

„Er muß nicht gezwungen,
nicht geritten werden,
er läuft wie von selbst um die Ecke.“

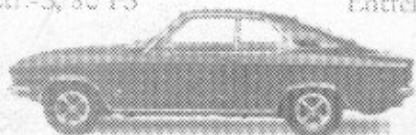
— (Strenge)



Also ein Auto, bei dem man sich wieder aufs Fahren freuen kann. Der Manta ist ein „...modernes und das heißt: sicheres Auto.“ (hobby). Dank des modern konzipierten Fahrwerks und der Motoren, die stark und schnell zum sicheren Überholen sind:

1.6 Ltr., 68 PS, 1.6 Ltr.-S, 80 PS*
und 1.9 Ltr.-S, 90 PS.*

Die Motoren sind zudem robust, genügsam, zuverlässig und lauf-



ruhig — Vorteile, die man besonders bei einer Langstreckenfahrt schätzt.

Der bequem-geräumige, geräuschisolierte Innenraum und ein großer Kofferraum machen den Manta — ob als Manta, Manta L oder SR — zum idealen Reisesportwagen, der auch große Entfernungen vergessen läßt.

Den Manta gibt es schon ab DM 8.585.— a. W.

DM 8.585.— a. W. (inkl. MwSt. und Grundsteuer)

Opel Manta. Weil man was vom Fahren versteht.

Manta-A Zeitung

Nr.6

Januar 1987



Manta-A Zeitung

Nr. 6

Inhalt

Vorwort	S.1
Test Manta-A 1900 SR	S.2
GT/E Lackierung	S.14
Clubliste	S.16
Manta-A Club Rhein / Main	S.18
Neue Clubs, Video	S.20
Treffen Blankenloch, Hamburg	S.21
6. int. Manta-A Treffen, Dänemark	S.22
Typengeschichte Teil 1	S.25
Abonnement	S.26
Kleinanzeigen	S.27
Schlußwort	S.28

Impressum

Herausg. + Verleger
Rainer Manthey
Wrangelstr. 38
2300 Kiel 1

Redaktion
R. Manthey
R. Rudolphi

Druck
Offsetdruck J. Schmidt
Beselerallee 69 a
2300 Kiel 1

Auflage
400 Stück
Preis
5,00 DM



Kiel, den 31. 12. 86

Liebe Manta-A Freunde !

Ich hoffe, Ihr habt Eure Antworten vom Preisausschreiben '86 schon abgeschickt. Sicherlich war die Beantwortung der Fragen in manchen Fällen nicht ganz einfach, ja sogar etwas umstritten. Hierzu sei nur gesagt, daß sich alle Angaben auf von Opel gebaute und verkaufte Manta-A beziehen. Nicht etwa Umbauten oder werksinterne Testwagen. Die Antworten waren zum größten Teil aus der Betriebsanleitung, den gängigen Reparaturanleitungen und der Manta-A Zeitung zu entnehmen. Ein wenig mußte man aber schon denken. Aber keine Angst, die Preise werden unter allen Einsendern verlost, und nicht nur unter denen, die die sechzehn Fragen richtig beantwortet hatten. In diesem Heft findet Ihr auch das komplette Programm des 6. int. Manta-A Treffens. Wer an diesem Treffen teilnehmen möchte, den bitte ich, sich an die Termine der Einladung zu halten. Denn nichts ist für einen Veranstalter schlimmer die Ungewißheit: Wieviele werden kommen ? Ich bitte Euch deswegen: Haltet den Meldetermin (1. April 1987) unbedingt ein, denn davon hängt der Erfolg dieses Treffens ab ! Mit diesem Heft beginnt ebenfalls eine neue Berichtreihe. Sie befaßt sich mit der großen Menge von technischen Einzeldaten, welche am Ende einen Manta-A charakterisieren. Sofern die Menge an Informationen über einen Manta-A Typ nicht so groß ist, will ich versuchen pro Ausgabe einen Typ abzuhandeln. Dies wird mir nicht immer gelingen. Anfangen wird die Reihe mit der Modellgeschichte des Manta-A. Die Grundinformationen der Manta-A Modellpalette ist notwendig, damit später nicht so oft weit ausgeholt werden muß. Der erste mit den technischen Tabellen wird der 12 S Manta-A sein.

In den nächsten Wochen werden die Vorsitzenden der Manta-A Clubs in Deutschland einen Brief vom Manta-A Club Kiel bekommen. Hierin geht es um ein Treffen möglichst aller Vorsitzenden zu einem noch nicht festgelegten Termin an einem Ort in Deutschland, der für alle wegen der Anfahrtswege her gerecht sein sollte. Besprochen werden soll die bessere Koordination zwischen den Clubs und eines Dachverbandes. Viel Spaß beim lesen

Rainer Manthey

Test Manta-A 1900 SR

(aus AMS, Heft 23/ 1970)

Jung, dynamisch, aktiv, sportlich: Das sind Attribute, die heutzutage nicht nur Teens und Twens für sich in Anspruch nehmen. Ein jugendliches Image - die Werbung suggeriert es uns immer wieder - gehört nun mal zum modernen Leben und läßt sich nach außen hin verständlicherweise am besten durch das Auto dokumentieren, das man fährt. Bei Opel hat man diesen Trend rechtzeitig erkannt, und das Hosenträger-Dickerchen, mit dem früher Opel-Fahrer oft assoziiert wurden, gehört längst der Vergangenheit an: Dafür haben spurtstarke Limousinen wie der Rallye-Kadett, der Rekord Sprint und der Commodore GS ebenso gesorgt wie der auffallend gestylte GT-Zweisitzer. Daß im reichhaltigen Opel-Programm trotzdem noch Platz ist für eine sportliche Zugnummer, bekamen die Rüsselsheimer Verkaufsstrategen spätestens durch die Zulassungszahlen des von der Kölner Konkurrenz lancierten Capri deutlich vor Augen geführt. Jetzt wurde auch diese Lücke geschlossen: mit dem Manta. Da der Käufer in dieser Klasse bei aller Liebe zur Sportlichkeit nur ungern auf ausreichenden Innen- und Kofferraum verzichtet, folgten die Opel-Stylisten bei der Gestaltung ihres nach einem Flügelrochen benannten Produkts dem gleichen Rezept, das sich beim Capri als so erfolgreich erwiesen hat. Das Ergebnis ihrer Bemühungen ist ein adrett ausschauendes Coupe, das trotz einiger typischer Opel-Stilelemente - die Front erinnert an ein modifiziertes Kadett-Gesicht, die hintere Seitenpartie an ein Rekord-Coupe und das abgeschnittene Heck mit den runden Rückleuchten an den GT - harmonische Linien und einen eigenen Charakter aufweist. Der Mante wirkt zierlicher als der Capri, der dank seiner langen Motorhaube und dem Stummelheck etwas Aggressives an sich hat. Dank geschickter Raumaufteilung bietet der Manta trotz der gestreckten Coupe-Form vier Personen Platz, zumal die Kopffreiheit im Fond recht großzügig bemessen ist. Ihn jedoch als echten Fünfsitzer zu deklarieren, wie es Opel tut, ist eine schlichte Übertreibung: Hinten lassen sich nämlich auf längeren Strecken höch-

