

Neu. Manta GT/E

77 kW (105 PS), Einspritz-Motor.



Der sportlichste der sportlichen Mantas. Besondere Kennzeichen: ausstrahlender Doppelschein, Zagato-Halogen-Scheinwerfer, Sport-Vollvergrößerer, breiter Radstrahler, Motorhaube, Kotflügel und Heckspoiler in schwarz.

Ein Blick über die Motorhaube: Eine Manta mit einem 2000-cm³ 16-V-Einspritzmotor, Nennleistung 5 U/min, 120 km/h nach DIN, 77 kW (105 PS), 150 km/h, Höchstleistung 180 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,5 s.

Neu: Luftreserviermechanismus, regenerative Scheinwerfer, sportlich angedacht, Doppelscheinwerfer bei Überholmanövern, Heckverkleidung, Ölwanne.



Stoßdämpfer, Lenkstange, Lenkung, Kontaktschalter, Servolenkungs-Scheibentrenner, die auch lange Einbauten nicht abschneiden.

Der Innenraum: sattdunkel-schwarz, Körpergepolsterte Sitze, 60-h-Kurven für sicheren Halt auf den Straßen, Dreipunkt-Sicherheitsgürtel mit Einhandbedienung, Genau- und Kilometer-Tachometer, Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Anzeigenmeter.

Wichtigster Moment an Bord: Sie sind Manta im Griff.

Auch im Urlaub im Sie-Id. Über 4.500 Opel-FURGERSERVICE-Kunden sind Stationen überall in Europa.

Opel Manta. Wenn Ihnen gewöhnliche Autos zu langweilig sind.

Manta-A Zeitung

Nr.3

Juli 1986



Manta-A Zeitung

Inhalt:

Vorwort.....	S. 1
Fulda - Treffen.....	S. 2
Kurz - Infos.....	S. 4
Test TE 2800.....	S. 7
Kaufberatung.....	S. 15
Manta - A Clubs.....	S. 20
Treffen, Geesthacht.....	S. 23
Rösselsheim - Treffen.....	S. 24
Dänemark - Treffen.....	S. 26
Anzeigen.....	S. 27

Impressum

Herausgeber u. Verleger
Rainer Manthey
Wrange str. 38
2300 Kiel 1

Redaktion
R. Manthey

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

Auflage
350 Exemplare
Preis
5,00 DM

Kiel, den 9.6.86

Liebe Manta-A Freunde !

Diese Ausgabe widmet sich hauptsächlich den 3 bisher gelaufenen Treffen in Fulda, Rüsselsheim und Dänemark. Wobei das Treffen in Dänemark in der letzten Ausgabe leider nicht mehr angekündigt werden konnte, da noch kein Programm zur Verfügung stand. Auf den Treffen hat sich gezeigt, was die einzelnen Organisatoren so drauf haben, und vor allem, was macht ein Organisator wenn es mal nicht mehr weitergeht. Doch darüber mehr in den einzelnen Berichten.

Eines haben diese Treffen aber doch gezeigt: Interesse an Manta-A Treffen ist vorhanden. Das haben die teilweise hohen Teilnehmerzahlen bewiesen. Schade ist nur, daß die Treffen sehr dicht zeitlich aufeinander lagen. Es wäre besser die Treffen zeitlich auf den Sommer zu verteilen. Um hier aber mit den Clubs, bzw. mit deren Vorsitzenden Kontakt in Sachen Treffen zu bekommen, schlage ich die Gründung eines Dachverbandes der Manta-A Clubs vor. Das hieße nichts anderes, als daß ein Vorsitzender eines Manta-A Clubs zum Vorsitzenden des Verbandes gewählt werden würde. Dieser sogenannte "Chef" hätte dann die Aufgabe die Veranstaltungen der Clubs, mit denen er in ständigem Kontakt stehen sollte, zeitlich zu koordinieren. Weiterhin sollte er sich darum bemühen, daß die Treffen mehr verteilt in Deutschland stattfinden. So kann der einzelne Manta-A Interessent besser zu einem Treffen animiert werden, ohne das er 700 oder mehr Kilometer fahren muß. Wie gesagt, ist dies alles nur ein Vorschlag, den ich an die Clubs richte. Ich würde mich freuen, wenn ich in der nächsten Ausgabe schon etwas über dieses Thema schreiben könnte. Also, frei nach dem Motto. "Vorsitzende aller Clubs vereinigt euch", setzt Euren Schreiber in Gang und schreibt mir zu diesem Thema einmal.

Nun kurz zu einem anderen Thema: Den Anzeigen in der Zeitung. Trotz der steigenden Auflage macht Ihr von der Möglichkeit in der Zeitung **kostenlos** zu inserieren, so gut wie keinen Gebrauch. Schade eigentlich. Dabei ist es doch wohl ein Unterschied ob man für fast 100.- DM in Auto-Motor-Sport annonciert oder kostenlos bei uns. Ich würde sagen, daß unsere Zeitung mindestens so viele Manta-A Fahrer lesen, wie die Auto-Motor-Sport. Deshalb: Macht bitte von diesem Angebot Gebrauch, es kann nur Euer Vorteil sein. Bis zum nächsten Mal.

Rainer Manthey

Bericht vom Treffen in Fulda 17.-19. Mai 1986

Das von dem Manta-A Club Fulda Rhön veranstaltete Treffen fand direkt in Fulda statt. Es hatten sich 54 Teilnehmer vorher angemeldet. Doch im Laufe des Treffens wurden insgesamt 166 Manta-A gezählt. Eine Menge, mit der keiner gerechnet hatte. Um es vorweg schon zu sagen: Das Treffen war ein voller Erfolg.

Der Manta-A Club Fulda-Rhön hatte zum ersten mal ein solches Treffen organisiert, und wie ich von sehr vielen Teilnehmern hörte, waren alle mit der Organisation zufrieden. Am Samstag den 17. Mai reisten ca. die Hälfte der Teilnehmer an, meistens diejenigen mit einer weiten Anreise. Nachdem man seine 35.- DM Teilnehmergebühr bezahlt hatte, wurde man auf einen, eigens nur für Teilnehmer, abgesperrten Parkplatz gelassen um seine Sachen auszupacken. Der Zeltplatz war gegenüber dem Parkplatz und sollte nicht von Autos befahren werden, was auch allgemein befolgt wurde. Nach dem Zeltaufbau wurden wir durch den Veranstalter im Festzelt um 18 Uhr begrüßt. Danach war Grillen bis zum Wecken angesagt. Hier sei noch erwähnt, daß man während des ganzen Treffens Bier und andere Getränke zu zivilen Preisen im Festzelt kaufen konnte. Von dort aus wurde man auch den ganzen Tag mit Musik versorgt. Wer den nächsten Morgen schon zwischen 8 u. 9 Uhr erlebte, der konnte sich gegen vorher ausgegebene Essensmarken im Festzelt ein Frühstück abholen und dort einnehmen. Danach wurde mit ersten Sichtungungen für die Wahlen unter den Mantas begonnen. Während des ganzen Sonntages reisten ständig neue Teilnehmer an. Um 17 Uhr begann die Hauptveranstaltung mit einer Tobola, dessen Lose man den ganzen Tag lang kaufen konnte. Hier sei besonders den

FULDA-Gummiwerken gedankt, die eine große Anzahl an wertvollen Preisen stifteten. Nach der Verlosung wurden die Preise in den Manta-Konkurrenzen verteilt. Es wurden 3 Kategorien gewählt: Originalzustand, Verbreitert und Unverbreitert. In jeder Sparte wurden 3 Preise vergeben. Weiterhin wurde der größte anreisende Club prämiert. Diesmal war es der Manta-A Club Main-Spessart mit 12 Fahrzeugen. Danach war wieder Grillen bis zum umfallen Trumpf. Am nächsten Morgen wurde nach Frühstück und Zeltaufbau eine Convoi-fahrt veranstaltet, an dem ca. ein Drittel der Manta-A teilnahm. Danach wurden die Clubs zu den Autobahnen und Bundesstraßen geleitet. Insgesamt ein sehr gut organisiertes Treffen, bei dem es kaum Leerlauf gab und die Stimmung eigentlich immer gut war. Es hat sich gelohnt nach Fulda zu fahren!



LEIDINGER – TUNING

6639 Rehl.-Eimersdorf Kapellenstraße 5 Tel. 06835 / 6245

bietet:

- * **Alles für Euren Manta - A**
sämtliches Zubehör, sowie alle erhältlichen Ersatzteile
- * **Ersatzteil- und Zubehörkatalog** (3,-- DM in Briefmarken)
- * **Leidinger Top-Verbreiterungen**
übertreffen alles bisher dagewesene in Qualität und Paßgenauigkeit. **100%ig verarbeitet**, wie alle von **uns** hergestellten GFK-Teile, mit **TÜV** (siehe Foto)
Verbreiterung vorne auch mit Kotflügel (integriert) in Vorbereitung
- * **Sport-Fahrwerke**
- * **Leidinger Fächerkrümmer für alle Modelle** (Einspritzer, Doppelvergaser und Serienmotoren), der **einzige** Fächerkrümmer mit Verrohrung bis zum Mitteltopf, desweiteren **spezielle** Hosensrohre (60mm Ø) und Sportauspuffanlagen
- * **ständige Neuentwicklungen**

Ab Juli : Manta-A/Ascona-A Katalog 5.- DM

*** LEIDINGER immer für Euch im Einsatz**

Manta-A Treffen in Horsens (Dänemark), 26. u. 27. Juli 1986

Der Manta-A Club Fünen / Südjylland veranstaltet sein Jahrestreffen in diesem Jahr wieder in Horsens. Es findet direkt bei einem Opel-Handler statt. Am Abend gibt es ein großes Fest mit Essen, welches in der Teilnehmergebühr enthalten ist (ca. 30.- DM). Zeltmöglichkeiten sind vorhanden. Wer Interesse an diesem Treffen hat, der kann Unterlagen bei folgender Adresse anfordern.

