

Black magic

Schwarze Magie:
Sonderserie: Manta GT/E,
1,9 l-E-Motor, 77 kW (105 PS),
elektronische Benzineinspritzung,
von 0-100 in 10,5 Sekunden,
188 km/h Spitze,
DIN-Verbrauch 8,1 l/100 km,
Gasdruck-Stoßdämpfer,
185/70 HR 13 - Stahlgürtelreifen,
Recaro-Schalensitze, UKW-Radio.

Schwarze Magie auch im Preis:
DM 14.145,- a.W.
(unverbindliche Preisempfehlung)



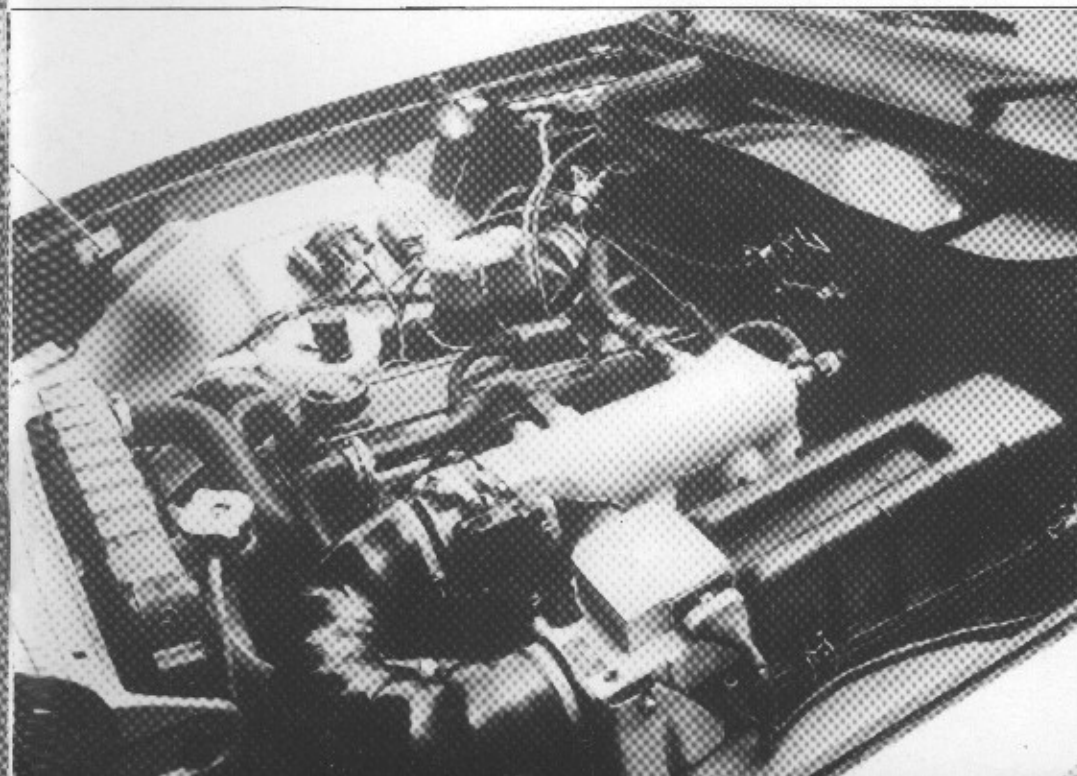
Dieses Motiv gibt es als Poster - bei Ihrem Opel-Händler - gegen eine kleine Schutzgebühr.



Manta-A Zeitung

Nr. 4

Dezember 1986



Manta-A Zeitung

Nr. 4

Inhalt

Vorwort.....	S. 1
Berichte vom 5. int. Manta-A Treffen.....	S. 3
Manta-A Geschichte Teil 3.....	S. 9
TE- Entwicklung.....	S.13
Winterschlaf.....	S.17
Clubliste.....	S.21
Verkaufsanzeige.....	S.24
Biete... Suche.....	S.25
Tips.....	S.27
Anzeigen.....	S.28
Club-Neuvorstellungen.....	S.30
Schlußwort.....	S.32

Impressum

Herausg.+Verleger	Redaktion	Druck	Auflage
Rainer Manthey	R.Manthey	Offsetdruck J. Schmidt	350 Stück
Wrangelstr. 38	M. Rudolphi	Beseleralle 69a	Preis
2300 Kiel 1		2300 Kiel 1	5,00 DM

Kiel, den 30.10.86

Liebe Manta-A Freunde!

Zuerst möchte ich mich bei Euch für das lange Ausbleiben der Zeitung entschuldigen. Dafür hat dieses Heft auch 32 Seiten bekommen. Dies hat aber auch seinen Grund gehabt. Die Zeitung und alles was so dazugehört wurde vollkommen neu organisiert. Das dies natürlich eine Menge Zeit und auch vor allem Geld verschlingt, dürfte wohl jedem klar sein. Da ich die Zeitung weitgehend allein schreibe, verlege, finanziere und vertreibe, und es dabei immer noch ein Hobby bleiben soll, bitte ich Euch einige Pannen die bestimmt noch kommen werden zu entschuldigen. Eines steht aber jetzt schon fest: Im nächsten Jahr werden die Daten des Erscheinens auf jeden Fall eingehalten. Und noch eines kann hier schon jetzt gesagt werden: Trotz einiger Investitionen und vielerlei technischer Schwierigkeiten wird die Zeitung auch im nächsten Jahr wohl nicht teurer werden. Ich hoffe, daß dies in Eurem Sinne ist.

Doch nun ist lange genug über die Zeitung geredet worden. In den letzten Monaten ist einiges in der Manta-A Szene gelaufen, und darüber wird in dieser Ausgabe berichtet werden. Da sei zunächst das 5. int. Manta-A Treffen in Geesthacht bei Hamburg zu nennen. Wie in den Berichten auf den nächsten Seiten zu lesen ist, war es ein voller Erfolg, mit seinen üblichen Pannen. Im Namen der Organisatoren, zu denen ich auch gehörte, möchte ich mich bei den ca. 300 Manta-A Fahrern recht herzlich für ihr diszipliniertes Verhalten auf dem Heidberggring danken. Obwohl es viele Pannen und Unbequemlichkeiten gab, hielt sich der Protest einzelner doch sehr in Grenzen,

und das hat einiges zum guten Gelingen des Treffens beigetragen. Als sehr positiven Aspekt dieses Treffens möchte ich das Zusammentreffen von 21 Vorsitzenden verschiedener Manta-A Clubs bezeichnen. Auf diesem Treffen, daß zwei Stunden ca. dauerte, wurden neben Pro und Contra zum laufenden Treffen, auch über einen besseren Kontakt der Clubs untereinander gesprochen. Man kam zu dem Schluß, das dies nur über eine Art "Dachverband oder Verein" zu erreichen sei. Doch wie so oft nach solchen Gesprächen: Es kommt nichts! Aus diesem Grund hat sich der Manta-A Club Kiel dazu entschlossen, mit allen Clubvorsitzenden in Kontakt zu kommen, und vielleicht ein Treffen dieser Vorsitzenden im nächsten Frühjahr zu erreichen. Auf diesem Treffen könnte man vielleicht schon ein konkretes Ergebnis zum Thema "Dachverband" kommen. Anregungen und Vorschläge von Clubs dazu können auch an die Zeitung geschickt werden. Eine Veröffentlichung erfolgt garantiert. Ich würde mich freuen, wenn durch die Zeitung, die ja immerhin Eure Zeitung ist, schon vor diesem Treffen eine Diskussion beginnen würde.