stens zwei Erwachsene einigermaßen bequem unterbringen, und das auch nur, wenn vorn menschenfreundliche Naturen sitzen, die weder ihren Sitz ganz zurück-schieben noch ihre Lehne allzusehr neigen. Sofern solche Rücksichtsmaßnahme nicht vonnöten ist, haben die Vornsitzen, auch wenn sie von stattlichem Wuchs sind, genügend Bewegungsfreiheit: Der weitere Verstellbereich der Sitze und die stufenlos zu variierende Lehnenneigung ermöglichen eine entspannte Fahrposition mit ausreichendem Abstand zum Lenkrad. Das Ein- und Aussteigen bereitet wenig Mühe: Die breiten Türen gewähren guten Zugang, und auch in den Fond gelangt man ohne übermäßige Verrenkungen. Große Fensterflächen und eine relativ niedrige Gürtellinie sorgen nicht nur für eine freundlichlichte Atmosphäre im Wageninnern, sondern auch für gute Sicht nach vorn und zu den Seiten. Weniger gut sieht man nach hinten: Das Wagenheck läßt sich durch die Heckscheibe nicht orten, so daß rückwärtiges Einparken etwas Gefühl und Eingewöhnung erfordert. Der Kofferraum hat ansehnliches Format: Er faßt nach auto motor und sport-Norm 360 Liter und übertrifft damit den des Capri (220 Liter nach auto motor und sport-Norm) deutlich. Ob Reisegepäck oder Kinderwagen, der Manta wird mit



Mit Halogenscheinwerfern: SR-Gesicht

den meisten Verstaunungsproblemen besser fertig als so manche kleine Limousine. Was die Raumverhältnisse anbelangt, bietet der neue Opel zweifellos mehr als der Capri. In diesem Punkt kann ein anderes Ford-Produkt, das neue Taunus-Coupe, eher mit ihm konkurrieren. Ein Vergleich mit diesem Wagen erscheint ohnehin logischer, denn während der Capri als eigenständige Baureihe mit zahlreichen Varianten betrachtet werden kann, ist der Manta praktisch die Coupe-Version zu den demnächst auf den Markt kommenden Ascona-Limousinen, wenngleich hier die Verwandtschaft durch die andere Namensgebung etwas verschleiert wird. Der Manta wird in drei Ausstattungsvarianten angeboten: Neben der Normalausführung gibt es eine L- und eine SR-Version, wobei die letztere nur in Verbindung mit dem 80 PS- und dem 90 PS-Motor lieferbar ist. Obwohl die Normalversion alle wesentlichen Dinge enthält, die heute im täglichen Umgang mit dem Automobil unerlässlich sind, präsentiert sie sich den Insassen ausgesprochen schlicht und kaum anders als eine biedere Limousine. Auch eine L-Version, äußerlich erkennbar an Radzierringen, zusätzlichen Stoßstangenhörnern und einer verchromten



GT-ähnlich: Heck mit Rundleuchten

OPEL KRIEG



**Wir haben alles, was
Ihrem Opel paßt**

Original-Opel Teile und Zubehör

Für Manta-A und Opel-GT

Autohaus Krieg

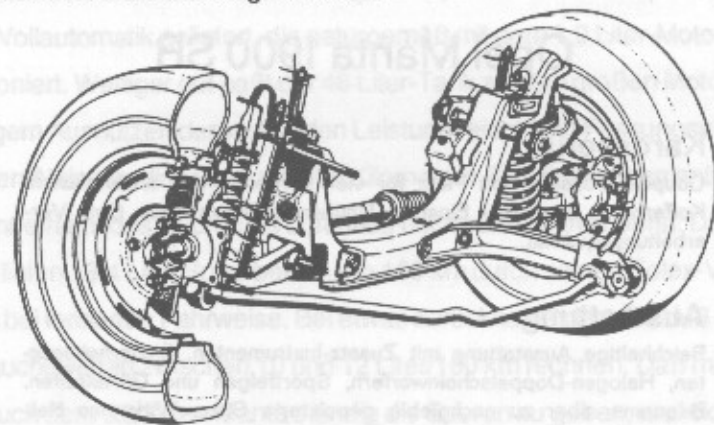
Meininger Landstraße 37, 8744 Mellrichstadt 1

Telefon 09776 - 428

Auspuffblende, gibt sich innen weniger sportlich, als ein unbefangener Betrachter der schlanken Coupeform erwarten mag; an zusätzlichem Komfort bietet sie unter anderem hintere Ausstellfenster, eine Zeituhr, eine Tunnelkonsole mit Aschenbecher und offenem Ablagefach, einen Haltegriff an der Beifahrertür, Beleuchtung im Handschuhkasten, Motor- und Kofferraum sowie einen abblendbaren Innenrückspiegel. Die SR-Version schließlich, wahlweise mit oder ohne Kriegsbemalung (mattschwarze Motorhaube, schwarze Seitenstreifen) zu haben, läßt kaum Wünsche offen. Die hier offerierten Komplettierung stellt bis auf das verchromte Doppelrohr Endstück des Auspuffs, das höchstens Schauzwecke erfüllt, eine echte Bereicherung dar: Drehzahlmesser, zusätzlicher Instrumententräger mit Ampere-meter, Zeituhr und Öldruckmesser, Sportlenkrad, Dreipunkt-Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer, automatische Wischerbetätigung bei Scheibenwascherbe-nutzung, Halogenlicht für die Doppelscheinwerfer sowie 5 1/2 Zoll-Sportfelgen, die mit voluminösen Gürtelreifen der Größe 185/70 SR 13 bestückt sind. Alle

Instrumente sind übersichtlich gruppiert und vom Fahrer mühelos abzulesen, die einzelnen Schalter unverwechselbar angeordnet und leicht zu erreichen. Da außerdem Pedalerie und Lenkung wenig Kraftaufwand erfordern und die anderen Bedienungsorgane wie Schalthebel und Handbremse (zwischen den Sitzen) gut zur Hand liegen, kommt man mit dem Manta auf Anhieb gut zurecht. Nicht ganz überzeugen können die Sitze, die zwar rein optisch einen hervorragenden Eindruck machen, sich in der Praxis aber als zu nachgiebig gepolstert erweisen und bei flotter Kurvenfahrt nur mäßigen seitlichen Halt bieten. Wie alle Opel verfügt auch der Manta über eine wirksame Heizung, die bei Bedarf von einem zweistufigen Gebläse unterstützt wird. Die Frischluftzufuhr läßt sich mit den beiden beim Kadett in Armaturenbrettmittle angeordneten Düsen gut dosieren, und verbrauchte Luft entflucht bei geschlossenen Fenstern durch die ausreichend dimensionierten Entlüftungsschlitze in den hinteren Dachpfosten. Einen guten Eindruck hinterließ auch die Verarbeitung aller Details beim Testwagen, so daß in diesem Punkt selbst der ersten Serie kaum Anstände zu befürchten sind. Angst vor Kinderkrankheiten braucht man auch bei den Motoren nicht zu haben, den die drei zur Wahl stehenden Triebwerke sind alte Bekannte und haben sich im Rekord seit Jahren als robust und zuverlässig erwiesen.