Ib Jensen, Sondrupvej 12a, DK 8771 Hundslund, 0045 / 6 / 550393

Neuigkeiten aus den USA !

Durch die engagierte Mitarbeit von Iris Klempau (Kiel), ist der Redaktion ein Opel-Club mit Manta-A Fahrern in den USA bekannt geworden. Eine Kontaktaufnahme in die USA wird gerade versucht. Bei Erfolg wird Euch selbstverständlich brüderlich berichtet.

Neuigkeiten aus den Niederlanden !

Der neue Organisator aus den Niederlanden, Ton Doornekamp, Erfgooyersstraat 709, 1222 AX Hilversum, Holland, gibt die Fertigstellung des Videofilms vom 4.int Manta-A Treffen 1985 in Scheveningen bekannt. Das umfangreiche, qualitativ hochwertige Videoband mit Musikuntermalung kann für 25.- DM bei Ton. D. bestellt werden. Das Video kommt dann per Nachnahme. Bitte vergesst bei der Bestellung nicht das Videosystem mit anzugeben (VHS, Beta oder 2000). Raubkopien, daß brauche ich wohl nicht extra zu erwähnen, sind in unseren Kreisen selbstverständlich zu unterlassen. Die Copyrights liegen beim Manta-A Club Nederland.

Michael Rudolphi, Alt-Opel IG

Neuigkeiten aus der Schweiz !

In der Schweiz herrscht im Moment Funkstille. Aber der Manta-A Club Kiel hat in Rüsselsheim zu einigen Schweizern Kontakt aufgenommen, und es wurde uns gesagt, daß es in Zukunft wieder einen Club geben soll. Der Kieler Club plant einen Urlaub im nächsten Jahr in der Schweiz. Dann können wir mehr berichten.

Neuigkeiten aus England !

In Großbritannien gibt es einen neuen Kontaktmann:

Bill Watt, 8 Woodpecker Close, Twyford, Berkshire, RG 10 0BB.

Er bedankt sich für die Einladung zum 5.int. Manta-A Treffen bei Hamburg, und wird die 15 köpfige Truppe die sich "Opel Manta Owners Club" nennt informieren. Der britische Club ist mangels Masse für Manta-A und Manta-B Fahrer gemeinsam gegründet worden. Aber schon zeichnet sich eine Spezialisierung der A-Fahrer ab. Auch eine britische Manta-A Zeitung gibt es. In dieser Zeitung, deren Inhalt aus Platzgründen hier nicht abgedruckt werden kann, wird in folgenden Rubriken berichtet: Neuigkeiten, Mitglieder, Sparten, Technische Möglichkeiten, Test Repros, Verkäufe und Treffen. Das letzte Treffen in Großbritannien war leider schon im März. Der Termin wurde uns leider erst nach Druck unserer Nr.2 bekannt. Ich hoffe aber den nächsten Termin rechtzeitig zu erfahren und bekannt geben zu können. Ansonsten würden sich Bill und seine Freunde sehr über ein persönliches Treffen mit jedem einzelnen von Euch, wann immer Ihr in Großbritannien seit, sehr freuen. In der Hoffnung, daß möglichst viele von Euch dazu Gelegenheit haben werden, verbleibe ich bis zu nächsten Mal,

Michael Rudolphi

Interessantes aus Schleswig Holstein !

Vor kurzen hatte ich Gelegenheit einen Einblick in die Zulassungszahlen für PKW in Schleswig Holstein zu werfen. Die Quelle kann ich aus Euch sicher verständlichen Gründen hier nicht nennen.

Das die Manta-A bei uns im nördlichsten Bundesland nicht gerade an jeder Ecke herumstehen, wird jeder merken, der mal hier Urlaub macht. Die Leute fahren lieber VW. Wenn die wüßten, was denen entgeht ! Doch nun zur Sache.

In Schleswig Holstein waren im Juli 1984 noch etwa 683 Manta-A zugelassen. Nicht viel, aber es kommt noch besser. Die Zahl verringerte sich bis Anfang Februar 1986 auf 320 Fahrzeuge. Denkt dran, wir sprechen von Manta-A und nicht vom Lamborghini Countach !. Von diesen Fahrzeugen sind den 3 Clubs in Schleswig Holstein etwa 180 Stück bekannt. Der Rest fährt unbekannt durch die Gegend. Von den o.g. 320 Manta sind 30 Stück II GT/E und einer ist ein originaler TE. Und die Zulassungen für Manta-A sind bei uns weiterhin auf Talfahrt, traurig aber wahr. So sind in Kiel (260.000 Einwohner, 60.000 PKW) nur noch 49 Manta-A zugelassen und dessen Halter sind

dem Kieler Club bekannt, oder die Fahrer sind im Club. Trotz dem gehen pro Monat 2-3 Stück den Weg in die Presse bzw. sie werden von unseren Mitgliedern zur Teileversorgung aufgekauft. Der Bericht zeigt deutlich, wie es mit dem Manta-A bei uns bestellt ist. Ich hoffe, daß das kein Bundestrend ist oder wird. Aber es ist anzunehmen. Nach Gesprächen mit vielen Kompetenten Leuten haben wir eine kleine Schätzung für die Bundesrepublik gewagt. Es dürften im Juli 1986 noch ca. 10.000 Manta-A zugelassen sein. Das hört sich viel an, aber wer die erste Ausgabe gelesen hat, der weiß, daß es vor genau 2 Jahren noch über 55.000 waren. Ich kann nur hoffen, daß diese Talfahrt des Manta-A langsam aufhört. Ich werde Euch weiter darüber berichten.

Rainer Manthey

ACHTUNG ! Betriebsanleitung Manta-A (neu) zu verkaufen !

Wer beim Fahrzeugkauf keine Betriebsanleitung bekommen hat, oder sie mittlerweile verlegt hat, kann bei : M. Rudolphi, Lesewitzer Steig 13, 1000 Berlin 27 für 15.- DM eine nagelneue bestellen. In der Betriebsanleitung befinden sich wichtige Bedienungs-, Sicherheits- und Wartungshinweise. Eine einmalige Gelegenheit, die wahrscheinlich nicht wieder kommt. Aber wartet nicht zu lange mit Eurer Bestellung, denn es ist nur noch eine sehr kleine Stückzahl vorhanden. Die Anleitung umfaßt 104 Seiten, 73 Abbildungen und 36 Fotos.

Bestellung durch Überweisung von 15.- DM auf folgendes Konto:

Bank: BHI, Ktonr.: 442388400, BLZ: 100 800 00

MANTA-A ZEITUNG 1. AUSGABE . NACHBESTELLUNG !

Die erste und zweite Ausgabe der Manta-A Zeitung sind bekannterweise total ausverkauft. Wer diese aber trotzdem haben möchte, der kann diese bei mir bestellen. Da doch einige Anfragen zu den beiden letzten Ausgaben gekommen sind, habe ich mich entschlossen diese als **KOPIE OHNE EINBAND** nachzufertigen. Wer also solch eine Kopie haben möchte der schickt mir bitte 5.- DM pro Heft bar per Post zu. Das gilt auch für die Abonnenten der Zeitung. Bitte keine Überweisungen auf mein Konto, und schickt bitte auch keine Briefmarken, da ich die Kopiearbeiten abgeben und auch selbst bezahlen muß. Also, wer noch keine erste oder zweite Nummer hat, der hat jetzt die Chance sie noch zu bekommen. Das Angebot wird vorerst nicht wiederholt.

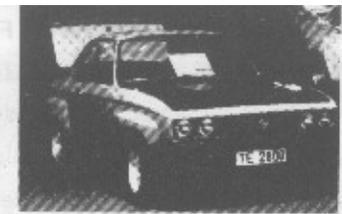
Rubrik TE 2800

Die Zeitschrift 'Sportfahrer' präsentierte ihren Lesern im September 1974 erstmals in einer Spalte (siehe rechts) den TE 2800. Gleich im nächsten Monat kam dann ein recht gut gelungener, objektiver Bericht von Gernot Röthig auf 6 Seiten, den wir für Euch jetzt hier auf den folgenden Seiten reproduziert haben.

Test: Opel Manta TE 2800

Wenn der Commodore beim Manta den Takt angibt. Unmittelbar neben der Rennstrecke von Zolder in Belgien baut eine kleine Firma in Zusammenarbeit mit General Motors eine besonders muntere Version des Manta. Dieser Wagen holt seine Kraft aus dem zweitstärksten Commodore-Motor. Für 20 000 Mark gibt es diesen Super-Manta auch in der Bundesrepublik.

