus auf denen die Test aufgeführt sind die damals in den gängigen Autozeitschriften erschienen sind. Anhand dieser Liste ist man dann in der Lage auf Flohmärkten und dergleichen gezielt nach Heften aus dieser Zeit zu suchen und spart sich somit das lästige Durchblättern ganzer Zeitschriftenberge. Dazu wünschen wir Euch jetzt schon viel Glück. Zu diesem Thema sei auch gesagt, daß der Preis für diese Hefte im Schnitt bei 5 bis 6 DM pro Stück liegen.

Da natürlich nicht alle das Glück haben werden diese Heft, wohlmöglich noch komplett, zu erwerben sind wir am Überlegen diese Tests eventuell in fotokopierter Form zu vervielfältigen, das dies natürlich rechtliche Probleme seitens der Verlage mit sich bringt ist wohl jedem klar. In einer der nächsten Ausgaben werden wir dieses Thema nochmal aufgreifen und hoffen dann Euch ein Angebot machen zu können.

Zu der Liste sei noch gesagt, daß sie nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Einige kleinere Notizen lohnen nicht sie extra aufzuführen, Sie sind fast in jedem Heft dieser Jahrgänge zu finden. Eine weitere Liste mit Büchern usw. kommt im nächsten Heft.

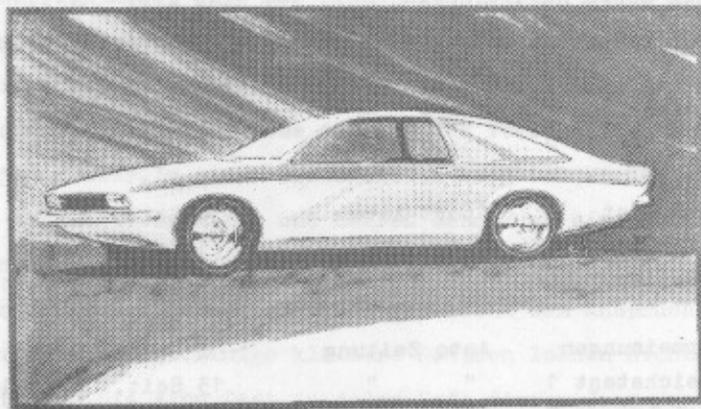
## Literaturverzeichnis Manta-A Teil 1

### Deutsche Autozeitungen:

Opel Manta, Fahrbericht	Auto, Motor u. Sport	7 Seit.	Heft 19/70
Manta Studien	" " "	8 Seit.	Heft 21/70
Manta 1900 SR, Test	" " "	8 Seit.	Heft 23/70
Manta SR-Steinmetz	" " "	8 Seit.	Heft 19/71
Manta 1200, Test	" " "	6 Seit.	Heft 12/72
Manta 1900 Turbo, Test	" " "	6 Seit.	Heft 24/73
Manta TE 2800, Bericht	" " "	1 Seit.	Heft 26/73
Manta GT/E 1900, Test	" " "	4 Seit.	Heft 20/74
Manta TE 2800, Test	" " "	4 Seit.	Heft 21/74
Manta, Fahrbericht	mot	7 Seit.	Heft 19/70
Manta, Test	"	7 Seit.	Heft 24/70
Manta & Wohnw., Fahrbericht	"	3 Seit.	Heft 12/71
Manta 16 S, Dauertest 1	"	4 Seit.	Heft 13/71
Manta 16 S, Dauertest 2	"	8 Seit.	Heft 22/71
Manta SR-Steinmetz, Test	"	3 Seit.	Heft 4/72
Manta/Ascona 1200, Test	"	5 Seit.	Heft 11/72
Manta Berlinetta, Test	"	3 Seit.	Heft 7/73
Manta 1900 Turbo, Test	"	2 Seit.	Heft 19/73
Manta TE 2800, Test	rallye racing	4 Seit.	Heft 10/74
Manta TE 2800, Bericht	Sport Fahrer	1 Seit.	Heft 9/74
Manta TE 2800, Test	" "	6 Seit.	Heft 10/74
Manta, Vergleichstest 1	hobby	11 Seit.	Heft 4/73
Manta, Vergleichstest 2	hobby	11 Seit.	Heft 5/73
Manta TE 2800, Test	Sport Auto	4 Seit.	Heft 9/74
Manta 1900 Turbo, Bericht	" "	1 Seit.	Heft 1/75
Manta GT/E-Celica, Test	" "	4 Seit.	Heft 10/74
Manta, Käufermeinungen	Auto Zeitung	6 Seit.	Heft 4/74
Manta, Vergleichstest 1	" "	13 Seit.	Heft 14/73
Manta, Vergleichstest 2	" "	11 Seit.	Heft 15/73
Manta, Vergleichstest	" "	8 Seit.	Heft 20/74