ZUM VERGLEICH	Opel Manta 1900 SR	Opel Kadett 1900 Rallye-Coupé	Alfa Romeo Giulia Super	BMW 1600	Fiat 124 Coupé 1.6	Ford Capri 2300 GT
Hubraum ccm	1897	1897	1570	1573	1608	2293
Leistung PS bei U/min	90/5100	90/5100	103/5500	85/5700	110/6200	108/5100
Preis DM	9242.—	8625.—	10 450.—	9280.—	10 400.—	9502.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 60 km/h	5,2	4,9	5,3	5,2	4,9	4,9
0 bis 80 km/h	8,2	7,9	8,0	8,2	7,2	7,6
0 bis 100 km/h	12,6	11,9	11,8	12,6	11,1	10,8
0 bis 120 km/h	18,4	17,4	17,4	18,6	15,5	15,9
0 bis 140 km/h	27,0	27,0	25,5	28,1	21,7	22,8
1 km mit stehendem Start	33,8	33,9	33,0	34,0	32,6	32,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	173,0	167,5	182,0	164,0	178,2	183,5



Die neukonstruierte Vorderradaufhängung des Manta mit unterschiedlich langen Querlenkern, Stabilisator und Schraubenfedern.

Während der 1,9 Liter-Vierzylinder mit 90 PS unverändert übernommen wurde, unterscheiden sich die beiden 1,6 Liter mit 68 beziehungsweise 80 PS durch eine um drei Millimeter reduzierte Zylinderbohrung von der im Rekord verwendeten 1700 ccm-Version - eine Maßnahme, die hauptsächlich wohl im Hinblick auf eventuelle spätere Sporteinsätze durchgeführt wurde. Ausgesprochen vertraut klingt es denn auch, sobald man den Zündschlüssel herumgedreht hat, selbst beim stärksten aller Manta, dem 1900 SR: Sportliche Töne erwartet man vergebens, die Geräuschkulisse erinnert eindeutig an einen Rekord. Was keineswegs ein Nachteil ist, denn der leise Motorlauf ermöglicht auch bei hohem Dauertempo ein nervenschonendes Fahren, zumal Vibrationen gut gedämpft werden und die auftretenden Windgeräusche sich durchaus im Rahmen halten. Weniger kultiviert verhielt sich der Motor des Testwagens im Stand: Eine offensichtlich nicht ganz geglückte Vergasereinstellung sorgte für einen ungleichmäßigen, stark schwankenden Leerlauf. Bei einer Literleistung von 47,4 PS kann man dem 1,9 Liter Großserien-Triebwerk kaum Sportlichkeit nachsagen, aber dem 975 kg wiegenden Manta verhilft es zu einem Leistungsgewicht von 10,8 kg/PS und damit zu Fahrleistungen, die die-

Opel Manta 1900 SR

Karosserie

Coupé-Karosserie mit Platz für vier Personen und ansehnlichem Kofferraum, bequemer Einstieg. Unübersichtliches Heck. Gute Verarbeitungsqualität.

Ausstattung

Reichhaltige Ausstattung mit Zusatz-Instrumenten, Sicherheitsgurten, Halogen-Doppelscheinwerfern, Sportfelgen und Gürtelreifen. Bequeme, aber zu nachgiebig gepolsterte Sitze. Wirksame Heizung und Belüftung.

Bedienung

Übersichtliche Instrumente, zweckmäßig angeordnete Bedienungshebel. Geringer Kraftaufwand für Lenkung, Pedalerie und Schaltung.

ses Attribut schon eher verdienen: Der Testwagen legt den Kilometer mit stehendem Start in 33,8 s zurück, passierte die 100 km/h-Marke nach 12,6 s und kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Wichtiger als effektiven Zahlen ist im normalen Fahrbetrieb jedoch die Art und Weise, in der der Motor sie produziert: Seine Stärke liegt mehr in der Elastizität denn in der Drehfreudigkeit. Man hat also auch bei niedertourigem Dahinrollen noch ausreichende Beschleunigungsreserven, man kann - so man will - im Stadtverkehr oft den IV. Gang benutzen, und beim Überholen braucht man nur selten zurückschalten. Das günstige Leistungsgewicht und ein maximales Drehmoment von knapp 15 mkg, das bereits bei 2800 U/min anfällt, lassen den Manta 1900 auch am Berg nicht so schnell die Puste verlieren, was sein Fahrer vor allem an langen Autobahnsteigungen dankbar konstatiert. Trotz der ein schaltfaules Fahren begünstigenden Motorelastizität schaltet man den Manta eigentlich gern, denn sein Vierganggetriebe läßt sich leicht und exakt bedienen. Allerdings ist die Abstufung nicht optimal: Der II. Gang ist etwas kurz geraten, so daß zum III. ein deutlicher Sprung besteht. Er ist zwar recht gut zu überbrücken, da schon im mittleren Drehzahlbereich guter Anschluß vorhanden ist, trotzdem wäre ein längerer II. vorteilhafter. Wenn man will kann man den Manta übrigens auch selbst schalten lassen: Gegen Aufpreis wird er mit Opels bewährter Dreigang-Vollautomatik geliefert, die naturgemäß mit dem 1,9 Liter-Motor am besten harmoniert. Weniger gut paßt der 48 Liter-Tank zu dem großen Motor, denn bei ständigem Ausnutzen der vorhanden Leistung reicht sein Fassungsvermögen nur für einen Aktionsradius von rund 300 Kilometern. Der Testwagen entwickelte einen in Anbetracht des Hubraums durchaus noch vertretbaren Durst: Durchschnittlich liefen 13,4 Liter Superbenzin pro 100 km durch seinen Solex-Vergaser - allerdings bei forcierten Fahrweise. Bei etwas zurückhaltendem Gasfuß kann man mit Verbrauchswerten zwischen 10 und 12 Liter/100 km rechnen. Daß man geneigt ist, auch dem stärksten Manta ständig die Sporen zu geben, und sich eher mehr denn weniger Leistung wünscht, liegt an den Fahreigenschaften der neuesten Opel-Schöpfung. Obwohl ihr Fahrwerk aufwendig konzipiert ist - vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern mit Schraubenfedern und Stabili-

Anzeige	Opel-Originalteile und Zubehör	Anzeige
Org. Opelteile (neu):		
Kotflügel vorne, links oder rechts		179,00 DM
Vorbau, komplett		359,00 DM
Tür, links oder rechts		269,00 DM
Schweller, links oder rechts		27,50 DM
Heckblech, komplett		97,50 DM
<hr/>		
-Angebot: H-4 Licht für Manta-A, 4 Stück		139,50 DM
Anstecknadeln, Manta-A		19,00 DM
Weißer Blinkerkappen vorne, pro Stück		15,00 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-Klangfanfare, verchromt, 2 Stück	49,50 DM
Abstandhalter für Zündkabel, verchromt (auch f. 6 Zyl.)	14,50 DM
Zündkabel, rot oder gelb, pro Meter	6,80 DM
Zündkabelhalter, 2-Loch, 2 Stck., verchromt	12,50 DM
Zündkabelhalter, 4-Loch, 2 Stck., verchromt	13,50 DM
Stehbolzen f. Ventildeckel m. Flügelmutter, verchromt, pro Stck.	7,50 DM
Elektromagnetische Haubenverriegelung, verchromt	73,50 DM
Fangbügel für Motorhaube, verchromt, 2 Stck.	15,00 DM
Verteilerkappen, gelb, blau, rot und transparent	29,90 DM
TE-Hutze, Gfk	99,50 DM
Original TE-Aufkleber für Felgennabe, 4 Stck.	19,50 DM