Rainer Manthey

Berichte und Kommentare zum 5. int. Manta-A Treffen 1986 in Geesthacht
Bericht der Zeitung "racing post", der Ringzeitung des Heidbergrings, Ausgabe Nr. 26, vom 14 September 1986:

Der unvergessene Opel-Manta-A brachte mehr als 800

Gäste in die Stadt Geesthacht

Mit einem solchen Erfolg hatte die Veranstaltergemeinschaft nicht gerechnet, als sie sich entschloß, das 5. int. Manta-A Treffen auf dem Heidbergring durchzuführen. 312 dieses unvergessenen Opel-Modells aus den Baujahren 1970-1975 kamen mit mehr als 800 Personen aus 5 Nationen an die Elbe. Aus der Schweiz, aus Schweden, Holland, Dänemark und Deutschland beteiligten sich insgesamt 16 Clubs, von denen der Manta-A Club Kiel unter den Organisatoren zu finden war, neben M. Rudolphi und K.H. Engelmann. Zum dreitägigen Programm vom 29. bis zum 31. August gehörten ein Racing - Wettbewerb über zwei Runden Heidbergring, eine Schönheitswahl der Mantas, ein Abend mit Musik und Bier im Festzelt, eine von der Geesthachter Firma Opel-Zillmann unterstützte Tombola und eine abschließende Preisverleihung.

Am Samstag bestimmten die Mantas das Bild unserer Innenstadt, als sich viele zu einem Einkaufsbummel entschieden hatten. Der Geesthachter Fremdenverkehr mit seinen Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben erlebte einen zwar nur kurzen aber unerwarteten Boom.

Als nächstes folgt ein Kommentar des Manta-A Clubs Nederland



NEDERLAND

Manta-A Freunde

Leider ist das 5. int. Manta-A Treffen auf dem Heidbergring schon wieder vorbei. Für uns Niederländer begann das Treffen schon auf der E8 am Grenzübergang Oldenzaal.

Von dort starteten wir mit 18 Mantas um 12.15 Uhr in Richtung Hamburg. Bis ca. 175 km vor Geesthacht ging alles gut, doch dann blieb ein Wagen mit Motorschaden liegen. Da eine Reparatur an Ort und Stelle nicht möglich war, haben wir den Wagen, obwohl wir wußten, daß das verboten war, durch eine Schleppstange hinter einen Ascona-A Voyage gespannt und über die Autobahn bis zum Heidbergring geschleppt.

Nachdem wir angekommen waren, uns angemeldet hatten und unsere Zelte aufgebaut hatten, haben wir zuerst etwas gegessen. Ich wunderte mich, daß trotz des schlechten Wetters schon so viele Wagen angekommen waren. Durch den anhaltenden Regen und den starken Wind, gab es für einige Leute in der Nacht Probleme, da ihre Zelte völlig durchnäßt oder gar weggeweht wurden. Hierbei nahm das Wetter auch keine Rücksicht auf die Veranstalter, denn der Vorsitzende des Olden-

J.J. Walsteijn
Borghaag 119
6228 EX Maastricht
Holland
Tel.: 043 - 615074

burger Clubs, mußte sein Zelt neu aufbauen. Gott sei Dank hatte der Wettergott am Samstag ein Einsehen, so daß die sehr gut organisierte Veranstaltung problemlos über die Bühne gehen konnte. Am besten gefielen mir die Rennen auf dem Ring, wenn man einmal von einem Unfall eines TE absieht. Ich hoffe jedoch, das der Fahrer und sein Auto bis zum nächsten Jahr in Dänemark wieder in vollem Glanze erstrahlen werden. Einen Rat möchte ich hier allen für die Zukunft geben: Vorsichtiger fahren - und alles bleibt heil !!

Der Abend drohte ins Wasser zu fallen, da der bestellte Diskjockey erst im letzten Moment wegen Krankheit absagte, so das die Veranstalter keine Schuld trifft, da sie nicht mehr rechtzeitig für Ersatz sorgen konnten. Wir haben uns trotzdem einen schönen Abend an einem großen Lagerfeuer gemacht. Am Sonntagmorgen wurden dann bei schönen Wetter Videoaufnahmen auf dem Ring gemacht. Ich habe das Video zwar noch nicht gesehen, doch es umfasst die ganzen 3 Tage und dauert mindestens eine Stunde. Man kann dieses Video bei mir bestellen.

Zum Schluß möchte ich den Veranstaltern: K.H. Engelmann (Oldenburg), Rainer Manthey (Kiel) und Micheal Rudolphi (Berlin) zu der gelungenen Veranstaltung gratulieren, und ich hoffe, daß es im nächsten Jahr in Dänemark wieder genauso schön wird, so das ich auch weiterhin ein stolzer Manta-A Fahrer bleibe.

Sehr gut gemacht, Jungs !!

Jack Walsteijn, Manta-A Club

Niederland



An den Abenden bis spät in die Nacht wurden an zahlreichen Lagerfeuern und im Zelt gefeiert. Viele Gewinner der am Samstag Abend veranstalteten Tombola konnten sich über ihre Sachpreise wie z.B. einen Satz Gfk-Kotflügel der Fa. Dammer, ein Sonnendach der Fa. Leidinger, sowie viele große Opel-Fahnen, einer Opel-Jacke und vielen Kleinpreisen der Firmen Opel-Dello und Opel-Zillmann freuen. Am Sonntag Vormittag konnten dann die 10 angereisten TE 2800 für eine Foto-Session zusammengestellt werden. Zu guter letzt wurden dann noch Videoaufnahmen vom Fahren auf dem Ring gedreht.