Auf Grund von berechtigten Forderungen der Opel-Marketing und Design-Abteilung entschlossen sich die verantwortlichen Stellen bei Opel in Europa zum Bau eines Automobils, welches etwas mehr bietet als ein 2-sitziger Sportwagen. Auf dem internationalen Automobilmarkt war ein starkes Interesse an jungen und sportlichen Autos zu verzeichnen. Der Wagen sollte dem Trend der sportlichen 2 u. 2-Limousine für kleine Familien folgen. Er sollte in seiner Ästhetik und Funktionalität nicht durch einfache und simple Produktionskompromisse beeinflusst werden. Es wurde also der Bau einer Limousine mit eindeutig sportlichem Einschlag beschlossen.

Die Geschichte des Manta-A, der im Oktober 1970 in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, begann ca. 1966 bei der Opel-Stylingabteilung, als die prinzipiellen Forderungen an das Design umrissen waren. Einem Entwurf des Designers namens Jordan wurde der Zuschlag erteilt.



Der Manta sollte das Fahrgefühl eines Sportcoupes vermitteln und dabei 5 Insassen Platz zu bieten, ohne in seinen Abmessungen allzu groß zu werden. Diese und andere Erfordernisse beeinflussten stark die Entwicklung des Manta-A. Um ein möglichst kompaktes Aussehen zu schaffen wurden die Front und vor allem die Seitenscheiben einer großen Neigung unterworfen, ohne dabei den Komfort der Insassen zu beeinträchtigen. Die Aerodynamik spielte ebenfalls bei der Entwicklung des Manta eine entscheidende Rolle. Die verantwortlichen Ingenieure legten bei der Gestaltung der Karosserie einen möglichst geringen Luftwiderstand (cw-Wert) zu Grunde, der sich damals hauptsächlich durch eine kompakte Karosserie verwirklichen ließ. Infolgedessen testete Opel die verschiedensten Karosseriemodelle im Maßstab 1:5 im Windkanal des Forschungsinstitutes für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren in Stuttgart, um ein optimales Zusammenspiel zwischen niedrigem cw-Wert und guter Stabilität zu erreichen. Das Ergebnis dieser Arbeiten spiegelt sich in der schnittigen und doch harmonisch verlaufenden Silhouette des Manta wieder.



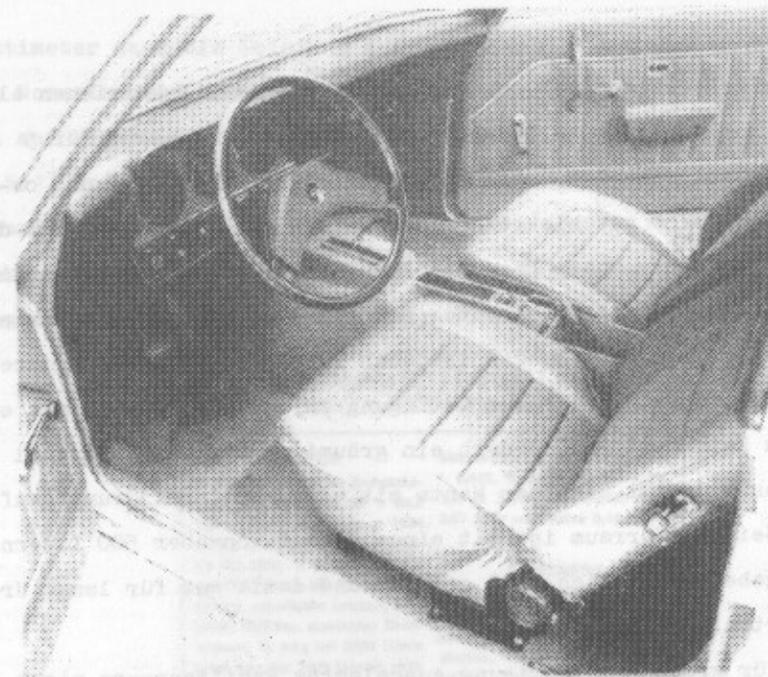
Test: Opel Manta 1600, 1600 s, 1900s September 1970