TACHO-STYLING: Farbe und Schrift, viele Variationen möglich, auf Anfrage

Alle Teile sind zu beziehen bei:

NILS HELM, AM KROOG 15, 2000 HAMBURG 73

TEL.: 040 / 6472236, abends 18 - 22 UHR

sator, hinten Zentralgelenk-Starrachse an Längs- und Querlenkern mit progressiven Schraubenfedern und Stabilisator -, ist es denn Opel-Technikern hier gelungen, ein außerordentlich gut liegendes Auto auf die Beine zu stellen. Als SR steht es sogar auf besonders wohlproportionierten Beinen: Die breiten Felgen und die 185/70-Reifen sorgen für zusätzliche Fahrstabilität. Ein einwandfreier Geradeauslauf und ein unter allen Bedingungen sicheres und absolut unproblematisches Kurvenverhalten sind das Ergebnis dieser sorgfältigen Fahrwerksabstimmung. Weitgehend neutral läßt sich der Manta SR mit einem Minimum an fahrerischem Geschick sowohl um enge Ecken wie um schnelle Biegungen lenken, und selbst auf krasse Fahrfehler reagiert er ausgesprochen gutmütig. Auch schlechte Straßen bringen die starre Hinterachse nur selten aus dem Konzept: gelegentliche kleine Versetzer bleiben harmlos und erfordern nur in Ausnahmefällen Lenkkorrekturen. Die leichtgängige, exakt und ausrechend direkt arbeitende Lenkung tut ein übriges, damit eventuell auftretende Unregelmäßigkeiten anstandslos ausgebügelt werden können. Außerdem macht sie den Manta handlich und wendig und trägt somit im Stadtverkehr und auf kurvenreichen Landstraßen nicht unerheblich zur Fahrfreude bei.

Kraftübertragung

Gut synchronisiertes, leicht und exakt zu schaltendes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung. II. Gang zu kurz übersetzt. Auf Wunsch Dreigang-Vollautomatik.

Motor

Robustes und zuverlässiges Großserien-Triebwerk. Unsportliche Leistungscharakteristik, dafür gute Elastizität und leiser Lauf.

Fahrleistungen

Gutes Beschleunigungstemperament, auch aus niedrigen Drehzahlen. Höchstgeschwindigkeit über 170 km/h.

Verbrauch

Im Verhältnis zu Hubraum und Fahrleistungen angemessener Benzinverbrauch, je nach Fahrbedingungen zwischen 10 und 13,5 Liter/100 km.

Erfreut konstatiert man weiterhin, daß das problemlose Fahrverhalten nicht auf Kosten des Fahrkomforts geht. Zwar ist der Manta trotz relativ großer Federwege alles andere als eine Sänfte: Die Insassen werden ausreichend über den jeweiligen Straßenzustand informiert. Aber für die Wagenklasse und die gegebene Fahrwerksauslegung bietet er einen akzeptablen Kompromiß zwischen Straßenlage und Komfort. Er ist deutlich komfortabler als ein Kadett, und auch dem Capri dürfte er im Ansprechvermögen der Hinterradfederung und -dämpfung überlegen sein. Neben einem spurtstarken Motor und sicheren Fahreigenschaften braucht man im heutigen Verkehr vor allem gute Bremsen: Die Zweikreisbremsanlage des Manta entspricht mit vorderen Scheibenbremsen, hinteren Trommelbremsen und Bremskraftverstärker dem heutigen Stand der Technik und wird den an sie gestellten Anforderung gerecht. Beim Testwagen ließ sie sich mit geringem Kraftaufwand gleichmäßig dosieren und lieferte auch bei harter Beanspruchung eine wirkungsvolle Verzögerung.

Fahreigenschaften

Sichere, unproblematische Fahreigenschaften. Weitgehend neutrales Kurvenverhalten. Guter Geradeauslauf. Auch auf unebener Fahrbahn befriedigende Bodenhaftung. Gute Fahrstabilität durch breite Felgen und Reifen begünstigt.

Fahrkomfort

Sportliche Federungscharakteristik mit guter Gesamtabstimmung. Auch bei hohem Dauertempo niedriges Geräuschniveau. Verbesserungsfähige Sitze.

Lenkung

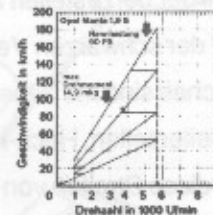
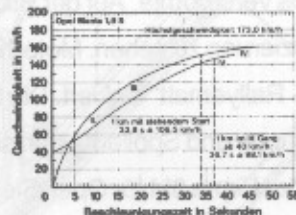
Leichtgängige und nahezu stoßfreie Lenkung. Arbeitet exakt und ausreichend direkt.

Bremsen

Zweikreisbremsensystem mit vorderen Scheibenbremsen und Servounterstützung. Gut zu dosieren, gute Bremswirkung und Standfestigkeit.

Opel Manta 1900 SR

MOTOR		ABMESSUNGEN		Geschwindigkeitsbereiche:	
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 69,8 mm, Hubraum 1997 cm ³ , Verdichtungsverhältnis 9,5/1, Leistung 90 PS bei 5100 U/min, spezifische Leistung 47,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,8 mkg bei 2900 U/min, mittlere Kolbenendgeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (2140 U/min) 11,9 m/s, bei 100 km/h in IV. Gang entsprechende Drehzahl 3200 U/min) 7,45 m/s, Gash gelagerte Kurzhwellen, oberliegende Nockenventile, Antrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlwasserinhalt 5,8 Liter, Druckwasserföschung mit ÖlfILTER im Hauptstrom, Ölwanne Motor 3,0 Liter, 1 Solex Registervergaser 32 DDE/FA-4, mechanische Kraftstoffpumpe, Kraftstofftank im Heck 48 Liter, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 420 Watt.		Radstand 2430 mm, Spur 1331/1320 mm, Außenmaß 4343 x 1632 x 1345 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, hinten 1360 mm, Innenhöhe über Sitzhakenlinie vorn 925 mm, hinten 850 mm, Sitzhöhe vorn 475 mm, hinten 490 mm, Kotaußen hinten 130-220 mm, Wachselaufe 18x10,85 m, rechts 10,9 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumkapazität (auto motor und sport-Norm) 380 Liter.		I. Gang bis 63 km/h II. Gang 14 bis 84 km/h III. Gang 22 bis 132 km/h IV. Gang 30 bis 181 km/h * theoretischer Wert	
KRAFTÜBERTRAGUNG		FAHRLEISTUNGEN		INNERGERÄUSCH	
Antrieb auf die Hinterräder, Einzeltrieb, Trodenkupplung, vollsynchroisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,428 (11,78), II. 2,156 (7,42), III. 1,300 (4,7), IV. 1,0 (5,44), R. 3,317 (11,0), Achsantrieb 3,44.		Höchstgeschwindigkeit 173 km/h (entsprechende Drehzahl 5450 U/min) Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetarnt, 2 Personen): 0 bis 40 km/h 2,9 s 0 bis 80 km/h 5,2 s 0 bis 90 km/h 8,2 s 0 bis 100 km/h 12,8 s 0 bis 120 km/h 18,4 s 0 bis 140 km/h 27,0 s 1 km mit gleichem Start 33,8 s		Leerlauf im Stand 64 Phön (dBA) Bei 50 km/h 63 Phön (dBA) Bei 80 km/h 70 Phön (dBA) Bei 100 km/h 72 Phön (dBA) Bei 120 km/h 75 Phön (dBA) Bei 140 km/h 79 Phön (dBA)	
FAHRWERK		VERBRAUCH		WARTUNG	
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern und Schußfedern, hinten Stabschwabe an Längs- und Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremsensystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5/6 x 13, Gürtelstraffen Michelin x 195/70 SR 13, Abrollumfang 1810 mm.		Elektroöl (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h): 40 bis 60 km/h 7,0 s 40 bis 80 km/h 12,4 s 40 bis 100 km/h 18,2 s 40 bis 120 km/h 24,8 s 40 bis 140 km/h 33,0 s 1 km ab 40 km/h 38,7 s		Inspektion alle 10 000 km Ölwechsel alle 5 000 km	
GEWICHTE		PREISE		Hersteller: Adam Opel AG, Rüsselsheim.	
Eigengewicht vollgetarnt 975 kg (davon Vorderachse 520 kg, Hinterachse 455 kg, Gesamtverteilung 53,3/46,7), zulässige Gesamtgewichte 1395 kg, Zuladung 380 kg, Personenladeszah 4,2, Leistungsgewicht vollgetarnt 10,8 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 14,8 kg/PS.		Opel Manta 1900 SR DM 9 242,— Sonderausst. sfr 17 275,— Osterreich öS 78 000,— (+ 10%)			