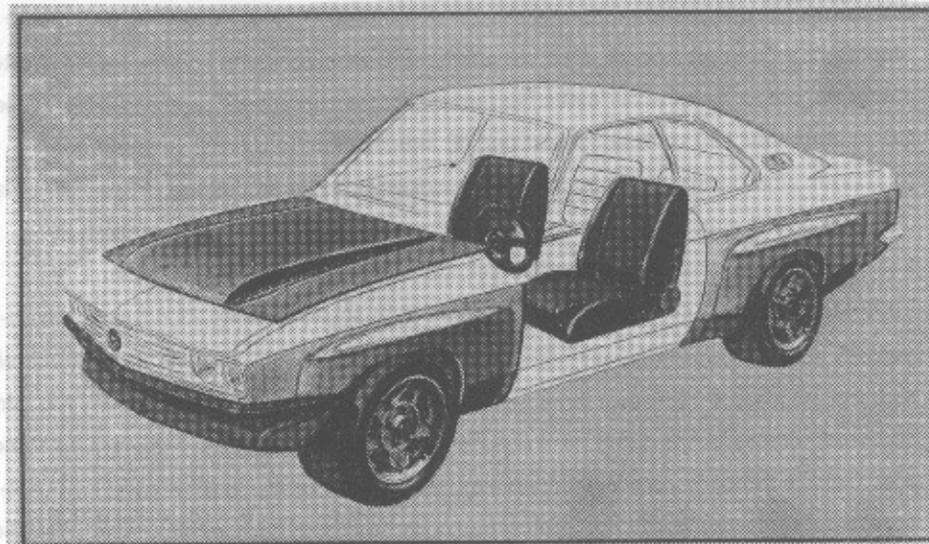
Autobahn-Baustelle. Ein Manta passiert die Stahl-Flachstraße vorschriftsmäßig mit 40 km/h. Ein 2 CV fliegt an ihm vorbei. Die Besatzung eines Streifenwagens - zwischen Büschen seitlich der Autobahn gut getarnt - springt ins Auto und nimmt die Verfolgung auf. Doch das Interesse der Polizei gilt nicht der schnellen Ente, sondern dem Manta. Sein Fahrer wird aufgefordert, auf die Standspur zu fahren und anzuhalten. "Guten Tag. Verkehrskontrolle. Darf ich bitte Ihre Papiere sehen." Das Studium des Führerscheins geht schnell, sehr schnell. Wesentlich größere Aufmerksamkeit dem Kfz-Schein. Sein Inhalt unterscheidet sich deutlich von dem eines normalen Manta-Scheins - genauso wie sich dieser Manta von einem normalen Manta unterscheidet und deswegen auch die Aufmerksamkeit der Gesetzeshüter erregt. Bullige Reifen unter bauchigen Kotflügelverbreiterungen, ein auffälliger Bugspoiler und ein



Klaus Steinmetz, der sich bisher auf das Tunen von Opel-Fahrzeugen beschränkte, hat sein Geschäft erweitert und von Rüsselsheim in das benachbarte Nauheim verlegt. Er importiert nun - exklusiv für Deutschland - Chevron Renn- und Sportwagen und hat eine Ferrari-Vertretung übernommen. Außerdem importiert und verkauft er den Opel Manta TE 2800 (s. Foto), der in Zusammenarbeit mit dem belgischen Sportwagenhersteller Transeurop Engineering entstand und bis zum Frühjahr die deutsche TÜV-Hürde passiert haben soll. Der Super-Manta, äußerlich durch Frontspoiler, Kotflügelverbreiterungen und sieben Zoll breite Leichtmetallfelgen gekennzeichnet, wird von dem 143 PS starken Motor des Commodore GS 2800 angetrieben. Als Preis werden 19980,- DM genannt, die Höchstgeschwindigkeit soll 206 km/h betragen.
Foto: Ferdi Kräling

mächtiger Powerbuckel auf der Fronthaube lassen sich zwar nachträglich bei jedem Manta installieren. Doch bei diesem gehören sie zum serienmäßigen Lieferumfang. Denn genauer betrachtet ist dieser Manta gar keiner. Sein exakter Name lautet TE 2800. TE - das steht für Transeurop Engineering und ist der Name einer Tuning- und Reparatur-Werkstatt nahe der belgischen Rennstrecke Zolder. 2800 - das steht für Hubraum und ist die Volumenangabe des hier verwendeten Sechszylinder-Motors, der aus dem Commodore stammt. Die Basis des TE 2800 bildet - natürlich - die Manta-Karosserie. Kotflügelverbreiterungen, Motorhaube mit Hutze und Frontstoßstange mit integriertem Spoiler dienen einerseits der optischen Unterscheidung zum Serienauto, andererseits der Gewichtsersparnis. Denn all diese Teile sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Und bereits hier zeigt sich, daß die TE-Leute ihr Handwerk verstehen. Denn alle Teile sind sehr sauber gearbeitet und eingepaßt. Lediglich die Motorhaube gerät bei hohen Geschwindigkeiten etwas in Vibrieren. Wesentlich umfangreicher gestalten sich die Arbeiten zum Einbau des Sechszylinder-Motors. Um den fast einen Zentner schwereren Block sicher zu lagern, erhält er zusätzlich zu den vorhandenen Befestigungspunkten noch eine Traverse im Motorraum. Obwohl Vergaser- und Auspuffsystem, Kühlung und Elektrik weitgehend vom Commodore stammen, müssen auch hier eine Reihe von Detailsänderungen durchgeführt werden. So wandert beispielsweise die Batterie aus dem Motorraum in die äußerste Ecke des Kofferraums, um so wenigstens ein kleines Pendant zum schwereren Motor zu schaffen. Darüber hinaus werden Kupplung und Kardanwelle den geänderten Verhältnissen angepaßt, die Hinterachse länger übersetzt und schließlich noch ein 30prozentiges Sperrdifferential installiert. Da es nicht genügt, die deutlich gewachsene Kraft nur bis an die Hinterachse zu bändigen, muß sich auch das Fahrwerk eine gründliche Überarbeitung gefallen lassen. Augenfälligstes Merkmal: Die dicken Reifen der Dimension 195/70 HR 13 auf sieben Zoll breiten Leichtmetallfelgen.

Sie verursachen eine Spurverbreiterung von fast 70 Millimeter. Weitere Änderungen: Die serienmäßigen Schraubenfedern werden gegen härtere ausgetauscht. Auch die Serien-Stoßdämpfer fanden keine Gnade. Dafür gibt es wesentlich voluminösere, die sich zudem noch in ihrer Wirksamkeit individuell verstellen lassen. Und schließlich werden die einfachen Bremsscheiben an den Vorderrädern noch gegen innenbelüftete Scheiben ausgetauscht. Derartig präpariert, stellt sich der TE 2800 als ein Auto dar, das außen etwas anderes verspricht, als es innen hält. Die gesamten



Die äußerlichen Unterschiede: Bugspoiler, Motorhaube und Kotflügelverbreiterungen

sportlichen Accessoires wie Bugspoiler, Kotflügelverbreiterungen, dicke Reifen und auch die im Innenraum installierten Sportsitze sowie das Lederlenkrad lassen auf einen Muskelprotz schließen, der die öffentlichen Straßen nur dazu benutzt, um von einer Rennstrecke zur anderen zu fahren. Doch die Praxis belehrt bald eines Besseren. Der 2.8 Liter-Motor schöpft die Kraft aus dem vollen. Er braucht nicht mit nervösem Gasfuß auf hohe Drehzahlen gejubelt zu werden, um Leistung abzugeben. Vielmehr legt er beinahe aus Leerlaufdrehzahlen richtig los und hat dabei natürlich mit dem relativ leichten Manta (Gesamtgewicht des TE: 1032 kg) leichtes Spiel. Das vermittelt dem Fahrer ein Gefühl der Überlegenheit, die sich nicht in Kavalleriestarts und Kurvenquitschen bestätigen muß. Die satte Kraft in allen Drehzahlbereichen führt dazu, bereits frühzeitig hochzuschalten. Obwohl es dem Triebwerk nichts ausmacht, bis hinauf in die roten Zahlen bei 6200 U/min und auch noch ein Stückchen weiter zu drehen, wird man sich in der Mehrzahl aller Schaltmanöver mit wesentlich niedrigeren Drehzahlen begnügen. Die dabei erreichten Beschleunigungen reichen allemal aus,

um im normalen Verkehrsfluß mitzuhalten. Zweifellos bereitet es jedoch auch ein diebisches Vergnügen, dann und wann der erstaunten Umwelt zu zeigen, daß dieser Manta mehr kann als andere. Und bei optimaler Beschleunigung kommen eben Werte zustande, die für den Fahrer eines Normal-Manta ins Reich der Träume gehören. Der Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der TE in 8,7 Sekunden. Nach weiteren acht Sekunden sind bereits die 140 km/h überschritten. Mit diesen Leistungen zeigt er sich dem fast 20 PS stärkeren Commodore GS/E ebenbürtig, dem 170 PS starken 2002 turbo nur minimal unterlegen, dem derzeit stärksten Capri jedoch überlegen. Die 1000-Meter-Distanz mit stehendem Start wird in ausgezeichneten 29,8 Sekunden absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit schließlich beträgt exakt 195 km/h. Damit tummelt sich der TE 2800 eindeutig in einer Leistungsklasse, für die er nicht konzipiert war. Um so bemerkenswerter ist daher, daß das Fahrwerk doch weitgehend der Leistung standhält. Gerade bei optimalen Beschleunigungsversuchen ist es bei derartigen Kombinationen von drehmomentstarken Motoren und "schwachen" Fahrwerken häufig, daß die Hinterachse die Kraft nicht auf die Erde bringt, sondern sich unwillig schüttelt und rüttelt und ins Tänzeln gerät. Der TE kennt solche Probleme nicht. Einerseits liegt das an der Charakteristik des Motors, der nicht mit brutalem Biß, sondern mit sanfter Gewalt einsetzt. Andererseits hilft die doch noch recht ausgewogene Gewichtsverteilung dem Auto zu optimalen Vortrieb. Denn trotz des schweren Sechszylinder-Blocks auf der Vorderachse, lasten noch rund 45 Prozent des Wagengewichts auf der Hinterachse.