Die Rivalität zwischen Opel und Ford hat für den durchschnittlichen Autokäufer nur gutes: Beide amerikanischen Tochterfirmen geben sich seit vielen Jahren alle erdenkliche Mühe, in der Gunst des Publikums die Nase vorn zu haben. Und entsprechend intensiv sind auch die beiderseitigen Bestrebungen, diesen Vorsatz in die Tat umzusetzen. Interessanterweise kann Opel das Wetttristen meist für sich entscheiden, denn ein Blick auf die Zulassungszahlen beweist, daß die gängigen Opel-Modelle mehr Käufer finden als die vergleichbaren Autos der Kölner Konkurrenz - mit einer nennenswerten Ausnahme: Sie heißt Capri, und sie entpuppte sich im Verlauf ihrer noch nicht sehr lange währenden Geschichte als solcher Kassenschlager, daß man zumal in Rüsselsheim nicht mehr länger untätig zuschauen wollte. Daran änderte auch nichts der für sich betrachtet gute Verkaufserfolg des Opel-GT, von dem Opel pro Jahr rund 35000 Stück absetzen weiß - wenn auch zum großen Teil in Exportländer. In Deutschland geht der GT weniger gut, von und selbst wenn die Opel-Verantwortlichen beteuern, daß sie mit der GT-Kapazität bestens ausgelastet sind und daß für dieses Auto Lieferzeiten bestehen, verheimlicht das nicht den offensichtlichen Wunsch nach besseren Zugpferden. Wie ein Wagen der gerade rollenden neuen Welle beschaffen sein muß, das zeigte die Konkurrenz mit ihrem Capri in aller Deutlichkeit schon vor knapp 2 Jahren: Sportlichkeit muß in dem zur Debatte stehenden Bereich mit 4 Sitzplätzen gekoppelt sein. Reine 2-sitzer wie der Opel GT sind zu konsequent und kompromisslos. So ist es kein Wunder, daß die Opel-Leute neben dem GT ein Capri-ähnliches Gefährt sehen wollten, ein sportliches Coupe mit akzeptablem Innen- und Kofferraum, zu dem sich junge Menschen ebenso hingezogen fühlen wie etablierte Familienväter, denen die Unterbringung des Kinderwagens vorrangig am Herzen liegt. Der Manta erfüllt, ganz ähnlich wie der Capri, gerade diesen Wunsch in ebenfalls



preiswerter Form, und da es ihn nun gibt, ist zwischen Opel und Ford auch in diesem spezialisierten Verkaufsbereich wieder kämpferische Eintracht eingekehrt; dem Kunden kann es, wie Eingangs schon erwähnt, nur recht sein: Er hat erneut die Wahl, und er ist es auch, der das zu erwartende Rennen entscheiden wird. Da Familien-Coupes oft mit dem bloßen Auge gekauft werden, verwandte Opel bei der Entwicklung des Manta große Mühe darauf, eine adrett aussehende Karosserieform offerieren zu können. Unter bewährter Anleitung des inzwischen in die GM-Zentrale übergewechselten Chef-Stylisten Charles Jordan entstand so eine ansprechende Linie, die sich bei aller Neuartigkeit auf inzwischen typische Opel-Elemente stützt. So präsentiert sich der Manta zwar in völlig neuer Gestalt, aber das er aus Rüsselsheim stammt, kann dennoch kaum verleugnet werden. Besonders deutlich künden davon sowohl Front- als auch Heckpartie: Während nämlich vorne ein stark modifiziertes Kadett-Gesicht mit Doppelscheinwerfern auf