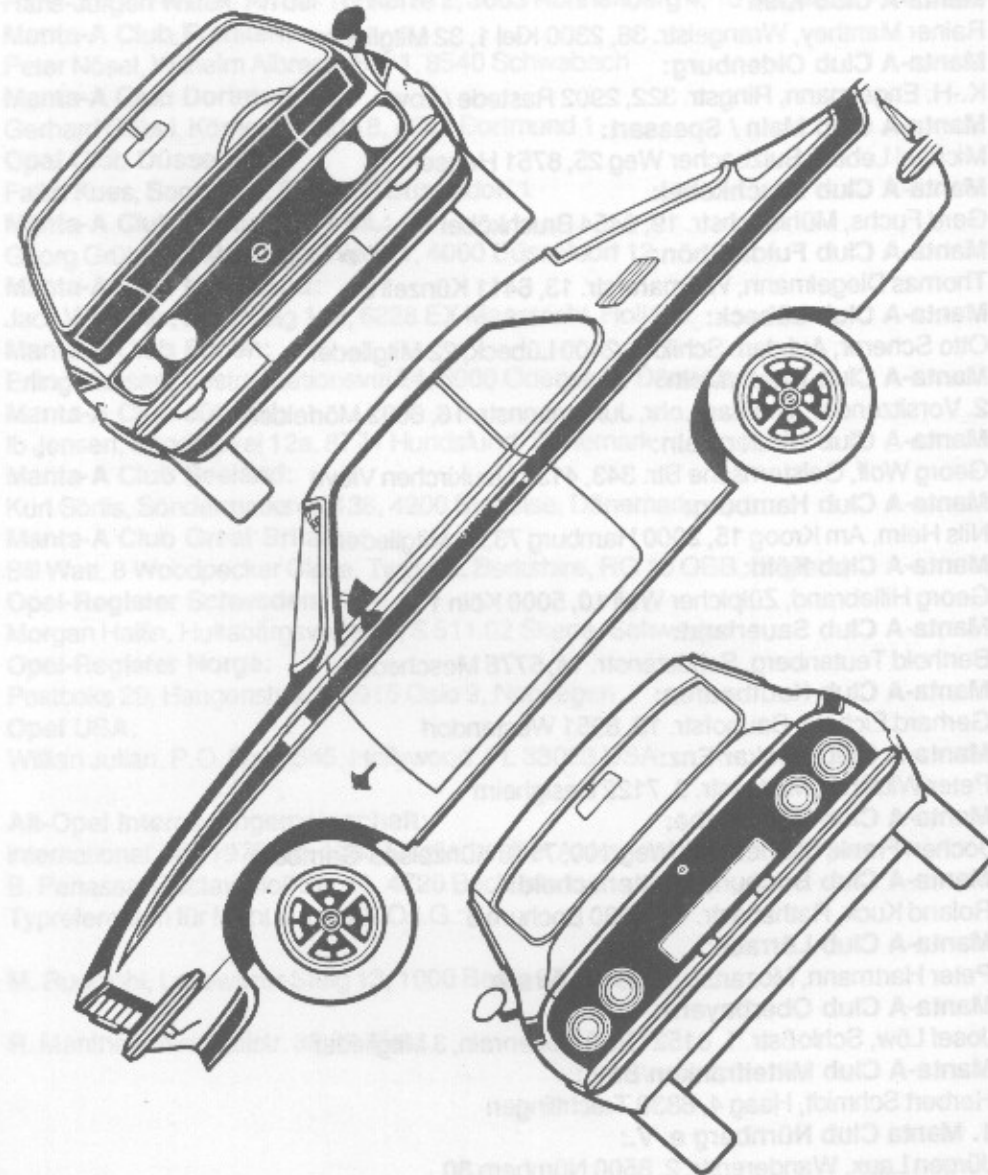


Ganz gleich ob man jugendlicher Stil auch beim Autokauf als Argument gelten läßt oder nicht, eines muß man den Opel-Leuten auf jeden Fall zugutehalten: Sie haben mit dem Manta ein Auto gebaut, das nicht nur äußerlich zu gefallen weiß. Außerdem sind sie sicher, den Geschmack des Publikums genau getroffen zu haben, wie aus einer Presseverlautbarung hervorgeht, in der es heißt: "Es kennzeichnet den Spürsinn der Autobauer von Opel, daß wieder einmal eines ihrer Autos vom Fließband direkt in die Wunschvorstellungen Hunderttausender von Autofahrern gerollt ist". - Ob es auch vor die Haustüren rollt, werden die Zulassungszahlen der nächsten Monat zeigen.