Michael Rudolphi

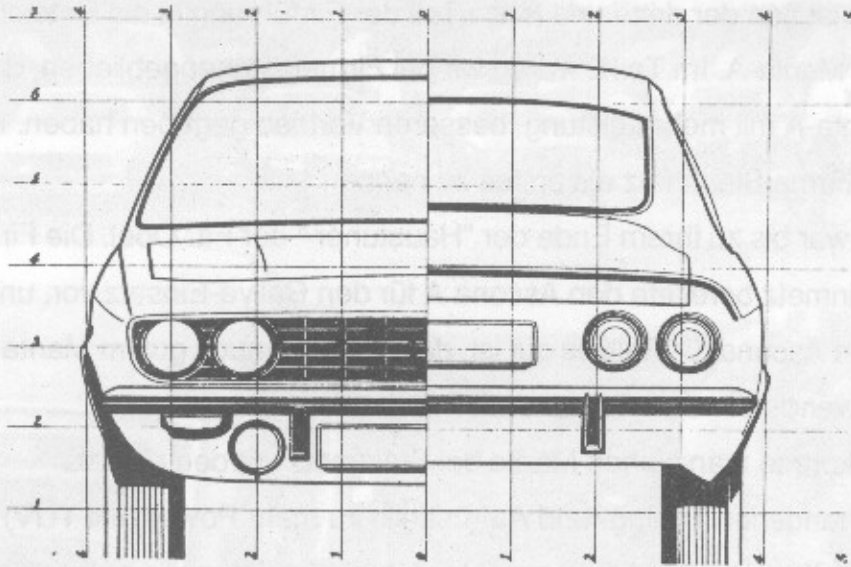
Entstehung, Entwicklung und Geschichte des Manta-A ,Teil 3

Hier ist nun der dritte und letzte Teil der Einführung in die Entstehung des Manta-A. Im Teil 2 waren wir bei Firmen stehengeblieben, die dem Manta-A mit mehr Leistung, besseren Vortrieb gegeben haben. Hier ist die Firma Steinmetz als erstes zu nennen.

Sie war bis zu ihrem Ende der "Haustuner" der Fa. Opel. Die Firma Steinmetz bereitete den Ascona A für den Rallye-Einsatz vor, und was beim Ascona für Rallyes gut ist, das läßt sich auch gut im Manta-A verwenden und an Privatkunden verkaufen.

So konnte man seinen Manta bei Steinmetz mit den damals vorhandenen Tuning- und Aufrüstsätze zu mehr Power (mit TÜV) verhelfen. Hier sind nur kurz Sportfahrwerke, Vergaseranlagen, Querstromköpfe und Auspuffanlagen zu nennen. Die Fa. Steinmetz vertrieb auch ganze Wagen zum Komplettpreis, sozusagen. (s. Test AMS, Heft 19 / 71). Als nächstes ist die belgische Fa. Transeurop Engineering zu nennen. Sie hat den Manta-A bekanntlich mit 6 Zylinder Opelmotoren ausgerüstet. Der TE wird ja in jeder Zeitung näher behandelt, so verzichte ich hier auf Details. Dann ist noch die Fa. May zu nennen, die im Frühjahr 1974 einen Manta-A 1900 SR mit Turbolader vorstellte, der in Zusammenarbeit mit Opel entstand. Jedoch kam das Projekt nicht über 10 gefertigte Einheiten hinaus. Grund: Opel strich der Fa. May die nötige Unterstützung, um den gleichzeitig bei Opel entwickelten GT/E besserer Marktchancen zu geben. Über den Verbleib der 10 Turbo-Mantas ist nichts bekannt.

(siehe Testberichte) die mangelnde Steifigkeit zu beobachten. Bei



Ebenfalls 1974 kam nur in England der "D.O.T. Turbo-Manta" auf den Markt. Die Abkürzung steht für Dealer Opel Team. Dieses Team stellte einen Zusammenschluß vieler Opel Händler in England dar, die diesen Manta zur Serienreife brachte und ihn ca. 150 mal verkaufte. Der Wagen hatte 156 PS und hatte eine **schwarze** Berlinetta-Innenausstattung anzubieten. Wer sich beim Manta-A auskennt, der weiß, daß es den Berlinetta nur in vier Farben gegeben hat, aber nie in schwarz. Grund: Ursprünglich war auch eine schwarze Berlinetta-Ausstattung vorgesehen. Da sich bei Opel schon relativ früh abzeichnete, daß die Bezugsstoffe bei starker Sonneneinstrahlung

(USA) sich auflösten, kamen die schwarzen Berlinettas nicht über die Vorserie hinaus. Da diese Wagen in Deutschland nicht auf den Markt kommen sollten, standen sie bei Opel intern zu Verkauf. Die Engländer griffen für einen sehr günstigen Preis zu, und starteten ihr Projekt. Wieviel schwarze Berlinettas das damals waren ist bis heute unbekannt. Schade eigentlich. Doch nun noch den Rest der technischen Seite. Wie oben im Text erwähnt, hat Opel offiziell nur den Ascona für den Motorsport Werksseitig hervorbebracht. Aus folgenden Gründen: Die Karosserie des Manta-A ist mit ihren kleinen B-Säulen und den großen Überhängen des Vorbaues nicht so verwindungssteif wie die des Asconas. Folglich wurde, im Sinne der Crash-Sicherheit und der weitestgehenden Reduzierung der gefederten Massen, der Ascona bevorzugt, und von Opel auch stärker motorisiert. Das es in der Serie keinen Ascona mit Einspritzmotor gegeben hat mag daran liegen, daß es nicht zur Verkaufsstrategie einer "unauffälligen Familienlimousine" paßte.

Die mangelnde Karosseriesteife hat Opel beim Manta selbst unter Beweis gestellt. Bis zum März 1974 wurde der Manta-A ohne B-Säule gebaut. Dafür war im Innenraum zu dem normalen Schweller noch ein verstärkungsblech eingeschweißt um die Durchbiegung der Bodengruppe aufzufangen. Nach diesem Datum (Vorstellung GT/E) wurde dem Manta eine richtige B-Säule verpaßt. Wenn man logisch weiterdenkt hätte Opel den "Innenschweller", der Stabilität wegen, ruhig drinlassen können. Er fiel aber der Kalkulation zu Opfer, unter der der GT/E sowieso schon litt. Außerdem war, auch bei neuen Manta-A (siehe Testberichte) die mangelnde Steifigkeit zu beobachten: Bei

aufgebocktem Wagen (Wagenheber) schlossen bzw. öffneten sich die Türen schlecht.

Beim Fahrwerk des Manta-A hat Opel wesentlich bessere Arbeit geleistet. Die vorne mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern und Drehstabstabilisatoren ausgerüstete Achse, zusammen mit der starren Zentralgelenk-Hinterachse ergibt ein ausgezeichnetes Fahrverhalten.

Dies hob die Fachpresse auch deutlich hervor, sodaß sie den Manta-A als "Kurvenkünstler" feierte. Bis auf ein gelegentliches Trampeln der Hinterachse, gibt es hier keinerlei Kritik. Die Achsen sind übrigens ebenfalls von den Rekordmodellen übernommen und modifiziert worden. Die Innenausstattung des Manta-A war schon in der Grundversion für die damalige Zeit recht komplett. Sie wurde bis zur Produktionseinstellung fast unverändert gebaut. Zwei wichtige Änderungen seien aber doch aufgeführt: Ab August 1973 waren in der Armaturentafeln 2 Lüftungsschlitze an den Seiten dazu gekommen. Ab März 1974 war die Mittelkonsole verändert worden und die Sitze wurden verbessert, was beim GT/Edurch die höheren Kurvengeschwindigkeiten auch erforderlich wurde.