Betrachtung wartet, sorgt das gerade abgeschnittene Heck mit den großen Rund-leuchten für wahrnehmbare GT-Beziehung. Ein Schuß Rekord-Coupe ist ebenfalls vorhanden- unmittelbar an der Stelle, an der sich das Dach zum Heck ergießt, doch muß man sagen, daß der Manta trotz aller erkennbaren Misch-Elemente harmonisch und wie aus einem Guß aussieht- und das bei einer gewissen Zierlichkeit. Diese Zierlichkeit beschränkt sich freilich nur auf den Eindruck, denn effektiv ist der Manta mit einer Länge von 4,34 Metern um genau acht Zentimeter größer als der Capri. Wie üblich bei sportlichen Opel-Autos kann im Zuge einer Sonderausstattung die Linienführung durch schwarze Streifen intensiviert werden- muß allerdings nicht. Das ist auch gut so, denn im Innenraum des Manta in Normalausführung überwiegt das Gutbürgerliche: Lenkrad und Armaturenbrett sind so, wie man sie aus den einfachen Limousinen her kennt, und allein die auf Wunsch lieferbare Rallye-Ausstattung (Manta SR) bietet so nützliche Extras wie den Drehzahlmesser, das Amperemeter oder Ölmanometer.



Der Innenraum selbst ist von angenehmer Größe. Erfreulicherweise verfügt der Manta über große Fensterflächen, die zusammen mit der verhältnismäßig niedrigen Gürtellinie gute Sicht nach vorne und zur Seite gewährleisten. Der hintere Ausblick ist zwar ebenfalls großzügig dimensioniert, aber viel hat man davon nicht: Das Wagenheck läßt sich nicht einsehen- rückwärtiges Parken muß dem eigenen Schätzvermögen überantwortet werden. Kritik verdienen auch die Sitze, die für ein sportliches Coupe dieser Art bemerkenswert schlecht gelungen sind: Obwohl sie vom Aussehen her einen appetitlichen und vernünftigen Eindruck machen, erweisen sie sich nach intensiverem Besitzen als nachgiebig und schlecht profiliert, was vor allem beim schnellen Kurvenfahren nachteilige Folgen hat. Die Position, die der Fahrer und Beifahrer einnehmen, ist dagegen gut: Das Lenkrad kann dank ausgiebiger Sitzverstell-Möglichkeit in angemessenem Abstand ergriffen werden, so daß sich eine entspannte und auch auf langen Strecken bequeme Haltung ergibt.

Diese Möglichkeit besteht gerade während längerer Exkursionen allerdings nur für 2 Leute, denn obwohl der Manta insgesamt für 5 Personen zugelassen ist (was Opel offiziell bescheinigt) und obwohl man ihm eine geschickte Raumaufteilung zugestehen muß, ist der Fond-Raum effektiv knapp bemessen. Immerhin aber muß man sagen, daß gerade an dieser Stelle bei einem solchen Auto kaum mehr erwartet werden kann, zumal es gelungen ist, auch für große Fond-Passagiere respektable Kopf-Freiheit zur Verfügung zu stellen. Dennoch ist er natürlich kein 5-sitzer, sondern ein grämiger 2 plus 2. Speziell unter diesem Aspekt kann der Manta mit einem weiteren Trumpf aufwarten: Sein Kofferraum ist mit einem Inhalt von über 500 Litern (werksangabe) beachtlich groß geraten und damit gut für lange Urlaubsfahrten.