Die 55 Prozent auf der Vorderachse wiederum sorgen dafür - in Zusammenarbeit mit dem Bugspoiler -, daß der Wagen auch bei hohen Geschwindigkeiten eine sehr gute Richtungsstabilität hat und sich von Seitenwind nicht nennenswert irritieren läßt. Dagegen stören ihn Längsfugen oder aufgeklebte Mittelleitlinien, auf die die dicken Reifen etwas nervös reagieren. Die am Testwagen montierten Kleber V 10 GTS mißfielen zudem noch durch laute Abrollgeräusche. Weniger Probleme bereiten die breiten Reifen der Lenkung. Nur bei absolutem Stand des Fahrzeugs verlangt ihre Bedienung nach kräftigen Händen. Sobald das Fahrzeug nur ein bißchen rollt, wird sie durch den großen Lenkrollradius aufgrund der Spurverbreiterung leichtgängig. Der serienmäßige Manta hat sich seit den Tagen seiner Vorstellung vor fünf Jahren den Ruf eines Kurvenkünstlers bewahrt. Dem Manta TE jedoch sind zumindest von den künstlerischen Fähigkeiten des schwächeren Modells einige abhanden gekommen.

DER MANTA TE 2800 IM VERGLEICH

	Manta TE 2800	Opel Commodore GS/E Coupé	BMW 2002 turbo	Ford Capri II 3000 Ghia
Preis (DM)	19 980,-	19 993,-	20 780,-	16 695,-
Hubraum (ccm)	2784	2784	1990	2993
PS bei U/min	142/5200	160/5400	170/5800	138/5300
Literleistung (PS/l)	51,0	57,5	85,4	46,2
Max. Drehm. (mkp)	22/3400	23,3/4200	24,5/4000	24/3000
0-100 km/h (sec)	8,7	8,7	8,2	8,9
Höchstgeschw. (km/h)	195	200	205	195
Leergewicht (kg)	1032	1265	1035	1170
Leistungsgew. (PS/kg)	7,3	7,9	6,1	8,5
Verbrauch (l/100 km)	13,2	17,4	14,5	16,0

Was er bietet, kann eher mit biederer Hausmannskost bezeichnet werden. Er umrundet Kurven je nach Geschwindigkeit mehr oder weniger untersteuernd, und daran läßt sich auch mit Lastwechseln oder mit Gas nicht viel manipulieren. Dieses zweifellos unproblematische, jedoch keineswegs sportliche Fahrverhalten muß ebenfalls als Indiz dafür gewertet werden, daß das Äußere des Wagens etwas anderes verspricht, als das Innere hält. In etwas längeren Kurven macht sich zudem ein Übel bemerkbar, das direkt den Zenith-Vergasern anzulasten ist. Ihnen bleibt nämlich die Spucke weg. Oder genauer gesagt: Da auch das Benzin in der Schwimmerkammer den Gesetzen der Fliehkraft unterliegt, drängt es in den Kurven an die Kammerwände und durch die Düsen fegt nur noch Luft. Daraus aber kann der Motor keine Kraft produzieren. Dem TE-Fahrer bleibt nichts anderes übrig, als den Wagen durch die Kurve rollen zu lassen und darauf zu warten, daß auf der anschließenden Geraden die Vergaser wieder explosionsfähiges Gemisch produzieren. Von diesem eindeutigen und unverzeih-

lichen Konstruktionsfehler abgesehen, ist der Vergaserfabrik nur Gutes zu bescheinigen. Sie sorgt für einwandfreien Kaltstart, bereitet dem Motor auch noch sparsam mit dem teuren Saft aus Arabien um. Wer sich beispielsweise auf der Autobahn an die Richtgeschwindigkeit 130 hält, kommt mit rund elf Litern 100 Kilometer weit. Für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 km/h sind auf verkehrsarmen Autobahnen etwa über 13 Liter fällig. Bleifuß-Fahrer müssen mit 15 Litern rechnen. Im Test über mehrere tausend Kilometer benötigte der TE 2800 durchschnittlich 13,2 Liter pro 100 Kilometer. Das ist in dieser Hubraum- und Leistungsklasse ein ausgezeichneter Wert. Schade nur, daß sich der TE mit dem serienmäßigen 45-Liter-Tank des Manta begnügt. Und der reicht dann nur für rund 340 Kilometer Non-Stop-Fahrt. Der TE 2800 ist ein Zwitter. Nicht nur, weil er aus Teilen des Manta und des Commodore zusammengebaut wurde. Sondern auch in seinem eigenen Charakter. Das athletische Aussehen kennzeichnet ihn als Profisportler, das biedere Fahrverhalten als Gelegenheitsturner. Auch die Abstimmung von Federung und Dämpfung weiß nicht so recht, ob sie zum Komfort oder zur Askese tendiert. Der bullige Motor in der Manta-Karosserie könnte ihn für Freunde des Understatements interessant machen. Doch die werden sich wiederum an die keineswegs tiefstapelnde Aufmachung stören. Die reine Ratio spricht gegen einen Kauf. Doch nicht nur Individualisten, die keine Autos von der Stange mögen, verdrängen beim Autokauf manchmal einen Teil der Vernunft.

PLUSPUNKTE

- Sechszylinder-Motor mit rundem Charakter, gestattet hohe Fahrleistungen
- Saubere Karosseriearbeiten
- Sparsamer Benzinverbrauch

MINUSPUNKTE

- Schwierigkeiten der Benzinversorgung in langen Kurven
- Serien-Tank mit 45 Liter zu klein
- Durch breite Bereifung empfindlich gegen Rillen
- Bremspedalkraft zu hoch

DIE TECHNIK DES MANTA TE 2800

MOTOR

Motorbauart: Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Flächenmotor im Bug des Fahrzeugs, Zylinderblock und -kopf aus Grauguß, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb über Duplex-Rollenkette, Ventilsteuerung über Hydrostoßel und Kipphebel, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, mechanische Kraftstoffpumpe, zwei Fallsrom-Registervergaser Zenith 35/40 INAT, Wasserkühlung als geschlossenes Überdrucksystem mit Wasserpumpe und Kühlerlüfter, Kraftstoff: Superbenzin

Motorgrößen	
Bohrmaß x Hub	92 x 69,8 mm
Hubraum	2784 ccm
Verdichtung	9,5 : 1
Leistung	142 PS (104 kW)/5200 U./min
Literleistung	51 PS/Liter
Maximaldrehzahl	6200 U./min
Maximales Drehmoment	22 mkg (216 Nm)/3400 U./min
Kühlwassermenge	9,6 Liter
Motorölmenge/-wechsel	5,5 l/10 000 km
Inspektionen	alle 10 000 km
Lichtmaschine	770 Watt
Batterie	12 V/44 Ah

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, voll- und sperrsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Mittelschalthebel, Antrieb auf die Hinterräder, Sperrdifferential (30°)

1. Gang	3,428 : 1
2. Gang	2,156 : 1
3. Gang	1,366 : 1
4. Gang	1,000 : 1
R-Gang	3,317 : 1
Achsuntersetzung	3,190 : 1

FAHRWERK

Radachse vorn: Einzelrad an oberem Trapez-Querlenker und unterem Querlenker, Drehstabstabilisator als Schubstrebe, progressive Schraubenfedern, einstellbare hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer
Radachse hinten: Starrachse geführt an zwei Längslenkern und einem Panhardstab, Drehstabstabilisator, progressive Schraubenfedern, einstellbare hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer
Lenkung: Zahnstangenlenkung, Gesamt-

übersetzung 19,7, 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
Bremsen: Hydraulisch betätigtes Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend
Felgen: Leichtmetall 7 x 13
Reifen: 195/70 HR 13
im Test: Klüber V10 GTS, Abrollumfang 1840 mm

KAROSERIEAUFBAU

Zweitüriges, viersitziges Coupé mit selbsttragender Stahlblech-Karosserie
Außenabmessungen: Länge 4300 mm, Breite 1760 mm, Höhe 1347 mm, Radstand 2430 mm, Spurweite vorn 1405 mm, Spurweite hinten 1383 mm, Wendekreisdurchmesser 10,50 m

Gewichte	
Leergewicht effektiv	1032 kg
Vorderachslast	571 kg
Hinterachslast	461 kg
Achslastverteilung	55,3/44,7 kg
Zulass. Gesamtgewicht	1420 kg
Zuladung effektiv	388 kg
Leistungsgewicht leer	7,3 kg/PS
Leistungsgewicht belad.	10 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN/INNENGERÄUSCHE

Beschleunigung auf effektive km/h	
0-40 km/h	2,4 sec
0-60 km/h	4,0 sec
0-80 km/h	6,0 sec
0-100 km/h	8,7 sec
0-120 km/h	12,4 sec
0-140 km/h	18,5 sec
0-160 km/h	23,6 sec
0-400 m	16,1 sec
0-1000 m	29,8 sec
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung aus 40 km/h im 4. Gang	
40-60 km/h	4,6 sec
40-80 km/h	9,1 sec
40-100 km/h	14,2 sec
40-120 km/h	19,1 sec

40-140 km/h	24,9 sec
40-160 km/h	32,5 sec
400 m aus 40 km/h	17,9 sec
1000 m aus 40 km/h	33,0 sec
Geräuschmessung im Innenraum bei Geschwindigkeiten im 4. Gang	
im Stand	55 dB (A)
bei 50 km/h	66 dB (A)
bei 60 km/h	70 dB (A)
bei 100 km/h	75 dB (A)
bei 120 km/h	77 dB (A)
bei 140 km/h	79 dB (A)
bei 160 km/h	84 dB (A)
bei 180 km/h	86 dB (A)
bei Höchstgeschwindigkeit	88 dB (A)