In den Normalversionen (Manta-A und Manta-AL) waren folgende Farben für die Innenausstattung lieferbar: schwarz, beige, rot und blau. Die GT/E und SR-Versionen wurden nur in schwarz ausgeliefert. Bei der Berlinetta-Version konnte man unter den Farben dunkelrot, dunkelblau, grau und beige wählen, wobei dies von der Wagenfarbe abhängig war. Außerdem gab es ein farblich passendes Venyldach dazu. Bei allen anderen Modellen konnte nur ein schwarzes Venyldach bestellt werden, und das nur gegen Aufpreis. Auch gab es den Cord-

Bezug der Berlinetta-Sitze nicht für die anderen Versionen. Bei den ab August 1974 gefertigten Manta-A läßt sich bei der Innenausstattung auch noch folgendes feststellen: Das Kunstleder zum Beziehen der Verkleidungsteile, der Dachhimmel und der Teppich sind von der Qualität her schlechter als bei früheren Modellen. Der Grund ist hier in dem Wechsel des Teilelieferanten zu sehen. Ebenso verhält es sich mit der Haltbarkeit des Karosseriebleches. Mantas, die nach den Werksferien 1974 die Hallen in Bochum und Rüsselsheim verließen, weisen oft einen stärkeren Rostbefall auf. Grund hier: Im Juni 1974 bekam Opel auch anderen Stahl bzw. Tiefziehbleche, den sogenannten Euro Normstahl. Bei dieser Norm durfte sich der Schrott und Abfallanteil im Karosserieblech erhöhen, was bekanntlich nicht der Güte oder

Qualität zugute kommt. Hiermit schließt der Bericht, der nur eine Einführung in die Materie darstellen soll. Jeder einzelne Punkt, ob Felge, Achse, Lack oder Polster wird nochmal gesondert und gründlich abgehandelt, denn nicht immer ist über Treffen zu berichten, wie in diesem Heft. Ende Teil 3 und Ende des Berichts.

Rainer Manthey

Entwicklungsgeschichte des Manta-A TE 2800

Nachdem unter maßgeblicher Mitarbeit von Charles Jordan gestylte Manta-A in Produktion war, konnte man schnell feststellen, daß, im Gegensatz zum Marktkonkurrenten Ford Capri, kein Modell mit einem zylindrischen Motor im Angebot war. Die Rüsselsheimer Ingenieure hatten zwar ein solches Projekt ins Auge gefaßt, es aber aus verschiedenen Gründen (Kosten u.a.) fallengelassen. Dies erkannte auch Vic Heylen, Direktor der belgischen Tuningfirma "Transeurop Engeneer-



ing". Er hatte schon seit mehreren Jahren eine Werkstatt an der Rennstrecke in Zolder / Belgien und setzte mit beachtlichem Erfolg Opel Rennwagen ein. Sein Bruder erlangte dabei als Rennfahrer großen Ruhm. Vic Heylen machte sich also schleunigst daran einen Prototypen des Manta-A mit einem 6-Zylinder Reihenmotor von Opel auszurüsten. Es war nicht leicht für ihn die Zustimmung zum Bau eines Prototypen außerhalb des Opelwerkes zu bekommen. Jedoch schon 1971 war der Prototyp soweit, daß er bei einer Motorsportveranstaltung erstmals erprobt werden konnte. Zwei Jahre später endlich war dann die Phase der Erprobung abgeschlossen, und es konnte bald mit der Serienproduktion begonnen werden. Unterstützt wurde Vic Heylen's Vorhaben von General Motors Continental, in Antwerpen, die auch einige Entwicklungsarbeiten, sowie einen Teil der Vormontage übernahmen. Durch GM Continental Antwerpen wurde Heylen zum

Subunternehmer von GM. Die Antwerpener GM-Abteilung beauftragte dann Opel in Rüsselsheim mit dem Vertrieb und der Garantieabwicklung für den TE 2800. So war nämlich die offizielle Bezeichnung für den sechszylindrigen Manta-A Umbau. Den Namen Opel Manta durfte er nicht tragen, da er nicht im deutschen Herstellerwerk produziert worden war. Anfangs war eine Tagesproduktion von 5 Fahrzeugen anvisiert worden, was aber durch die Werkstattkapazität und den schleppenden Verkauf, in erster Linie durch die damalige Ölkrise bedingt, nicht realisiert werden konnte. In einem persönlichen Gespräch mit Heylen erfuhr der Autor unter anderem, daß insgesamt 79 Stück des TE 2800 gebaut und mit einer fortlaufenden Fahgestellnummer versehen worden waren. Die Nummer war, wie bei den in Deutschland gebauten Mantas, unterhalb der Windschutzscheibe eingeschlagen. Sie war vierstellig und sah folgendermaßen aus:

TE 1001 bis TE 1079.

Nach Ende der Fertigung wurden dann nur noch wenige Baukäufe zur Eigenanfertigung vertrieben. Einige Fahrzeuge blieben in Belgien, viele gingen ins europäische Ausland und 5 wurden sogar nach Südafrika verschifft. Die Importrechte für Deutschland besaß damals die Tuningfirma Steinmetz in Rüsselsheim, später in Nauheim ansässig. Diese Firma hatte den TE 2800 ab Frühjahr 1974 für DM 19.995.- in ihren Katalogen. Nach dem Konkurs von Steinmetz wurde der Wagen von Irmscher und dem Berliner Opel-Händler Hetzer vertrieben. Probleme gab es allerdings mit der deutschen Straßenzulassung. Aber auch diese Hürde konnte durch Anfertigung von Einzelgutachten für jedes Fahrzeug vom TÜV Darmstadt überwunden

Der Manta-A im Winterschlaf !

Da der Winter vor der Tür steht, und ca. 50 % von uns ihren Manta-A im Winter nicht fahren, ist es angebracht, denjenigen, die noch nichts über "Stilllegungsmaßnahmen" gehört haben, hier einige Tips zu geben, damit der Manta im Frühjahr genauso aus dem Winterschlaf kommt, wie er ihn begonnen hat.

Sicherlich hat der ein oder andere der Reihe von Vorschlägen, die ich hier mache noch etwas hinzuzufügen, doch dies soll nur eine Hilfe sein, und kein Handbuch ! (die Reihenfolge ist nicht verbindlich)

1. Wagen so gründlich wie nur möglich von außen Waschen und anschließend wachsen. Koffer- und Motorraum nicht vergessen!. Den Innen- und Kofferraum reinigen und, wenn nötig trockenlegen (dabei Teppich herausnehmen). Chromteile einfetten oder mit Chromputzmittel einreiben (Vaseline ist am billigsten und besten). Scheiben- und Türdichtungen mit Talkum einreiben (sollte man sowieso einmal jährlich machen). Tür- u. Haubenscharniere fetten, ebenso die Schlösser. Wenn es geht, sollte man alle Fenster, Türen, Sonnendächer und Hauben einen Spalt offen lassen. Das fördert die Durchlüftung (Rücktrocknung von Kondenswasser) und schont die Dichtungen.