Daß ein für Großserienfertigung ausgelegtes Familiencoupe nicht aufsehenerregend motorisiert sein muß - dafür ist der Capri von Ford der beste Beweis. Bei Opel handelte man, was den Manta angeht, nach genau gleichem Rezept und gab dem jüngsten Sproß exakt das unter die Haube, was ohnehin schon im Regal liegt. Diese Art Motorisierung hat Vor- und Nachteile, denn sie ist einerseits billig und problemlos, andererseits aber auch ohne jeglichen Reiz, zumal die Motoren schlicht vom Rekord stammen. Für kleine Unterscheidungen wurde freilich trotzdem gesorgt, denn neu im Programm ist ein 1,6 Liter-Vierzylinder, der sich von der im Rekord verwendeten Ausgangsbasis mit 1,7 Liter Hubraum durch eine um 3 Millimeter reduzierte Zylinderbohrung unterscheidet. Durch diese Hubraumsenkung auf 1584 Kubik-

Motor	PS bei U/min	Beschleunigung 0 bis 100 km/h	Höchst- geschwindigkeit
1600	68/5200	17 sec	154 km/h
1600 S	80/5200	14 sec	164 km/h
1900 S	90/5100	13 sec	170 km/h

zentimeter sank die Leistung auf 68 PS, was allerdings nur für die mit Normalbenzin auskommende Standardversion gilt. Daneben nämlich und auf Wunsch gibt es denselben Motor mit höherer Verdichtung (9,5:1) und 80 PS Leistung und als weitere Alternative den unverändert übernommenen 1,9 Liter-Rekord-Motor mit 90 PS. Insgesamt stehen also 3 verschiedene Antriebe zur Verfügung, die dem Manta zu folgenden Fahrleistungen befähigen sollen (siehe S. 20 unten.).

### Opel Manta SR 1,6 S und 1,9 S (Werte für 1,9 S in Klammern)

<b>MOTOR</b> Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 85 x 89,8 (93 x 89,8) mm, Hubraum 1584 (1897) ccm, Verdichtungsverhältnis 9,5 (9,0) : 1, Leistung 80 PS bei 5200 U/min (90 PS bei 5100 U/min), spezifische Leistung 50,5 (47,4) PS/Liter, maximales Drehmoment 12 mkg bei 3800 U/min (14,9 mkg bei 2500 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5200 U/min 12,1 m/s (5100 U/min 11,9 m/s), Flachgelegte Kurbelwelle, obeliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 6,5 (5,8) Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 3,0 Liter, 1 Solex Fallstromvergaser 32 DIDTA-4, mechanische Kraftstoffpumpe, 48 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 420 Watt.	Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,0, R. 3,317, Achsantrieb 3,89, 3,67 oder wahlweise 3,44.
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b> Antrieb auf die Hinterräder, mechanisch betätigte Ein Scheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit	<b>FAHRWERK</b> Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern und Schubstreben, hinten Starrachse an Längs- und Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 x 13, Görtelreifen 185/70 x 13.
	<b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b> Radstand 2430 mm, Spur 1331/1320 mm, Außenmaße 4343 x 1632 x 1345 mm, Leergewicht 970 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1335 kg, Zuladung 365 kg, Leistungsgewicht nach Leergewicht 12,1 (10,8) kg/PS.

Der Fahrindruck bestätigt denn auch, daß man es mit braven und keinesfalls übermäßig starken Aggregaten zu tun hat: Nach Anlassen ertönt vertrautes Rekord-Geräusch, und auch die Leistungsentfaltung ist etwa so, wie man sie von den stärker motorisierten Mittelklasse-Modellen gewohnt ist. Wir fuhren den Manta mit dem 80 und 90 PS-Motor, was auch nicht in der Grünschulisse, wohl aber im Antritt

deutlich voneinander unterscheidet. An dieser Stelle muß man ohnehin sagen, daß der Manta erst mit dem 90 PS starken Antrieb Freude zu machen beginnt und in dieser Ausführung auch die (auf Wunsch lieferbare) Automatik gut vertägt. Das Fahren mit den bloßen 80 PS hat dagegen mehr beschaulichen Charakter, wozu freilich jenseits der effektiven Meßwerte das psychologische Moment des immer etwas kraftlos wirkenden Rekord-Vierzylinders hinzukommt. Daran ist vor allem der "näselsnde" Motorklang nicht ganz unschuldig, wer sportlichen Sound etwa nach Art des Rallye-Kadett erwartet, sieht sich bitter enttäuscht. Dieser Umstand muß indessen nicht nur nachteilig sein, denn bei nüchterner Betrachtung läßt sich einem sanften Naturell durchaus positives nachsagen: Auch bei höheren Drehzahlen bleibt der Geräusch-Pegel in angenehmen Grenzen, wozu noch die Beruhigung kommt, mit einem bestens ausgereiften Großserien-Aggregat unterwegs zu sein. Das beruhigte Publikum ist es wohl auch, das Opel vorerst vor einem wirklich starken Manta zurückschrecken läßt.