VERBRAUCH/PRES

Testverbrauch	13,2 l/100 km
Tankinhalt	45 Liter
Reichweite	ca. 340 km

Manta TE 2800 19 960,- DM

HERSTELLER/IMPORTEUR

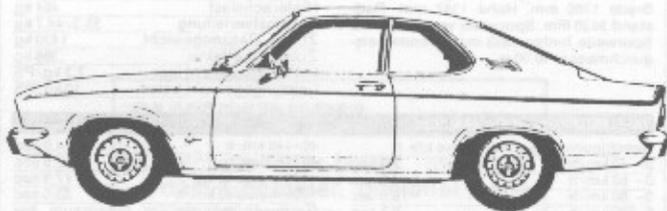
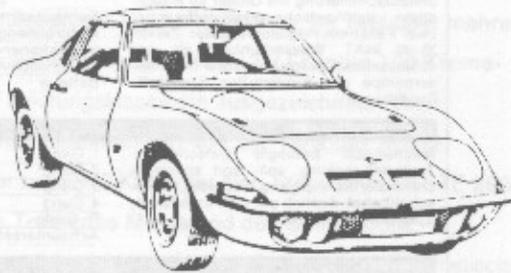
Transeurop Engineering, Zolder/Belgien
Auto Steinmetz, 6085 Nauheim, Alte Mainzer Straße 4

Wir haben
alles, was
zu Ihrem
Opel paßt!

Original Opel - Teile und Zubehör :
Hundert Prozent Qualität.

Opel Manta A und

Opel GT Original - Ersatzteile u. Zubehör



Autohaus Krieg

Meininger Landstraße 37 , 6744 Mellrichstadt 1

Telefon (03776) 428

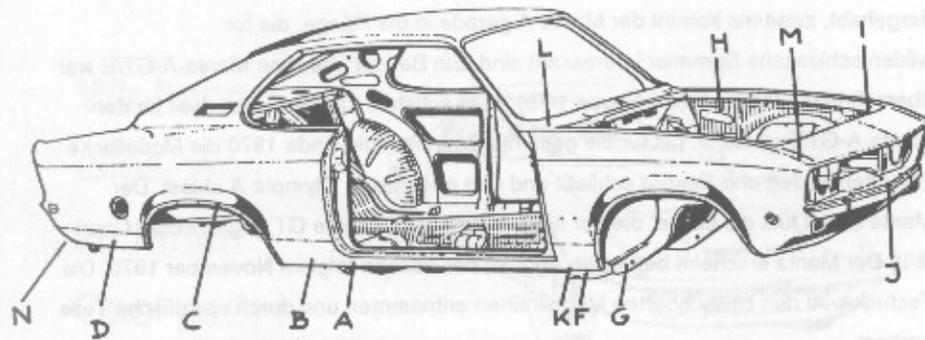
Kaufberatung Manta-A (Ascona-A) 1970-1975

Die Kaufberatung Kadett-B hat mich angeregt, gleich diese Beratung nachzuschreiben. Dafür gibt es zwei Gründe: erstens habe ich gerade wieder einen Manta-A auseinandergehabt, zweitens kommt der Manta-A gerade in die Ränge, die für wildentschlossene Sammler interessant sind. Ein Bericht über den Manta-A-GT/E war überschrieben (Motor Reise Revue 1/75) "Lückenfüller". Dieser Name, hier für den Manta-A-GT/E gedacht, gilt für die gesamte Baureihe, die Ende 1970 die Modellücke zwischen Kadett und Rekord schließt und den erfolglosen Olympia-A ablöst. Der Manta selbst füllt die Lücke, die der nicht mehr ausbaufähige GT gegen Fords Capri läßt. Der Manta erscheint bereits im August, der Ascona folgt im November 1970. Die Technik wird den benachbarten Modellreihen entnommen und durch spezifische Teile ergänzt.

Modelle, Modelljahre:

Es ist bei der Suche nach einem guten Fahrzeug primär nicht wichtig, welches Modell, welche Variante man erwischt. Ein Datum sollte man sich merken: August 1973 werden alle Modelle überarbeitet und unterscheiden sich wesentlich in folgenden Details von dem Vorgängermodell:

1. Motorhaube ohne Loch in der Mitte für Scheibenwaschdüse, stattdessen zwei Düsen in der Haube.
2. Ziergitter in C-Säule sind nicht mehr groß und flach und von innen verschraubt, sondern klein und zierlich und in Seitenwand eingesteckt (Klemmverbindung); sollten Sie für einen Manta/Ascona ein Seitenteil suchen und feststellen, es gibt verschiedene Ausführungen von/ bis Fahrgestellnummer, der Unterschied liegt im wesentlichen in den entbehrlichen Luftschlitzen in der C-Säule.
3. Im März 1974 kamen weitere Änderungen hinzu. Änderung des Vorderachskörpers in der Motorabstützung; wird ein Teil ausgewechselt (Motorstütze oder Achskörper), so muß komplett ausgetauscht werden.
4. B-Säule jetzt bis zum Dach mit Gurthalterungen (Änderung Ausstellfenster!)
5. Im August 1973 hat es schon Änderungen im Innenraum gegeben. So unter anderem Polstermuster und Maserung des Kunstleders. Im März 1974 kamen Änderungen am Armaturenbrett und Ablagekonsole; das Armaturenbrett erhält jeweils außen zusätzliche Luftdüsen, die auf die Türfenster gerichtet sind, die Ablagekonsole wird kürzer, statt eines waagerechten Aschenbechers mit Schiebedeckel gibt es jetzt



einen senkrecht eingebauten, der sich aufklappen läßt. Weiterhin erschien im März 1974 der GT/E, dessen Elektrik sich stark von dem der Vergasermotoren unterscheidet. Besonderes Augenmerk sei hier auf den Hauptkabelbaum gerichtet. Sollte er irreparabel defekt sein, so kann man den Kabelbaum des Manta-B GT/E bis Bj. 9/77 verwenden. Bis zu diesem Baujahr hatte der B-GT/E-Motor ebenfalls 105 PS und somit auch die gleichen Kabel im Kabelbaum.

6. Ebenfalls wurden ab März 1974 andere Bremsen vorne sowie hinten eingebaut. Es empfiehlt sich bei Restauration eines Mantas die Bremsanlagen der Manta-B, Ascona-B Baureihe bis August 1981 zu verwenden. Bis auf den Bremskraftverstärker, bzw. dessen Pedalbrücke, lassen sich alle Bremsteile problemlos austauschen.

7. Weiterhin wurde auf die Verstärkung beim Schweller im Fahrgastraum verzichtet. Ebenso verschwanden die beiden kleinen Stützen links und rechts neben der Schloßsäule. Da diese Bleichteile nicht sehr korrosionsgefährdet sind, lassen sie sich meistens problemlos aus Mantas bis Bj. 2/74 ausbohren und wieder einschweißen. Einige Modellunterschiede sollte man wissen, um das mögliche Restaurierungsrisiko abschätzen zu können. Diejenigen Manta/Ascona, die mit dem 1200 S-Motor des

Kadett ausgerüstet sind, unterscheiden sich in Fahrwerk und Getriebe von allen anderen Modellen. Die 1200 S-Typen lehnen sich in der Technik stark an die Kadett-Baureihe an. Beim Berlinettamodell gibt es Probleme mit der Ausstattung, die sich erheblich von der aller anderen Modelle unterscheidet. Eine Berlinettaausführung sollte man nur mit guter Ausstattung kaufen. Besorgen Sie sich vor der Besichtigung Abbildungen der Berlinettaausstattung: beachten Sie besonders die Türverkleidung, der Zustand der Cordbezüge (Auflösungserscheinungen durch Abnutzung und UV-Be-strahlung) und besonderes Augenmerk verdient das Venyldach, welches auch bei anderen Manta-Typen, allerdings dann nur in schwarz, anzutreffen ist. Die Klebe- und Nahtstellen sind besonders zu kontrollieren. Weiterhin sollte auf kleinste Bläschen geachtet werden. Sind welche vorhanden, so ist mit einer Unterrostung zu rechnen, da das Blech unter dem Venyldach meistens nicht lackiert ist. Die Wiederherstellung eines Venyldachs ist kosten- und zeitaufwendig.

Wollen Sie unbedingt etwas Gefragtes, Seltenes oder Besonderes auftreiben, dann suchen Sie nach folgenden Merkmalen:

Ascona-A Voyage in Luxusausstattung mit Holzimitat an den Seiten außen und mit Schiebedach.

Manta-A GT/E (besonders Auslaufmodell "black magic").

Manta-A TE mit 2,8 Liter-6-Zylinder-Motor. 76 Stück hergestellt. 71 Stück ausgeliefert.

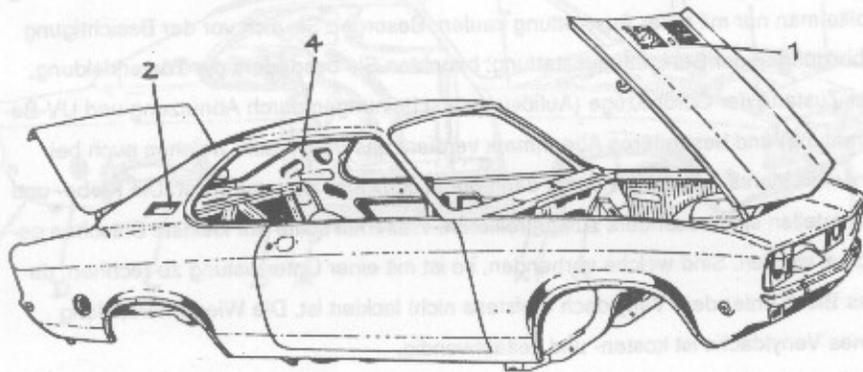
Manta-A Turbo aus Großbritannien. Sonderserie des Dealer Opel Teams (D.O.T.) mit 156 PS und schwarzer !!! Berlinetta-Innenausstattung und Magnesiumfelgen.