2. Motor warmlaufen lassen, und das Motoröl mindestens 1 Stunde ablaufen lassen. Dabei auch den Ölfilter abnehmen und wechseln. Neues Öl einfüllen, Zündkerzen herausnehmen und das kleine grüne Kabel vom Verteiler zur Zündspule abnehmen, dann den Motor ein paarmal durchdrehen lassen. danach ein paar Tropfen Öl in jedes Kerzenloch spritzen und die Kerzen, jedoch nicht zu fest, wieder einschrauben. Von jetzt an den Motor nicht mehr starten !

3. Volltanken, bis zum Rand !

4. Luftfilter abnehmen und säubern. Einen fusselfreien Lappen mit Öl oder besser noch Sprühöl tränken und in den Ansaugstutzen des Vergasers stecken. Altes Papier- Luftfilterelement wegwerfen und Luftfilter wieder

werden. Die Einzelgutachten waren erforderlich geworden, da eine allgemeine Betriebserlaubnis von Opel-Rüsselsheim nicht vorlag. Leider lief die Produktion des Manta-A im August 1975 aus, und der TE 2800 mußte seinem Nachfolgermodell, dem Manta-B i 2800 von Porsche weichen. Heute verkauft die Firma Transeurop Engineering Belgien Fahrzeuge der Marke Alfa Romeo. Am Schluß sei nun noch Herrn Vic Heylen, sowie seinen Mitarbeitern, für die so freundlich gegebenen Auskünfte gedankt.

Zahl der zugelassenen TE 2800, 1986 (ohne Gewähr):

Land	Anzahl
Deutschland	15
Niederlande	7
Belgien	1
Schweiz	1
Frankreich	1
Dänemark	1

Michael Rudolphi A.O.I.G.

aufsetzen. Beim Start im Frühjahr den Lappen im Vergaser nicht vergessen, daß könnte peinlich werden !

5. Wenn das Kühlwasser und der Frostschutz schon über 2 Jahre alt sind, vollständig ablassen, und weg mit der alten Brühe. Dabei auch die Heizung auf warm stellen, sonst bleibt fast ein Liter der Suppe noch im Kühlsystem. Jetzt neuen Frostschutz mit Wasser laut den Herstellerangaben auf der Dose bis -20 Grad mischen ,und auffüllen. Dabei sollte man den Thermostat ausbauen und ihn in klarem Wasser reinigen. Ebenso sollte man den Keilriemen entspannen. Dann kann man beim Einfüllen auch die Wasserpumpe noch drehen, und so das Kühlsystem fast vollfüllen. Das überschüssige, neue Kühlwasser aufbewahren, und noch etwa einer Woche in den Kühler gießen. Die jetzt noch fehlende Menge mit klarem sauberen Wasser beim Start im Frühjahr ergänzen.

6. Batterie ausbauen, und am besten an einen recht warmen Ort aufbewahren. Hier sollte man sie alle 14 Tage mit einem Ladegerät auf der niedrigsten Stufe wenig Beschäftigung wie z.B. Autoradio usw. tut der Batterie auch mal ganz gut. Wer im Winter einen Zweitwagen fährt kann die Batterien öfter mal tauschen. Das ist die beste Methode.

7. Reifen, wenn ihr den Wagen nicht aufbocken könnt oder wollt, um ein bar höher auf pumpen, und dann den Wagen alle 14 Tage etwas hin und her bewegen, damit die Reifen nicht zu einseitig belastet werden. Besser ist jedoch das Aufbocken des ganzen Wagens. Hierdurch werden Federn und Dämpfer geschont.

8. Im Innenraum sollte man den Teppich ganz herausnehmen. Erstens läßt er sich so besser reinigen, und der Wagen trocknet besser aus. Wenn Ihr die oben genannten Punkte beachtet und eventuell noch erweitert, der sollte beim "Frühlingserwachen" keine Probleme haben. Selbstverständlich gebe ich hier noch eine kleine Starthilfe.

UND SO SOLLTE MAN ES NICHT MACHEN !!!!!!!

1. Den Wagen vollständig mit Bremsflüssigkeit einreiben, damit der Lack schön geschmeidig bleibt. Gummiteile mit Weizenmehl pflegen. Chromteile mit Rasierschaum einseifen, und mit Stahlwolle polieren. Alle Schlösser und Scharniere mit Handwaschpaste konservieren.

2. Motoröl und Kühlwasser ablassen, und umgekehrt wieder auffüllen. Batterie mit einem Schlauch aussaugen und anschließend in den Tank gießen. So entrostet man Hohlräume. Leere Batterie mit Frostschutz Winterfest machen. Keilriemen nachziehen, und Wasserpumpe mit Scheibenreiniger gangbar halten. Ein halbes Pfund Margarine (rein pflanzlich) in den Vergaser drücken, und oben glattstreichen (rein optisch). Papier-Luftfiltereinsatz zu sandstrahlen bringen.

3. Luft aus den Reifen lassen und mit Montageschaum auffüllen, so wird man Herr lästiger Verformungen der Reifen. Mit der gleichen wirksamen Methode wird natürlich der Auspuff behandelt.

4. Sämtlichen alten Schrott und Sperrmüllanteile im Wagen gut und gleichmäßig verstauen (dabei das zulässige Gesamtgewicht nicht überschreiten !), so hat man Platz in der Garage und die Federn und Dämpfer werden bei Laune gehalten. Alles klar !?!?!

Die Redaktion übernimmt keinerlei Haftung !

Org. Opelteile (neu):	
Kotflügel vorne, links oder rechts	159,00 DM
Vorbau, komplett	349,00 DM
Tür, links oder rechts	265,00 DM
Kofferraumdeckel (begrenzte Stückzahl)	240,00 DM
Heckblech, komplett	97,50 DM
Frontscheibe, getönt (grün mit Streifen)	270,00 DM

ANGEBOT: H-4 Licht für Manta-A, 4 Stück 139,50 DM

Chrom und Customteile:	
Hochleistungs-Zündspule, verchromt	65,00 DM
Zündspulenhalter, verchromt	14,50 DM
Ölpeilstab, verchromt	17,50 DM
Holley Benzinfilter, auswechselbar (nicht für GT/E !)	119,50 DM
Elektro- Klangfanfaren, verchromt, 2 Stück	49,50 DM
Abstandhalter für Zündkabel, verchromt (auch f. 6-Zylinder)	14,50 DM
gelbes Zündkabel, pro Meter	8,80 DM
Zündkabelhalter, 3-Loch, 2 Stück, verchromt	12,50 DM
Zündkabelhalter, 4-Loch, 2 Stück, verchromt	13,50 DM
Stehbolzen für Ventildeckel mit Flügelmuttern, verchromt, pro Stück	7,50 DM
Elektromagnetische Haubenverriegelung, verchromt	73,50 DM
Fangbügel für Motorhaube, verchromt, 2 Stück	15,00 DM
Verteilerkappen, gelb, blau, rot und transparent	29,90 DM
Engelmann Sportspiegel, mit getöntem Glas	14,95 DM
TACHO - STYLING: Farbe und Schrift, viele Variationen möglich. Auf Anfrage	
Original TE - Aufkleber für die Felgennabe, 4 Stück	19,50 DM
Vorankündigung: TE - Motorhaubenhutze, aus Gfk 195/70 auf 6x13 und 7x13 ohne	
Verbreiterungen mit TÜV, auf Anfrage	