Daß man trotzdem über eventuelle Leistungssteigerungen nachgedacht hat, beweist unter anderem die von Opel neu entdeckte 1,6 Liter-Klasse, in der der Manta mit vorläufigen 80 PS antritt. Daß es, wenn auch zunächst für sportlichen Einsatz, mehr werden können, steht außer Frage - schließlich gibt es ja die dem Hause verbundene Firma Steinmetz.

Der Wunsch nach mehr Leistung wird um so stärker, je mehr man den Manta auf Kurvenreichen Strecken bewegt hat. Denn keine Frage: Von Übermotorisierung kann keine Rede sein. Tatsächlich läßt sich dieses Auto unter allen nur denkbaren Bedingungen schnell und außerordentlich sicher bewegen, ganz gleich, ob nur einfach geradeaus oder zügig um Kurven gefahren werden soll. Besonders beeindruckend ist die gutmütigkeit in schnellen Biegungen, die sich mit einem Minimum an fahrerischen Geschick umrunden lassen. Der gute Gerade-

auslauf und ein Kurvenverhalten, das mit weitgehend neutralen Tendenzen zum unproblematischsten überhaupt gehört, sind das Ergebnis sorgfältiger Fahrwerksabstimmung, bei der auch der Komfort nicht zu kurz kam. Denn während bislang die gutliegenden Opel-Autos mit teilweise erheblichen Komfort-Einbußen aufwarteten, ist beim Manta erstmals ein bemerkenswerter Kompromiß in den preisgünstigen Preisklassen entstanden. Besonders deutlich wird der diesbezügliche Vorzug des neuen Autos, wenn man es mit dem zwar ebenfalls gut liegenden, aber dafür extrem harten Rallye-Kadett vergleicht: Sowohl kleine wie große Unebenheiten werden samt Kopfsteinpflaster gut geschluckt, so daß man dem Manta nicht zuletzt auch wegen seiner geringen Abrollgeräusche und Vibrationsarmut von Motor und Kraftübertragung gute Alltagstauglichkeit bescheinigen muß. Die relativ großen Federwege sorgen übrigens für eine spürbare Seitenneigung in Kurven, doch ist dies - wie diverse gut liegende Autos aus Frankreich beweisen - nicht mehr als ein effektiv unwichtiger Schönheitsfehler.

Der Manta heißt Manta, weil das Wort kurz und prägnant ist und - so hofft man wenigstens bei Opel - bald in aller Munde sein wird. Das Rüsselsheimer Unternehmen will den Wagen auf lange Zeit hin bauen und das bis zu 500 mal am Tag. Ob sich der Manta in diesem Maß absetzen läßt, bleibt freilich abzuwarten, denn ein Großteil der potentiellen Käuferschaft ist schon versorgt - mit dem Capri von Ford. So bleibt dem Manta nach Lage der Dinge die Rolle eines Hechts im Karpfenteich erspart. Aber verkaufen lassen wird sich der Manta mit Preisen zwischen 8000 und 9000 Mark dennoch gut: An Leute die ihren Capri gerne von Opel hätten.