Manta-A in US-Ausführung ab Januar 1974 mit größeren Stoßstangen und stark abgasentgifteten Motoren (für Kalifornien sogar mit geregelter Katalysator!!!).

Manta-A/Ascona-A der allerersten Baumonate im Originalzustand, bei dem die Ziergitter für die Luftschlitze in der C-Säule am Rand etwa 8 mm breit in der Fahrzeugfarbe mitlackiert sind. Ein häßliches Merkmal der ersten Fahrzeuge, das der Kunde sehr stark bemängelte (daher bald unterlassen). Opel offerierte für derart "geschädigte" Opel-Kunden der ersten Modelle Chromblenden, welche auf Wunsch das Übel überdeckten.

Weiterhin sollte man alle Modelle mit Schiebedach verstärkt kaufen. Aber Achtung: Es gibt bis auf die Kurbel so gut wie keine Ersatzteile mehr. Außerdem ist der der Schiebedachdeckel bei Wagen mit Venyldach 5 Millimeter in seinen Abmessungen geringen, um das Kunstleder umzukleben.

Karosserieschwachstellen



Hauptaugenmerk, beim Kauf eines Manta-A, sollte man dem Zustand der Karosserie widmen. Mittlerweile wird es immer schwerer Originalteile zu kaufen, Reperaturbleche sind überall noch verfügbar. Folgende Teile sind bereits vergriffen: Motorhaube bis August 1973 (nur ein Loch für Waschdüsen), beide Seitenwände außen, Hilfsrahmen links und rechts von den A-Säule nach von in die Radhäuser, Radhäuser Manta-A vorn, Rahmenenden setlich innen im Kofferraum.

Schwachstellen gibt es an den Manta/Ascona-Karosserien reichlich:

(siehe auch Karosseriezeichnung)

- A.) Seitenwände außen: am Übergang vom Türschweller zur Seitenwand sollte eine intakte Schweißnaht zu sehen sein, bei der die Seitenwand oben liegt !
- B.) Bereich zwischen Schweißnaht und Radausschnitt bis in den Wagenboden prüfen. Bei Schädigung muß davon ausgegangen werden, daß der Fuß der B-Säule und Zwischenwand innen bereits zerstört sind.
- C.) Radlauf an Schweißnaht zwischen Radkasten und Außenblech (soweit vorhanden also unter der Radlaufzierleiste) und auch innen prüfen! Rostansatz außen am Radlauf weist auf Rost zwischen Radhaus und Außenhaut hin!

- D.) Gleiches gilt für die Wölbung des Seitenteils zwischen Radausschnitt und Heckblech. Hier sollte man genau zwischen Steinschlag und Rost von innen heraus unterscheiden. Kommt der Rost von innen, kann davon ausgegangen werden, daß auch das seitlich im Kofferraum verlaufende Rahmenende von unten her faul ist.
 - E.) Türen. Bis 10 cm über der Unterkante im gesamten Bereich innen und außen und im Bereich der Schloßbefestigung (oberhalb der Schloßfalle).
 - F.) Wagenheberstützen vorn (unter der A-Säule) und Wagenboden über den Stützen in den vorderen Fußräumen. Auch ist auf Dauerbrüche der Sitzbefestigung zu achten: Von unten Verstärkungsflansch untersuchen und auf Feuchtigkeit im Fußraum achten.
 - G.) Rahmenhilfssträger. Längsträger zwischen Vorderachsabstützung und Wagenheberstütze vorn ist zwischalig gebaut und quillt auf, wenn Rost zwischen den Schalen nistet. Ein aufgequollener Träger ist so gut wie durchgerostet. Bei faulem Träger ist mit Reperaturblechen nur kurze Zeit Abhilfe zu schaffen. Eine genaue Anleitung zum restaurieren eines solchen folgt bald.
 - H.) Motorraum. Hinter der Batterie an der Außenwand gammelt es besonders gern (Batteriegas und außen liegender Vorstehholm). Batterie herausnehmen und Boden, besonders im Bereich der Befestigung der Batterie untersuchen. Gleiches gilt für die linke Seite des Motorraumes.
 - I.) Bereich um die Aufstellstange der Motorhaube genau prüfen. Hier, links wie rechts sind zwei kleine Sicken im Radlauf. Dort nistet besonders der Rost.
 - J.) Seitenwände vorn, A-Säule. Seitenwände vorn an Schweißnaht zum Vorderteil untersuchen. Hier ist von unten meist kein Unterbodenschutz aufgebracht worden. Hier rosten die meisten Manta. Besonders gerne auch hinter der Stoßstange vorn.
 - K.) A-Säule. Die Säule muß an der unteren Kotflügelbefestigungsschraube auf Festigkeit untersucht werden.
 - L.) Stoßkante des Kotflügels mit dem Blech unter der Windschutzscheibe testen. An den Stoßkanten des Kotflügels frißt der Rost gerne.
 - M.) Die Kotflügel sind an der Befestigungskante, an den vorderen Spitzen und den hinteren Kanten zur Frontscheibe hin äußerst rostgefährdet.
 - N.) Die Heckschürze an den Schweißnähten und am Wagenboden untersuchen.
- Dieser Bericht wurde von C.D.Brink von der Alt-Opel IG erstellt und von mir berichtigt und erweitert. Sicher ist diesem Bericht noch viels hinzuzufügen, aber in weiteren Ausgaben unserer Zeitung wird dieses Thema immer wieder auftauchen.

Liste der Manta-A Clubs, international

Manta-A Club Berlin e.V.:

Heiko Herz, Regienhardtstr. 37a, 1000 Berlin 51, 7 Mitglieder

Manta-A Club Göppingen:

Rainer Schweizer, Blumenstr. 7, 7321 Gammelshausen

Manta-A Club Darmstadt:

Claus Friedmann, Lichtenbergstr. 76, 6100 Darmstadt

Manta-A Club Kiel:

Rainer Manthey, Wrangelstr. 38, 2300 Kiel 1, 38 Mitglieder

Manta-A Club Oldenburg:

K.-H. Engelmann, Budjadingerstr. 350a, 2900 Oldenburg

Manta-A Club Main/Spessart:

Michael Lebert, Sulzbacher Weg 25, 8751 Hausen

Manta-A Club Bruchköbel:

Gerd Fuchs, Mühlbachstr. 19, 6454 Bruchköbel

Manta-A Club Fulda/Rhön:

Thomas Diegelmann, Weimarerstr. 13, 6411 Künzell 6

Manta-A Club Lübeck:

Otto Scherer, Auf dem Schild 4, 2400 Lübeck, 22 Mitglieder

Manta-A Club Rhein/Main:

Horst Geisler, Löwenstr. 27, 6090 Rüsselsheim

Manta-A Club Niederrhein:

Georg Wolf, Gelsternschestr. 343, 4133 Neukirchen/Vluyn

Manta-A Club Hamburg:

Nils Helm, Möllner Landstr. 61b, 2056 Glinde

Manta-A Club Köln:

Georg Hillebrand, Zülpicher Wall 10, 5000 Köln 1

Manta-A Club Sauerland:

Berthold Teutenberg, Schützenstr. 14, 5778 Meschede

Manta-A Club Ostholstein:

Ulrich Piethe, Postfach 1306, 2407 Bad Schwartau

Manta-A Club Kaufbeuren:

Gerhard Eichele, Bauhofstr. 13, 8951 Westendorf

Manta-A Club Mittelfranken/Bay.:

Herbert Schmidt, Haag 4, 8830 Trechtlingen

Manta-A Club Aalen:

Kurt Stegmaier, Am Schimmelberg 9, 7080 Aalen 1

Manta-A Club Hannover:

Hans-Jürgen Wittek, An der Tonkuhle 2, 3003 Ronnenberg 4, 6 Mitglieder

Manta-A Club Franken:

Peter Nösel, Wilhelm-Albrecht Str. 1, 8540 Schwabach

Manta-A, Ascona-A Club Dortmund:

Markus Schulze, Wallrabenhof 3, 4600 Dortmund 30

Opel Club Düsseldorf:

Falko Kues, Bagelstr. 128, 4000 Düsseldorf 30

Opel Sport Club Westerwald:

Lothar Kleineberg, Bahnhofstr. 17, 6251 Beseling 2

Manta-A Club Nederland:

Jack Walsteijn, Doelenstraat 26a, NL 2282 MX Rijswijk

Manta-A Club Fünen/Jütland:

Ib Jensen, Sonderupvej 12a, DK 8771 Hundslund

Manta-A Club Seeland:

Kurt Söriis, Söndermarksvej 138, DK 4200 Slagelse

Manta-A Club Great Britain:

E.A. Norris, 31, Dobbins Lane, Wendover, Aylesbury, Bucks, HP 22 6 DH

Opel Register Schweden:

Morgan Hallin, Hultabergsvägen 7, S 511 02 Skene

Opel Register Norge:

Postboks 29, Haugenstua, N 0915 Oslo 9

Opel USA:

Willien Julian, P.O.Box 4545, Hollywood, FL 33023 USA

Alt-Opel Interessengemeinschaft:

Typ Referent Manta-A:

Michael Rudolphi, Lesewitzer Steig 13, 100 Berlin 27

Wer in dieser Liste eingetragen werden möchte, der wende sich bitte an die Redaktion.