Alle Teile sind zu beziehen bei: **NILS HELM AM KROOG 15**
2000 HAMBURG 15 TEL.: 040 / 6472236 abends 18 - 22 Uhr

LISTE DER MANTA - A CLUBS, international

Manta-A Club Berlin e.V.:

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

Manta-A Club Göppingen:

Rainer Schweizer, Blumenstr.7, 7321 Gammelshausen

Manta-A Club Kiel:

Rainer Manthey, Wrangelstr. 38, 2300 Kiel 1, 32 Mitglieder

Manta-A Club Oldenburg:

K.-H. Engelmann, Ringstr. 322, 2902 Rastede / Loy

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, Gelsternsche Str. 343, 4133 Neukirchen Vluyn

Manta-A Club Hamburg:

Nils Helm, Am Kroog 15, 2000 Hamburg 73

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 Kaufbeuren:

Gerhard Eichele, Bauhofstr. 13, 8951 Westendorf

Manta-A Club Neckar/Enz:

Peter Witschel, Mattesstr. 9, 7122 Besigheim

Manta-A Club Hohenlohe:

Jochen Frank, Steinbacher Weg 100, 7118 Künzelsau-Garnberg

Manta-A Club Bochum/ Wattenscheid:

Roland Kuck, Rathausstr. 12, 4630 Bochum 6

Manta-A Club Lörrach:

Peter Hartmann, Mozartstr. 8, 7850 Lörrach

Manta-A Club Oberbayern:

Josef Löw, Schloßstr. 1, 8152 Groß Höhenrain, 3 Mitglieder

Manta-A Club Mittelfranken/Bay.:

Herbert Schmidt, Haag 4, 8830 Trechtlingen

1. Manta-A Club Nürnberg e. V.:

Jürgen Laux, Wandererstr. 2, 8500 Nürnberg 80

Manta-A Club Südbaden:

Christian Lösle, Grenzstr. 14, 7858 Weil/Rhein

Manta-A Club Obersteinbach:

Thomas Kowalsky, Almersbacherstr. 10, 5230 Leuzbach

Manta-A Club Aalen:

Kurt Stegmaier, Am Schimmelberg 9, 7080 Aalen

Manta-A Club Hannover:

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

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

Manta-A Club Nederland:

Jack Walsteijn, Borghaag 119, 6228 EX Maastricht, Holland

Manta-A Club Fünen:

Erling Hansen, Vestre Stationsvej 24, 5000 Odense C, Dänemark

Manta-A Club Jütland:

Ib Jensen, Sondrupvej 12a, 8771 Hundslund, Dänemark

Manta-A Club Seeland:

Kurt Söriis, Søndermarksvej 138, 4200 Slagelse, Dänemark

Manta-A Club Great Britain:

Bill Watt, 8 Woodpecker Close, Twyford, Berkshire, RG 10 OBB,

England

Opel-Register Schweden:

Morgan Hallin, Hultabärgsvagen 7, S 511 02 Skene, Schweden

Opel-Register Norge:

Postboks 29, Haugenstua, N 0915 Oslo 9, Norwegen

Opel USA:

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

Alt-Opel Interessengemeinschaft, Typpreferenten für Manta-A:

M. Rudolphi, Lesewitzer Steig 13, 1000 Berlin 27.

R. Manthey, Wrangelstr. 38, 23 Kiel 1

VERKAUFSANZEIGE

Manta-A GT/E, Farbe: weiß, grün und rot, TÜV neu, 93000 km, EZ 6 / 71



Februar 1985 erstand ich das Fahrzeug als Manta-A SR 1900. Danach begann ich mit dem Zerlegen, Ein kompletter Vorderbau mußte eingesetzt und angepaßt werden. Innenraum und das Heck wiesen auch größere Roststellen auf. Ein gelernter Karosserie-Bauer nahm sich derer an. Nach der Blechkosmetik wurde der Wagen zu einem Autolackierer überführt. Außen wie Innen wurde die alte Farbe bis auf das Blech abgelaut. Ein völlig neuer Farbaufbau wurde dadurch nötig. Im Dezember 85 konnte ich das Fahrzeug in Empfang nehmen. Nun begann die Umbauarbeit von einem 1900 SR in einen GT/E 1900. Die Hinterachse wurde einer Teilrevision unterzogen. Das Fahrwerk erhielt Bilstein-Dämpfer und die Federn des Einspritzers. Nicht anders erging es der Bremsanlage. Der Tank wurde ausgewechselt und die Benzinleitungen erneuert. Sämtliche Teile, die von einem SR zum GT/E unterscheiden, wurden ausgewechselt. Nachdem der Zusammenbau beendet worden war, wurde der Wagen zu einem Kfz-Mechaniker überführt, und der Motor eingebaut. Danach erfolgte die TÜV-Abnahme. Die totalen Kosten der Restaurierung, inkl. Material und Fremdarbeit, belaufen sich auf ca. 25.000 schweizer Franken, oder 31.500 DM. Der Wagen soll nun für 16.000 sFr. oder 20.000 DM verkauft werden. Über alle Arbeiten und Teile liegen Quittungen vor.

Daniel Rhenisch, Bedastr. 10, CH 9202 Gossau/SG,
Tel: 0049 71 85 38 77 oder 0049 74 7 23 15

BIETE: 4 Stck. 8x13 Ronal, 2 Stck. 235/60, Getriebe, Kotflügel, Türen, Bleche, Hauben etc., Manta-A 19 E auf VHB. Tel: 07621-791131

BIETE: 4 ATS 6x13 mit 185/70, guter Zustand, 600.-. T: 04351-85133

BIETE: Opel GT, Bj.69, ATM 40000, v. Neuteile, TÜV neu, neu Lack VHB 6900.-. T: 0431-74072

BIETE: Manta-A GT/E, 8 Mon. TÜV, 1600.-. Kasten-Verbreiterungen u. Zastrow-Heckflügel VHB. T: 06652-4957 ab 18 Uhr.

BIETE: Manta-A 19 S, Bj. 72, Kastenverbr. m. 235 auf 8J, Front- u. Heckspoiler, AHK, Sonnendach, Sportlenkrad, rote Innenausst., ca. 10 Jahre stillgelegt, kein Rost, VB 8000.-. T: 08179-8570 ab 18 Uhr, H.P. Sterzer.