Klaus Westrup

Manta-A Zeitung Anzeigenservice

Jeder der die Manta-A Zeitung gekauft hat, kann in ihr auch kostenlos Kleinanzeigen aufgeben. Hierzu ist das in der Zeitung abgedruckte Originalformular zu verwenden. Trennt das Formular ab und füllt es bitte in DRUCKBUCHSTABEN aus. Hierbei sind Satzzeichen und Wortzwischenräume mitzurechnen! Und die Anzeige darf max. 5 Zeilen lang und 25 Zeichen breit sein. Vergesst bitte nicht eure Adresse oder Telefonnummer mit anzugeben, ferner bitte die Rubrik (Suche, Biete) ankreuzen. Das ausgefüllte Formular ist zu senden an:

Rainer Manthey

Wrangelstr. 38

2300 Kiel 1

-----

SUCHE: \_\_\_\_\_

BIETE: \_\_\_\_\_

-----

Adresse od. Tel.: \_\_\_\_\_

Bitte hier eure vollständige Adresse und eventuell auch die Telefonnummer angeben für eventuelle Rückfragen:

NAME : \_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

TELEFON : \_\_\_\_\_

Verk: Manta-A, TÜV 9/86, 118000 km gelaufen, Motor 14000 gelaufen, 1,9 Liter auf 2,0 Liter aufgeb., 45er Doppelverg., EL.46, AL.40, 316er Nocke, Verbr., 235er, Lexmaul-Ausp., Kupplung neu, Transistorzündg., Ölkühler, Schalens., Hecksp., High Jacker, Lenkrad 340 mm, Heckjalousie, Zusatzinstr. u.v.m Preis: 6500.- DM. T.Hübner, Tel.: 030 / 6863786

Verk: Innenheckjalousie u. Sportspiegel (Fa. Vitaloni) f. Manta-A. Stückpreis 10.- M. Rudolphi, Lesewitzer Steig 13, 1 Berlin 27, Tel.: 030 / 4315539	Verk: Verbr. f. Manta-A, hi. links, vo. rechts, vo. links, 324 grad Nockenwelle gebr., 2x2 40er Doppelverg., Zylinderk.m. Sportnocke u. verst. Ventildfedern. T.Hübner, Tel.: 030 / 6863786
Verk: Kompl. Einspritzanlage für Manta-A 19 E. Wenig gelaufen. Preis: 1000.- Tel.: 04334 / 842	Verk: 16 S Motor für Manta-A in gutem Zustand ca. 60000 km gel., und diverse gebr. Manta-A Teile. Preise: VHS Tel.: 0431 / 711831
Verk: gebrauchte Kotflügel, Türen und andere Ersatzteile für Manta-A Tel.: 0431 / 528319	Verk: ATS 8x13 mit 235/60, neu, da Nagel im Reifen für 100.- Demircol, Naunynstr. 3, 2. OG rechts 1000 Berlin 36
Verk: Doppelvergaseranlage für Opel Rekord C Sprint. Preis: VHS Tel.: 04402 / 3118	Verk: Manta-A 1,9, 85000 gelaufen, 235er, 8x13, neue Reifen u. Auspuff, Commodore Armaturen, neue Türen u. Innenausstattung, spez. Front u. Heckspoiler, dunkelbl., Preis: VHS Tel.: 04402 / 3118

## Schlußwort

Wir hoffen, daß Euch diese erste Ausgabe der Manta-A Zeitung gefallen hat, und das für jeden von Euch etwas dabei war. Wenn diese Zeitung so anläuft, wie wir uns das im Moment vorstellen, dann wird der redaktionelle Teil in den nächsten Ausgaben auch größer und auch für Manta-A Insider und Freaks interessanter werden. Das man mal Fehler, insbesondere Tippfehler, macht bitten wir zu entschuldigen. Falls Ihr zu dem Einen oder Anderen Artikel etwas zu sagen habt, dann, wie schon zu Anfang erwähnt, schreibt bitte an die Redaktion. Macht bitte auch von der Möglichkeit gebrauch in der Zeitung eine Anzeige aufzugeben. Für den Käufer einer Manta-A Zeitung ist sie ja kostenlos; und eine Anzeige in dieser Zeitung wird fast nur von Manta-A Fahrern gelesen!

Bis zum nächsten Mal

Die Redaktion



Die Nr.2 der Manta-A Zeitung erscheint Anfang März 1986 mit voraussichtlich folgenden Themen: Produktionszahlen des Manta-A  
Manta-A Geschichte 2.Teil  
Bericht u. Test: TE 2800  
Manta-A Treffen 1986 ja oder nein ?