DIE LACKIERUNG DES MANTA-A GT/E

Bei Erscheinen des Manta-A GT/E, im März 1974, hielt auch bei Opel die "neue schwarze Sachlichkeit" ihren Einzug. Zwar war der GT/E in seinem Erscheinungsbild stark an den seit 3 1/2 Jahren gebauten SR angeglichen. Bei einer ersten Betrachtung des Wagens fallen einem sofort die breiten Zierstreifen und der fast vollständig fehlende Chromschmuck auf. Weiterhin wurde der GT/E serienmäßig nur in Signaltönen ausgeliefert, nämlich blau, grün, rot und gelb. Dazu gab es noch die Farben silber und weiß. Andere Farben aus der Manta-Farbpalette waren nur mit einer, extra zu bestellenden L-Version zu bekommen, z. B. bei Bestellung eines Venyldaches. Allerdings fielen dann auch alle Streifen weg und man hatte wieder Chrom an seinem GT/E. Der fehlende Chrom in der Grundausstattung hatte neben der guten Optik noch einen anderen nützlichen Nebeneffekt: schwarz lackierte Teile sind viel billiger herzustellen als verchromte. Auf der Bildtafel rechts ist der genaue Verlauf der schwarzen Verzierung zu sehen. Motorhaube und der obere Teil des Heckbleches sind mit "Opel-Rallyematt" lackiert. Die Seitenstreifen auf Türen, Kotflügeln, Seitenteilen, Heckklappe und Spoilerhälften sind aufgeklebt. Produziert wurden diese Streifen von der Firma 3M für Opel. Sie sind heute fast nicht mehr zu bekommen, wie vieles für den GT/E. Man kann sich aber auch hier leicht helfen, indem man die Streifen auflackiert. Der Schriftzug GT/E, der auf den Kotflügeln sitzt kann man auch vom Manta-B GT/E bis Bj. 8/78 nehmen. Am besten klebt man den Schriftzug auf den neulackierten Wagen in die richtige Position, und lackiert dann den Streifen darüber. Nach dem Lackieren den Schriftzug wieder entfernen, fertig. Bei dem Doppelstreifen auf dem Frontspoiler kann man entweder lackieren, oder man nimmt den vom Commodore B GS/E Coupe. Dieser ist an beiden Hälften in der Mitte (Spoilernaht) etwas zu kürzen. Sämtliche Zierleisten im Fenster- und Türbereich sind original in schwarz nicht mehr zu bekommen. Wer aber noch andere "verchromte" hat, der kann diese nach gründlichem Anschleifen und Grundieren ebenfalls schwarz lackieren. Gleiches gilt für verchromte Stoßstangen und Türgriffe. Bei ihnen sollte der Chrom vollständig abgeschliffen werden, da

sonst kaum ein Lack oder Grundierung haftet. Übrigens sind Heckklappen- und Türschloß nicht schwarz ! Wer überhaupt keine verchromten Teile spritzen will, der kann diese auch schwarz eloxieren lassen. Diese Methode ist zwar etwas dauerhafter aber um vieles teurer. Alles klar ?



LISTE DER MANTA - A CLUBS, international

Manta-A Club Berlin e.V.:

Ralf Mettel, Pannierstr. 58, 1000 Berlin 44, 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:

2. Vorsitzender: Thomas Lohr, Jungmannstr. 16, 6082 Mörfelden

Manta-A Club Niederrhein:

Georg Wolf, Gelsternsche Str. 343, 4133 Neukirchen Vluyn

Manta-A Club Hamburg:

Nils Helm, Am Kroog 15, 2000 Hamburg 73,23 Mitglieder

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 Club Nürnberg e. V.:

Jürgen Laux, Wandererstr. 2, 8500 Nürnberg 80

Manta-A Club Obersteinebach:

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, 15 Mitglieder

Manta-A Club Franken:

Peter Nösel, Wilhelm Albrecht Str. 1, 8540 Schwabach

Manta-A Club Dortmund:

Gerhard Göbel, Körner Grund 18, 4600 Dortmund 1

Opel Club Düsseldorf:

Falko Kues, Sonnenstr. 56, 4000 Düsseldorf 1

Manta-A Club Düsseldorf / ML:

Georg Grüterich, Meininger Weg 11, 4000 Düsseldorf 12

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 Sörnis, 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:

international, seit 1972, ca. 1000 Mitglieder. Bei Anfragen bitte wenden an:

B. Penassa, Gustav-Moll Str. 11, 4720 Beckum

Typreferenten für Manta-A der A.O.I.G.:

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

R. Manthey, Wrangelstr. 38,23 Kiel 1

Manta-A Club Rhein/Main

Unser Club (Manta-A Club Rhein/Main) wurde am 5.6.1982 nach dem ersten int. Manta-A Treffen in Butzbach gegründet. Ein Jahr später haben wir uns entschlossen das 2. int. Manta-A Deutschlandtreffen auszurichten, das im Juni 1983 stattfand. An diesem Treffen nahmen etwa 130 Manta-A Fahrer teil. Nach diesem Treffen stieg unsere Mitgliederzahl auf 16 Personen an. Pfingsten 1984 organisierten wir erneut ein internationales Manta-A Treffen, bei welchem ca. 160 Manta-A Fahrer teilnahmen. Nach dem Manta-A Treffen in Holland 1985 gab es einige Unstimmigkeiten. Da in Holland versäumt wurde festzulegen, wo das nächste Treffen stattfinden sollte, beschlossen wir wieder ein Treffen zu veranstalten. Während unserer Vorbereitungen kam es zu Unstimmigkeiten zwischen unserem ersten Vorsitzenden und einigen Mitgliedern. Deswegen trat unser erster erster Vorsitzender aus. Danach wählten wir einen neuen Vorstand und die Vorbereitungen gingen weiter. Dann erfuhren wir, daß noch 2 weitere Treffen geplant waren. Trotzdem haben wir unser Treffen durchgeführt. Nach dem Hamburger Treffen herrschte in unserem Club ein Chaos. Auf einmal zeigte unser erster Vorsitzender kein Interesse mehr und blieb den Sitzungen fern. Nachdem noch vier weitere Mitglieder aus dem Club ausgetreten waren, mit denen es ebenfalls Unstimmigkeiten gab und dem Club noch fünf weitere Manta-A Fahrer beigetreten sind, wurde ein neuer Vorstand gewählt. Unser Vorstand stzt sich jetzt aus drei Personen zusammen: Joachim Lemke, Thomas Lohr und Bernd Bermond. Die Mitgliederzahl beläuft sich momentan auf 11 Personen und 7 Mantas. Der Vorstand hofft auf eine bessere Verständigung und gute Zusammenarbeit mit den einzelnen Clubs.

Thomas Lohr, Manta-A Club Rhein/Main.



MANTA-A

"persönlich"

Fahrer: Fritz Räse, Rebbigshof, 7112 Waldenburg
(Mitglied im Manta-A Club Hohenlohe)

Fahrzeug: Manta- A 1200 S
Baujahr 1972
EZ August 1972
Schlüsselnummer 206

Ich bekam das Fahrzeug als Totalschaden (Vorbau) von einem Rentner (78 Jahre alt). Ich bin der dritte Besitzer. Das Kennzeichen (ÖHR - L 107) wurde 1972 ! letztmals ausgestellt. Es gibt außer meinem Wagen nur noch zwei andere mit diesem Kennzeichen. Motor, Getriebe, Hinterachse, Inneneinrichtung sind noch original, und werden es hoffentlich noch recht lange bleiben. Ich bin kein Verfechter der absoluten Originalität, aber der Manta sieht auch ohne diverse " Verbesserungen " recht gut aus.