BIETE: Verbreiterung, Heckflügel groß, Heckspoiler KHG, Bilsteinsatz, 4 Stck. Ronal 8x13 f. Manta-A. T: 07621-87783, Stremetzne

SUCHE: Tieferlegungssatz, GT/E-Tank, 3,18 Achse 07621-87783

SUCHE: 8x13 Ronal od. ATS. 04347-3072 Fischer

SUCHE: restaurierungsbed. Manta-A GT/E od. SR. Frontspoiler Manta-A SI von Imscher. 09122-12241 Peter Nösel

BIETE: GT/E-Tank geg. Gebot. Andere Teile a. Anf. 09122-12241

BIETE: Verbr., Spoiler, Teile+Extras, Manta-A 1900 o. Motor g. Zust Peis: VHS. T: 07621-77458

BIETE: Manta-A Brief, EZ 71, m. folg. Eintragungen: Bügel, F-Spoiler, Verbr., ATS 8x13, Abarth. geg. Gebot. Div. Manta-A Teile wie z.B.

Flügel, Heckschürze und v. mehr. T: 06654-7414, Jürgen Brell

SUCHE: Lektüre u. Unterlagen f. Manta-A-turbo, u. mögl. kompl. Turboanlage für 19 E. Angebote an T: 0431-528319, Jens Mangels

BIETE: Ascona-A Verbr. vorne, Manta-A Spoiler 07621-18627

SUCHE: ATS 9 1/2x13, Schalensitze schw. T: 07621-18627, Peter H.

BIETE: Org. Opel Frontsp., SR-Armaturen, neues Sportlenkrad, suche
Schroth 4003 A in rot. T: 05406-3759, J. Holtmeyer
SUCHE: neue Blech-u. Rahment. f. Manta-A. T. 02204-53709, J. Krauß
BIETE: Manta-A 19 S, verbr., Spoil., Bj. 75, TÜV neu, Lack neu, Preis:
5000.- VHB. T: 04498-1447, U. Neumann
SUCHE: Manta-A GT/E. Tausch geg. Kadett C GT/E, TÜV 7/88, H-Gurte,

Konis, tief, Wert ca. 3000.-, Lackierung notwendig. T: 07621-791131
BIETE: ATS 8x13, GT/E-Tank, Hecksch. m. integr. Stoßst. (neu), Ver-
schleiß- u. Ersatz. aller Art. 2x Asc. A Verbr. m. Kotfl. T: 07621-791131
BIETE: 2 org. Endtöpfe f. TE 2800, SUCHE: f. Asc. A. Voyage: AHK,
Dachreeling, Ü-Bügel, Schriftzüge u. Frontsp. M. Rudolphi, Lesewitzer
Steig 13, 1000 Berlin 27
BIETE: Manta-A, Bj. 72, TÜV neu, 55 T/km, 2900.- T: 04874-223, T. Heuck
BIETE: Opel GT, Bj. 69, v. Neut., Kotfl. v.+h. aus Gfk. Wagen ist zerlegt
u. teilrestauriert. VB 6700.- T: 0202-558699, Holger Lindemann
BIETE: Beflockungsgerät (Folia-Tec) incl Kleber (neu) 250.-, Kasten
Verbreiterung (v. rechts leicht defekt) kompl. 350.-, Türverkleidungen
schw. ohne Löcher. T: 040-6472236 Nils Helm
SUCHE: 9 1/2x13 ATS, 235/60 VR 13 Pirelli CN 36 2 Stck., Innenbel.
Scheibenbremsanlage f. B- od A-Achse, Ü-Bügel f. Manta-A, 2 Stck.
Kastenverbr. groß vorne. T: 040-6472236, Nils Helm

SUCHE: Manta-A 1900 SR, bis Baujahr 4/73, mit Schiebedach (ohne
Venyldach !!), im original-Zustand mit erstem Lack. Der Wagen sollte
keinen Unfallschaden haben, und keine großen Rostschäden an der
Bodengruppe aufweisen. TÜV kann abgelaufen sein, Brief muß nicht
vorhanden sein. Folgende Teile werden von dem Fahrzeug nicht be-
nötigt: Türen, Hauben, Motor, Vorderachse, Reifen, Felgen, Stoßstangen
und Auspuff. Bitte bei ernsthaften Angeboten an die Redaktion der Zei-
tung wenden.

Jetzt noch eine kleine Bitte an diejenigen, die hier inserieren möchten:
Bitte schickt Eure Angebote so schnell wie möglich nach Erscheinen
dieses Heftes an die Redaktion. Da die Nummer 6 noch in diesem Jahr
erscheinen soll. Nur so ist eine rechtzeitige Bearbeitung möglich. Dies
gilt auch für 1987.

Besten Dank, im Voraus !

Tips...Tips...Tips...Tips...Tips...

OPEL - LITERATUR:

Vier mal im Jahr erscheint das Opel - Magazin
" start ". Für 15.- DM incl. Porto könnt Ihr die
Hefte abonnieren. In diesem, ca. 50 Seiten um-
fassenden Magazin im DIN A 4 Format, wird
durch viele Farbbilder und Poster unterstützt,
eine Menge Interessantes und Wissenswertes
über das Haus OPEL berichtet. Auch werden
neue und alte Opel - Modelle vorgestellt und
über Motorsport - Erfolge des Hauses OPEL
geschrieben.

Bei Interesse schreibt an:

Redaktion " start "
Postfach 1560
6090 Rüsselsheim

PS: Wer einen guten Draht zu einem OPEL - Händler verfügt,
Der kann diese Hefte auch umsonst bekommen. Denn
Jeder OPEL - Händler bekommt, zu Werbezwecken, eine
gewisse Anzahl dieser Hefte.

OPEL - SPEZIALWERKZEUG:

Der Manta-A ist zum Glück ein Auto, welches sich ohne viel Spezial-
werkzeug warten und reparieren läßt. Doch wer an einem solchen
Wagen alle notwendigen (z.B. Komplett-Restoration) Arbeiten selbst
durchführen will, oder muß, der kommt um die Anschaffung des einen
oder anderen Werkzeugs nicht herum. Ich denke hier nur das Ein- und
Auspressen von Buchsen und Lagern usw. Diese Werkzeuge ver-
treibt die Firma KENT - Moore. Sie rüstet auch die Opel - Werkstätten
mit Werkzeug aus. Katalog bei:

KENT - Moore, Alfred Nobel Str. 12, 6806 Viernheim

Tips...Tips...Tips...Tips...Tips...

LENK TUNING



Manta-A 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
Motorhaubenhutzen
Heckflügel aus Gfk
Heckflügel Carrera (Hart-PU Schaum)
Alle Gfk-Teile sind handlaminiert und keine Spritzware !!!

Katalog anfordern !!!