Bei eventuellen Anfragen bitte das Rückporto nicht vergessen. Danke.

Dipl.-Ing.
Hans Dammer
Geschäftsführer



DK DAMMER

Kunststoffe GmbH

Telefon (0 29 02) 23 22

Innerweg 7

4788 Warstein-Hirschberg

PREISLISTE

Kotflügel vorn links oder rechts	je DM 256.-
Kotflügel vorn links oder rechts verbreitert (Kastenform)	je DM 316.-
Verbreiterungssatz vorn komplett	DM 456.-
Türußenhaut links oder rechts	je DM 128.-
Seitenteil hinten links oder rechts	je DM 345.-
Seitenteil hinten links oder rechts verbreitert (Kastenform)	je DM 405.-
Verbreiterungssatz hinten komplett	DM 556.-
Motorhaube im Austausch	ab DM 454.-
Kofferraumdeckel im Austausch	ab DM 398.-
Heckblech	DM 224.-
Schwellersatz links und rechts	ab DM 198.-
Frontspoilerstoßstange	DM 486.-

Alle Teile sind aus GFK und mit TÜV-Gutachten !! Da diese Teile im Handlaminierverfahren hergestellt werden, können kleinere Nacharbeiten erforderlich sein.

Kunststoffe nach Maß

Individuell gefertigte:

Behälter und Wannen
für Medizin, Sanitär,
Floristik

privat:

Lanfer 15
4788 Warstein-Belecke
Telefon (0 29 02) 73 31

Teile aller Art für
Kfz und Wassersport

Dämmung von Wärme,
Schall und Feuchtigkeit

Manta-A Treffen auf dem Heidberggring in Geesthacht

Die unten genannte Veranstaltergemeinschaft veranstaltet das 5. internationale Manta-A Treffen vom 29. - 31. August 86 auf der Rennstrecke "Heidberggring" in Geesthacht bei Hamburg.

PROGRAMM

Fr.29.8. :

- ab 15.00 Uhr Ankunft der ersten Teilnehmer, Zeltaufbau
- ab 19.00 Uhr Grillen

Sa.30.8. :

- ab 8.00 Uhr Ankunft weiterer Teilnehmer und Rundstrecke frei zum Fahren
- ab 12.30 Uhr Mittagspause
- ab 14.00 Uhr Racingwettbewerb in mehreren Klassen
- ab 19.00 Uhr Wahzettelabgabe zur Schönheitswahl der Manta's
- ab 20.00 Uhr Festzelt mit Musik und Bierausschank

So.31.8. :

- bis 10.00 Uhr Frühstück
- ab 10.00 Uhr Pokalvergabe für alle Wettbewerbe im Festzelt. Anschließend Rundstrecke frei zum Fahren.
- ab 12.30 Uhr Abreise

Veranstalter : Jörg - Karsten Vogel , Manta-A Club Oldenburg, Manta-A Club Kiel, Michael Rudolphi (Typpreferent Manta-A , Alt Opel Interessengemeinschaft)

Übernachtung : Zellplatz direkt am Ring, Hotels sind beim Fremdenverkehrsverein zu ermitteln.

Preise : Für besten Originalzustand, Unverbreitert, Verbreitert

Für Rennwettbewerb auf dem Ring in 4 Klassen :

Kl 1: Manta-A bis 1200 ccm, Kl 2: Manta-A bis 1600 ccm

Kl 3: Manta-A bis 1900 ccm u. 105 PS, Kl 3: Manta-A ü.1900 ccm und über 105 PS

Der Unkostenbeitrag beträgt 30.- DM für den Fahrer und 10.- DM für jeden Beifahrer.

Der Betrag ist auf folgendes Konto zu überweisen:

K.H. Engelmann, Verbraucher Bank Hamburg, BLZ 202 203 00, Kto.Nr. 400 1181 749

Ein komplettes Programm kann gegen einen frankierten Rückumschlag bei folgender Adresse angefordert werden : **K.H. Engelmann**

Budjadingerstr. 350 a

2900 Oldenburg

Tel.: 0441 - 391181

Die Durchschrift des Überweisungsformulars bitte mit zum Treffen bringen !!!

Bericht vom Treffen in Rüsselsheim 30.5.-1.6.1986

Das Treffen der Manta-A in Rüsselsheim hat schon Tradition und so fand, unter neuer Clubleitung des Manta-A Clubs Rhein/Main, daß Treffen diesmal zum dritten mal nach 1983 und 1984 statt. Da es vom Veranstalter versäumt worden war, die anreisenden Fahrer über den genauen Platz des diesjährigen Treffens zu informieren gab es viel Verwirrung, als einige Wagen, auch wegen der schlechten Ausschilderung, auf dem Landungsplatz (wo in den vergangenen Jahren die Treffen stattfanden) auftauchten und nichts vom Treffen entdeckten. Ich kann hier nur vom Kieler Club aus sprechen: Wir fanden den Platz nach einer ausgiebigen Rundfahrt um das Opel-Werk. Der Club hatte einen Werksparkplatz zur Verfügung gestellt bekommen und auch abgesperrt, so daß auch nur Manta-A auf den Platz fahren konnten, wofür der Veranstalter sorgte. Am Freitag wurde, nachdem ca. 50 Manta angereist waren mit den Veranstaltungen begonnen. U.A. fuhr ein Manta TE ein Rennen gegen einen, für den Rallyeeinsatz, getunten Manta-B und gewann, ein Tauziehen unter den Clubs wurde veranstaltet und die Vorsitzenden der Clubs hatten die Gelegenheit zur Vorsprache im Opel-Werk um in Sachen Ersatzteile etwas "offizielles" von Opel zu erfahren.

Wie schon in den vergangenen Jahren wurde ein in Groß-Gerau liegender Campingplatz zur Unterbringung der Teilnehmer gewählt, was auch in diesem Jahr wieder zu Unstimmigkeiten führte, da der Platz rund eine Viertelstunde mit dem Wagen vom Veranstaltungsort entfernt lag. Der Rhein/Main Club hatte zwar auf dem Parkplatz einen Getränkeverkauf eingerichtet, doch kam, vor allem am Samstag, doch sehr schnell Langeweile unter den Teilnehmern auf. So kam es auch, daß nie alle Teilnehmer zusammen auf dem Parkplatz waren, da immer ein Pendelverkehr zwischen den Plätzen herrschte. Ich schätze die Zahl der Teilnehmer auf etwa 80 Manta-A. Viele Teilnehmer waren auch schon in Fulda in diesem Jahr gewesen, und so war das Thema Nummer eins, hinter den Autos selbstverständlich, der Vergleich beider Treffen. Gegen Nachmittag, nach der Stimmzettelausgabe, wurde auf einer abgesperrten Strecke Fahraufnahmen mit einer Videocamera gemacht. Eigentlich sollten die jeweiligen Clubs und TE an der Camera geordnet vorbeifahren, doch das endete in einer ziemlichen Heizerie, die mit einem Crash zweier Mantas enden mußte. Nach der Pokalverleihung in den Kategorien: Original, Unverbreitert, Verbreitert und größter angereister Club (Kiel), ging es zu Campingplatz, wo gegen 23 Uhr das Video des Samstages gezeigt wurde. Am Sonntag fuhren viele sehr früh wieder nach Hause.

LENK TUNING



MANTA - A Exklusiv - Teile direkt vom Hersteller !

sämtliche Teile mit TÜV-Gutachten wie z.B.:

- Breitreifen 205/60 HR 13 od. 215/60 HR 13 a, Felgen 7x13 ET 15
- Aerodynamischer Frontspoiler
- Heckstoßstange mit integrierter Heckschürze
- Heckschürze
- Einstiegsleisten
- Motorhaubenutzen
- Heckflügel aus GFK
- Heckflügel Carrera (Hart PU-Schaum)

Die GFK-Teile sind handlaminiert und keine Spritzware-also 1a Qualität !!!

Katalog anfordern gegen DM 5.- Vorkasse !