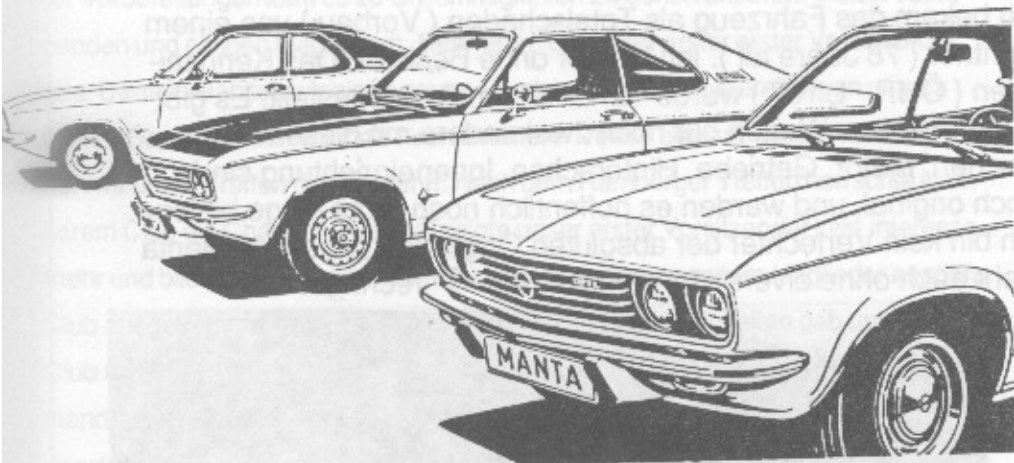


Manta-A Club Westfalen / Lippe

Seit Ende November 1986 gibt es den Manta-A Club Westfalen Lippe. Der Club hat zur Zeit elf Mitglieder.

Treffpunkt: Ab dem 18.1.1987 alle 4 Wochen, jeweils Sonntags, in der Gaststätte "Katerstuben" in Herford.

Kontaktadresse: **Andreas Leidecker**
Feldstraße 15
4980 Bünde
05223 - 14314



VIDEO vom 5. int. Manta-A Treffen 1986 auf dem Heidbergring

Der Manta-A Club Nederland hat auf dem Heidbergring ein Videoband aufgenommen. Es ist jetzt fertig geworden und kann ab sofort bestellt werden. Die Spieldauer beträgt ca. 1 Stunde und der Preis liegt bei 45,00.- DM. Ein Muß für jeden Manta-A Fan. Also ab geht die Post an folgende Adresse:

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

MANTA-A u. B TREFFEN IN STUTENSEE

- Termin:** Samstag, 6. Juni
- Treffpunkt:** Stutensee-Blankenloch b. Karlsruhe, (ausgeschildert).
- Programm:** *Samstag* bis 18.00 Uhr Anreise. Der Tag steht ganz im Zeichen des Wiedersehens und des Berüßens.
19.30 Uhr Tanz und Stimmungsabend mit Tanz und Showband.
Dazu Siegerehrungen.
Sonntag 10.30 Uhr große Opel-Rallye für Jedermann.
13.00 Uhr Siegerehrung der Pokale bis Platz 10 und Sachpreise.
- Pokale:** Weitesten Anreise, beste Lackierung, beste Verbreiterung, beste Innenausstattung, Meistbeteiligung, mixed Pokal, Pokale jeweils Privat u. Clubfahrern A+B Platz 1-3. Ehrenpokal für Clubs, die schon 5 mal in Blankenloch waren.
- Achtung:** Prämierung, Tanz und Stimmungsabend sowie die Rallye kosten 15,00 DM. (Veranstaltungen können auch einzeln besucht werden).
Neu in diesem Jahr: Festzelt, nummerierte Parkplätze (Asphalt)
- Vereine die im letzten Jahr keine Gastgeschenke erhalten haben, können beim Treff dieselben mitnehmen. Gastgeschenk für jeden Teilnehmer.
- Anmeldung:** MSC Blankenloch, Südenstr. 20, 7513 Blankenloch, Tel.L 07244 - 92912.

5. historische Automeile in Hamburg, 16.5.1987

Zur fünften historischen Automeile lädt die Fa. Raffay in diesem Jahr in Hamburg ein. Weitere Veranstalter sind: BMW, Opel, Fiat und die A-O-IG. Das Ausstellungsgelände liegt in Hamburg Eppendorf in der Straße Nedderfeld. Wenn es so gut wie im letzten Jahr wird, lohnt sich auch eine weitere Anreise. Für jeden Autofan ist etwas dabei. Los geht's am Samstag um 14.00 Uhr. Rechrzeitiges Kommen sichert gute Parkplätze. Wer das Programm haben möchte, der wende sich an:
Raffay GmbH & Co, Mittelweg 18, 2000 Hamburg 13, 040-4115291

Programm des 6. int. Manta-A Treffens 29.-31. Mai '87

Der Manta-A Club Seeland lädt hiermit alle Manta-A Fahrer (innen) recht herzlich zum 6. internationalen Manta-A Treffen ein. Es besteht die Möglichkeit, da in Deutschland der Donnerstag (28.5.) frei ist, schon am Donnerstag anzureisen. Bitte dies wie nachfolgend beschrieben rechtzeitig melden.

PROGRAMM

Donnerstag: Anreise (Himmelfahrt)
Freitag: Anreise
Samstag: 9-10 Uhr offizieller Beginn auf dem Platz des Opel-Händlers "Kjerulff"
11 Uhr erste Wertung der teilnehmenden Fahrzeuge
16 Uhr Prämierung der Wagen
19-? Uhr großes dänisches Buffet (satt) mit Musik und Tanz
Sonntag: 8-11 Uhr Frühstück
12-14 Uhr gemeinsame Ausfahrt
14 Uhr Verabschiedung bei Opel "Kjerulff"

Generelle Informationen zum Treffen für deutsche und ausländische Teilnehmer:

Um einen einwandfreien Ablauf des Treffens zu gewährleisten ist es notwendig, daß Ihr vorher dänisches Geld eintauscht. Das ist nicht nur billiger, sondern bringt auch den Vorteil das Ihr dort nicht am Wochenende tauschen müßt, was sehr teuer ist. Diesmal ist kein generelles Startgeld zu entrichten, sondern jeder von Euch kann sich das Treffen geldlich einteilen. Dieser Schritt war notwendig, da alle Freizeitangebote in Dänemark sehr teuer sind. Für die einzelnen Veranstaltungen sind zu entrichten:

Teilnahme am Schönheitswettbewerb pro Manta-A	25 dKr (7.- DM)
Dänisches Buffet, Samstag, (warm, satt, lecker) pro Person	115 dKr (32.- DM)
Frühstück mit allem Zubehör, Sonntag, pro Person	30 dKr (8,40.- DM)
Campingplatz inkl. Wagen, pro Person u. Nacht	27 dKr (7,50.- DM)
Blockhaus, vier Pers., pro Person u. Nacht	42 dKr (11,70.-DM)

Die Anmeldung sollte bis zum 1.4.1987 erfolgen. Postkarte genügt. Bitte vermerkt darauf folgendes: Anzahl der Mantas, Anzahl der Personen, welche Veranstaltungen werden von wievielen Personen besucht und das Kennzeichen der Wagen sollte auch nicht fehlen. Das jeweilige Startgeld ist bei Ankunft beim Opel-Händler "Kjerulff" in Slagelse zu entrichten.