LENK TUNING

Urbanstr. 6

7300 Esslingen a.N.

Tel.: 0711 - 357168

OPEL KRIEG



Wir haben alles, was Ihrem Opel paßt

Original-Opel Teile und Zubehör

Für Manta-A und Opel-GT

Autohaus Krieg

Meininger Landstraße 37, 8744 Mellrichstadt 1

Telefon 09776 - 428

HINWEISE ZUM BEZUG DER MANTA-A ZEITUNG

Die Verzögerung bei dem Erscheinen dieses Heftes ist nicht nur auf meine Umorganisation zurückzuführen. Einige von Euch, die jedes Heft erst nach Erhalt bezahlen, sind ebenfalls nicht ganz unschuldig daran. Sie haben nämlich erst gut 3 Monate später bezahlt. So ist natürlich keine Buchhaltung möglich. Darum bitte ich Euch, die die jedes Heft einzeln bezahlen, sich mit dem Bezahlen etwas mehr zu beeilen. Bisher habe ich jedes nicht bezahlte Heft, bis zum Erscheinen der nächsten Nummer als schon bezahlt verbucht. Wer aber beim Druck der neuen Empfängerliste (3 Tage vor Erscheinen des neuen Heftes) noch nicht bezahlt hatte, bekam die Zeitung in Zukunft nicht mehr geschickt. So wird auch in Zukunft verfahren werden. Denen also, die die Zeitung später bezahlen möchten, wird ab Heft Nr. 4 eine Frist von 6 Wochen, nach Erhalt der Zeitung, eingeräumt. In dieser Zeit sollte es wohl jeder schaffen, die 5.- DM einzuzahlen. Danke

Für die, die die Zeitung sowieso im Abo erhalten, ändert sich nichts. Doch eine Bitte sei auch an Euch Abonnenten gerichtet:

Füllt die Bank-Einzahlungsbelege bitte **DEUTLICH**, und vor allem **VOLLSTÄNDIG** aus. Erstens sehen einige Formulare wie schlecht gestrichene Rauhfaserpapete mit irgend welchen Buchstaben darauf aus, und zweitens habe ich schon über 20 Abo-Überweisungen, bei denen der Absender unbekannt ist. Meistens ist erst bei einem Beschwerdebrief die Adresse zu erfahren.

Wer also sein Abo für 1987 erneuern möchte, den bitte ich den fälligen Betrag von 30.- DM (6 Hefte zu 5.-DM 1987) bis zum 15. Januar 1987 zu überweisen.

Den Abonnetten sei aber auch an dieser Stelle gedankt. Denn, der Erhalt der Manta-A Zeitung ist vor allem den Abonnetten zu verdanken gewesen, die sich oft schon nach der Nummer 1 zum Abonnement entschlossen hatten, und so die Mittel für eine gute Finanzplanung freimachten. Vielen Dank !

Noch kurz etwas in einener Sache:

Da ihr die Nummer 5 schon ca. 4 Wochen nach Erhalt dieser Nummer bekommen werdet, wird sie keine Kleinanzeigen und weniger Berichte über Treffen enthalten. Dafür gibt es den Start einer neuen Berichtreihe, ein Preisausschreiben und interessante Fotos.

Rainer Manthey

Neue Manta-A Clubs !

MANTA-A CLUB OBERBAYERN

Der von Josef Löw neu gegründete Club möchte Fahrer aus den folgenden Landkreisen ansprechen: EBE, M, MB, TS und STA
Zur Zeit besteht der Club erst aus wenigen Mitgliedern, doch Zulauf ist erwünscht. Der Treffpunkt:

Jeden ersten Sonntag im Monat um 10 Uhr im Cafe " Jegg" in
8206 Bruckmühl, Kanalstraße 6

Alles weitere bei: Josef Löw, Schloßstr.1, 8152 Groß-Höhenrain
Telefon: 08063 - 9438

Manta-A Club Lörrach

Der Club wurde am 8. Mai 1986 gegründet und hat jetzt 5 Mitglieder.
Die Kontaktadresse ist: Peter Hartmann, Mozartstraße 8, 7850 Lörrach.

Manta-A Club Wattenscheid

Hallo, Manta-A Fahrer (in) !!!

Wir suchen ständig Manta-A Fahrer (innen) zur Clüberweiterung !

Da SIE den passenden Wagen haben, kommen Sie doch einfach einmal zu einem unserer nächsten Treffen. Diese finden einmal im Monat statt auf dem:
AGROS-Parkplatz, Bochumerstr. in Bochum-Wattenscheid, um 15 Uhr.
Die Termine der nächsten Treffen sind: 7.9. , 5.10. , 9.11. , 7.12. usw.

Weiterhin sind Treffen mit anderen Manta-A Clubs, gemeinsame Fahrten zu Ausstellungen und Veranstaltungen, die Fahrt zum int. Manta-A Treffen, Feten und vieles andere mehr geplant !

Wer Interesse oder noch Fragen hat, der melde sich bei:
Roland Kuck, Rathausstr. 12, 4630 Bochum 6, Tel: 02327 - 10475

Schlußwort

Zum Schluß möchte ich auf einen Artikel aus dem nächsten Heft vorgeifen. Die Idee zu diesem Artikel kam mir auf dem Heidbergring. Ausschlag gab wohl auch die sehr große Ansammlung von Manta-A aus halb Europa. So hatte ich einen sehr guten Überblick von dem, was im Moment in der Manta-A Szene "in" ist.

Kurz gesagt: Ich suchte Manta-A im Originalzustand. Und siehe da, es waren im Durchschnitt mehr, als auf früheren Treffen zu finden waren. Wenn es auch nicht viele waren, so bleibt doch zu hoffen, daß sich ein Trend in diese Richtung bildet. Bei unserer "Konkurrenz", den Opel-GT's ist der Trend, so wie er nicht sein sollte, deutlich zu sehen. Beispiel: Der Markt ist überschwemmt von umgebauten und verstyln Wagen, die keiner haben will. Sucht man jedoch einen GT im Originalzustand, dauert es sehr lange bis man einen findet, und wenn, dann sind diese Wagen, die die "Aufmotzjahre" unbeschadet überstanden haben, sehr kostspielig. Ich meine, diese Entwicklung brauchen wir nicht nachzuvollziehen. Noch haben wir es in der Hand, jeder so wie er mag, kann und will einem anderen Weg einzuschlagen. Einmal Nachdenken, und vielleicht???

Bis zum nächsten Mal

R. Manthey

#2

SO, HIER NOCH DIE SCHLÜSSEL...

HAT DEN WAGEN IN EHREN... DA STECKT VIEL ARBEIT UND MÜHE DRIN... EIGENTLICH SCHADE, DASS ICH IHN VERKAUFEN MUSSTE... DAS LIEBE GELD...

ACH JA! TASS AUF! DAS AUTO IST 'NE RAKETE! VERSCHÄTZE DICH NICHT!

WA DANN KANN JA NIX SCHIEF-GEHEN...

DANKE, ALLES KLAR...

EHRENSACHE...!

KEINE SORGE, PAPPA HAT ALLES UNTER KONTROLLE!

LOGO...!



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