LENK TUNING

Urbanstr. 6

7300 Esslingen a.N.

Tel.: 0711 - 357168

Bericht vom Treffen in Korsör (Dänemark) 6.6.-8.6.1986

Diese Treffen war in der letzten Zeitung leider nicht angekündigt, da ich davon erst nach Redaktionsschluß eine Einladung erhielt. Der dänische Club hatte aber an alle Clubs Einladungen verschickt. Eine kurze Vorgeschichte ist notwendig. Im letzten Jahr hatten die Dänen (siehe Heft Nr.1) ein Treffen organisiert, welches ein Schlag ins Wasser war. Danach gab es einigen Krach im Club, und der große dänische Club teilte sich in 2 Lager mit jeweils ca. 40 Wagen, der Rest der ursprünglich 140 Mitglieder hatte keine Lust mehr. Der eine, neuentstandene Club, der Manta-A Club Seeland veranstaltete also in diesem Jahr wieder ein Treffen, welches besser werden sollte, als das letzte. Und das wurde es auch. Nachdem wir, der Kieler Club, gegen 24 Uhr endlich alle mit der Fähre in Rödbyhavn angekommen waren, wurden wir von 6 dänischen Mantas bis zum Campingplatz in Korsör (120 km Fahrt) begleitet. Dort angekommen konnten wir die erste Nacht in kleinen Blockhäusern übernachten, und brauchten unsere Zelte nicht in der Dunkelheit aufzuschlagen. Es wurde bis in den Morgen gefeiert, wie in Dänemark üblich. Nach überstandem Aufstehen ging es am nächsten Morgen in gemeinsamer Fahrt nach Slagelse, wo wir auf dem Parkplatz eines Opel-Händlers mit unseren Wagen Aufstellung nahmen. Gegen 13 Uhr wurde die höchste Beteiligung registriert: 52 Manta-A waren dem Aufruf zu Treffen gefolgt. Neben den Kielern war nur noch ein Wagen aus Lübeck anwesend, Das wars aus Deutschland. Auf dem Platz wurde bis 14 Uhr 30 gewählt und viel Bezin geredet. Der Kontakt mit den Dänen war diesmal ausgezeichnet. Gegen 15 Uhr ging es zu einer 90 minütigen Rundfahrt mit Video-Stops, und wir kamen gegen 17 Uhr wieder auf den Campingplatz, der sehr gut war (das Duschen kostete nichts !!). Nach einer kleinen Pause, die die letzten zu Zeltaufbau nutzten, ging es ca. 300 Meter zu Fuß zu einer eigens für den Abend gemieteten Gaststätte. Dort fand das gesamte Programm dieses Tages statt. Nach Entrichtung unserer Teilnehmergebühr (35.- Für Essen, Pokale usw.) gab es ein riesiges Essen, an dem ca. 100 Personen teilnahmen. Es war ein Essen mit 8 Gängen. Jeden Gang gab es für jeden "satt", d.h. daß man garnicht soviel essen konnte, wie immer wieder neu aufgetischt wurde. Ganz große Klasse. Gegen 22 Uhr wurden die Pokale in 4 Kategorien verliehen: Originalzustand, bester Umbau, beste Lackierung und die längste Anreise. Nach der Pokalverleihung wurde von der eigens dafür gemieteten Disco Musik gemacht, und es kam eine tierische Stimmung auf. Als um 2 Uhr das Lokal schloß, wurde noch bis in den Morgen auf dem Campingplatz

gefeiert. Am Morgen, gegen 11 Uhr kamen die Dänen mit frischem Brot und Kaffee. So gestärkt wurde langsam an die Abreise gedacht, und die Zelte abgebaut. Nach einer kleinen Rundfahrt, zwecks Vervollständigung unserer Videoaufnahmen, ging es ab nach Hause. Man kann zum Schluß sagen, daß sich die Dänen diesmal besonders viel Mühe gegeben haben. Und es hat sich wirklich gelohnt. Hier sei auch noch dem Organisator, Kurt Söriis, gedankt, der das beste daraus gemacht hat.

Wer nach diesem Bericht Geschmack bekommen haben sollte, der kann ja am 26. Juli nach Horsens kommen. Denn der dort ansässige Club, der Manta-A Club Fünen/Südjütland, hat versprochen, sein Treffen noch besser zu organisieren. Wir dürfen gespannt sein.

Abonnement-Angebot für die Manta-A Zeitung

Wer die Zeitung in Zukunft abonnieren möchte, für denjenigen machen wir hier folgendes Angebot:

Der Preis für ein Einzelheft beträgt 5.-DM. Da unsere Auflage begrenzt ist, empfiehlt sich ein solches Abonnement. Ein Abonnent bekommt seine Zeitung auf jeden Fall, automatisch alle 2 Monate, sofort nach Erscheinen zugeschickt. Wer die Zeitung also nach Erhalt dieser Ausgabe abonnieren möchte, der braucht nur 15.-DM auf das unten angegebene Konto zu überweisen, der Rest kommt von allein. Bitte vergeßt bei Euren Überweisungen nicht die vollständige Adresse und die Ausgaben anzugeben !!!

Die Zeitung erscheint 1986 noch 3 mal an vorraussichtlich folgenden Tagen:

15. August, 15. Oktober, 15. Dezember

Wer von einer Ausgabe mehrere Exemplare möchte, der sollte uns per Brief benachrichtigen, oder dies ausdrücklich auf seinem Formular vermerken. Bitte schreibt Eure Absender deutlich, manchmal sind die Dinger unleserlich. Hier das Konto:

R.Manthey, Kieler Spar u. Leihkasse, BLZ 210 501 70, Kto.Nr. 94 112 398

Biete: Verbreiterung Manta-A, breit, o. ABE wie v. Irmischer, geg. Gebot od. Tausch geg. Commodore-A Verbreiterung (eckige F.) v. Steinmetz o. Irmischer. 02452-88597
Suche: Ascona-A Voyage, Zustand egal. F. Schölzel 04331-23369
Biete: 2ATS gold poliert 8x13 m. 235/60 VR 13 Pirelli, neu. 2 ATS gold poliert 7x13 m. 205/60 VR 13, neu. Alle zus. 1.500.-DM. F. Schölzel 04331-23369
Biete: 4 St. 8x13 Ronal, 2 St. 235/60, Getr., Kotfl., Tür., Beche, Haube, 19E, 07621-791131
Suche: GT/E bis 4000.-, ab Ende 6/86, Bestzust., unfallfr. U. Pieth 0451-392368
Biete: AL-Berlinetta, 19S, 88PS, TÜV 9/87, Front-u. Heckschd, k. Rost, 2500.-, 0451-392368
Biete: Manta-AL, 19S, Autom., EZ 6/72, TÜV 1/88, 55.000 km, gelb, schw. Venyld., Erstlack Garagenwg., Erstbesitz, VB 4000., DM. Dr. Hertel, 030-3653080 n. 19 Uhr
Suche: 7x13 Alu f. Manta-AGT/E. 02129-54591

Suche:Commod.B/GSE z.Ausschl.,biete Komplettred.H.Schmidt,Haag4,8830 Treuchlg.
 Biete: CX 500C,Bj.80,ATM,v.Chrom,Effektl.,3000.-VHB.Flepen 04321-62819
 Biete:Org.Opel-Teile,neu,f.Manta-A,Kotfl.150.-,Haube v.200.-,Vorbau kpl.330.-,Tür li.,
 re.265.-,Su. Leidinger Hosenrohr 54mm. N.Helm 040-7104182
 Biete:Wg.Unfalltod mögl.zus.abzugeb.:2 teilrest. Manta-AL Bj.74. 1.:weiß,Autom.66kW
 Venyld.,185er neu,incl.neue Schweller.2.:fertig geschweißt,66kW,Schaltgetr.,185er
 neu,J.Grethlein, Schwarzer Weg 1, 2123 Bardowick, 04131-128757
 Suche:Sportsitze,ATS 7x13 ggf.m.Reifen.L.Schöttler 05323-1617
 Biete:16S,s.guter Zust.,orig.Zust.,neu Lack,TÜV neu,Motorschd.,1000.-Suche 16S-
 Motor bis 250.-D.Erker 0203-331686
 Biete:16N,Bj.72,TÜV neu,weiß,Venyl,SR-Instrumente,2600.-VHB.04874-801 od.433
 Suche:GT/E-Tank,od. GT/E o.TÜV a.Unfall.K.H. Bruhns 040-6530128
 Biete:19S,74,TÜV 12/87,130000,Blaup.Köln,400 W,Front u.Hecksp.,6x13 Ronal,Ü-
 Bügel,Alarm,Monroe m. Kompr.,Armaturen Eigenb. K.Kröger 040-7103853
 Suche:Sitze vorn,Stoff-Kunstl.,schw.,1A Zust.,Verk.Heckjalousie.05241-49794
 Biete:alles Manta-A: 3.18 Hinterachse neu,40er Doppelweber kpl.,7yl.Kopk.m.N-welle
 6x13 ATS m.Bereifg.,Karosse m. G-Dach,Mot.-Dichts.m.Lager,get.Frontsch.,u.vieles
 mehr. 06142-561215
 Biete:Opel GT,19S,ATM 30000,Velour,Bj.69,Unterboden original,Verbr. m.7x13 ATS
 m. 195 HR 13,rotmet.,10.500.- VHS. 0431-74072
 Suche:dringend 7x13 Alu f. Manta-A, T. Schade 04351-85133
 Suche: f.Manta-A jeweils bis 100.- : Überrollbügel, 2x Schroth 4003 Automatik, Koni-
 Sport. U.Piethe 0451-392368
 Suche:GT/E-Hinterachse,Doppelscheibenbr. v.u.h.,biete: Lexmaul Verbr. Kadett C u.
 Manta-A f. 235/60 ,450.- 04176-1750
 Suche:folgende Blechteile,nur in neuwertigem,ungebrauchten Zustand, für Manta-A:
 Türrahmen rechts Nr.1 03 073, Radeinbau komplett hinten rechts Nr. 1 83 432
 Längsträger hinten links Nr. 2 16 106 , Rainer Manthey, Wrangelstr.38, 2300 Kiel 1

Manta GT/E - das Hochleistungs-Coupé zum vernünftigen Preis.

Sein 1.9 Ltr.-Motor, 77 kW (105 PS) mit L-Jetronic-Einspritzsystem beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 11,5 s. Und verbraucht nur 8,5 Liter auf 100 km (DIN). Bugspoiler, Gasdruck-Stoßdämpfer — idealer Straßenkontakt. Dazu eine Innenausstat-



Dieser Comic wird in den nächste Heften fortgesetzt. Wem er gefällt, der kann sich an die unten angegebene Adresse wenden. Dieter zeichnet Alles für jede Gelegenheit !!
 Dieter Umlauf, Liedeweg 9, 6411 Künzell 13, 0661-33525