Einzelheiten zum Programm:

Auf dem Gelände findet die Wahl der Schönsten Mantas in folgenden Kategorien statt:

Originalzustand Beste Lackierung Bester Umbau Innenausstattung

In diesen Kategorien wird nicht von Euch sondern von einer Jury gewählt. Die Jury setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Kjeld Svensson (Opel Marketing Chef)
Jan Glad (Teamchef des Opel-Rallye-Teams Danmark)
Sven Lautrup (Sportjournalist)

Das Publikum, also Ihr, wählt gesondert den Favoriten des gesamten Treffens. Ferner gibt es einen Preis für den Club mit der weitesten Anreise. Während der Veranstaltung kann eine Ausstellung im Hause "Kjerulff" besucht werden. Dort werden unter anderem gezeigt:

Reifen und Felgen, Autoradios, Autozubehör und Rallye-Wagen des Opel Teams Danmark.

Wichtig für die Anreise:

Die einfachste Anreise ist die über Puttgarden auf der Insel Fehmarn. Von dort aus setzt man mit der Fähre (Vogelfluglinie) über nach Rødbyhavn in Dänemark. Karten für diese Fähre gibt es in jedem Reisebüro in dem es auch Bundesbahn-Fahrkarten gibt. Wer vorher bucht sollte unbedingt Hin- und Rückfahrt buchen, daß ist billiger. Was die Fähre genau kostet ist im Moment noch nicht zu erfahren. Der Preis wird ca. bei 80.- DM liegen. Der Preis gilt für Hin- und Rückfahrt und für einen Pkw inkl. 5 Personen. Der genaue Preis wird noch bekanntgegeben.

Von Rødbyhavn geht es über Rødby, Maribo, Vordingborg, Næstved nach Slagelse. Von dort an ist alles ausgeschildert. Zur groben Orientierung dient die nachfolgende Karte.

Noch etwas zum Schluß:

Wer sich selbst verpflegt und die Übernachtung auf eigene Faust organisiert, der vermerke dies bitte auf seiner Melde-Postkarte. Von den Blockhäusern sind nur wenige vorhanden. Sie bieten jeweils 4 Personen Platz und sind in erster Linie für Familien die mit Kindern anreisen gedacht. Hier die Adresse für die Postkarten:

KURT SØRIIS, SØNDERMARKSVEJ 138, DK 4200 Slagelse



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 handlaminieren und keine Spritzware !!!

Katalog anfordern !!!

LENK TUNING

Urbanstr. 6

7300 Esslingen a.N.

Tel.: 0711 - 357168

Modellgeschichte Manta- A (Teil 1)

August 1970:

Produktionsbeginn des Manta-A nach den Werksferien im August 1970. Die Fertigung beginnt mit der Fahrgestellnummer 2261863. Drei Motoren stehen zur Auswahl: 1,6 Liter-Motor mit 68 Ps, genannt 16 N. Ein 1,6 Liter-Motor mit 80 PS, genannt 16 S. Und ein 1,9 Liter-Motor mit 90 PS genannt 19 S. Der 16 N-Motor mit Solex PDSI-Vergaser und manuell bedienbarer Starterklappe, der 16 S- und 19 S-Motor mit Solex DIDTA mit Startautomatik. Die beiden stärkeren Motoren können wahlweise mit automatischem Getriebe geliefert werden. Ein Sperrdifferenzial und 5-Gang-Getriebe (sehr teuer, Einbau nur später in der Werkstatt) gibt es auf Wunsch gegen Aufpreis. Bei den 16 N-Modellen kann man zwischen Diagonal- und Radialreifen auf Felgen der Größe 5 J x 13 wählen. 16 S und 19 S werden nur mit Radialreifen auf Felgen der Größe 5,5 J x 13 geliefert. Serienmäßig sind weiterhin: Drehstrom-Lichtmaschine, Dreipunkt-Sicherheitsgurte, Doppelscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer, abblendbarer Innenspiegel, und Vorbereitung zum Radioeinbau. Zusatzinstrumente, Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurte, Sportlenkrad, Halogenscheinwerfer, stärkere Lichtmaschine und 185/70 SR 13 Reifen auf Sportfelgen für die SR-Version. Das SR-Paket konnte nur mit der 16 S und 19 S Maschine geordert werden. Hierbei konnte man wahlweise eine mattschwarze Motorhaube und Seitenstreifen bekommen. Bei allen anderen Modellen konnte man seinen Manta mit sehr viel Zubehör aufwerten. Hier seien nur ein paar wichtige Ausstattungsdetails genannt: Verlydach in schwarz, Einschicht-Metallic-Lackierung, Schiebedach, hintere Seitenscheiben ausstellbar, Kopfstützen, Radio, Zeituhr, Nebelschlußleuchte, Veloursitze, Teppich im Innenraum, Sportfelgen und Chromringe, heizbare Heckscheibe, Beleuchtung in Kofferraum, Motorraum und Handschuhfach. Neben der Möglichkeit zusätzliche Extras zu bestellen, bot Opel auch ein sogenanntes L-Paket an, welches viele der oben aufgeführten Extras enthielt.

Ende Teil 1

Rainer Manthey

HINWEISE ZUM BEZUG DER MANTA-A ZEITUNG

Hier nochmal meine Kontonummer. Also, wer die Zeitung abonnieren möchte, der überweise das Geld auf folgendes Konto:

R. Manthey, Kieler Spar u. Leihkasse, BLZ: 210 501 70,

Kto.: 94 112 398

Der Preis für ein Einzelheft beträgt auch 1987 **5.- DM**. Ein Abo also **30.- DM**. Das Geld für ein Abo ist bis zum **15. Februar 1987** zu überweisen. Wer die Hefte erst nach dem Erhalt bezahlen möchte, sollte spätestens **6 Wochen** nach Erhalt des Heftes das Geld überweisen. Ich muß dies von Euch verlangen, da anders eine Buchführung nicht möglich ist. Wer die 6 Wochen zahlungsfrist versäumt, bekommt die Zeitung nicht mehr zugesand. Nur noch gegen Vorkasse. Bitte, falls Ihr eine Banküberweisung schreibt, schreibt sie **DEUTLICH** und vor allem **VOLLSTÄNDIG**. Inzwischen liegen bei mir über 20 Abo-Überweisungen, mit denen man nichts anfangen kann. Wer also abonniert hat, und noch keine Zeitung bekommen hat, der möchte sich bitte bei mir noch einmal schriftlich melden. Der Erhalt der Manta-A Zeitung ist vor allem den Abonnenten zu verdanken, die sich schon bei erscheinen der Nummer 1 zum Abo entschlossen habt. Inzwischen erhalten ca. 250 von Euch die Zeitung im Abonnement, der Rest geht zu Clubs. Deshalb ist die Auflage dieser Nummer 6 auf 400 Exemplare gestiegen. Und wie ich schon schrieb, wird die Auflage 1987 auf 500 Stück steigen. Vielen Dank.

KLEINANZEIGEN, KLEINANZEIGEN, KLEINANZEIGEN,

- Suche: Hinterachse für Manta-A GT/E, Franz Baklarz, Tel.: 04175 - 1627
- Biete: Gelbe Konis, f. Hinterachse, f. Opel GT, org. verpackt, 200.-, J. Wörpel, Tel.: 0431-725339
- Biete: Manta-A GT/E, TÜV 7/87, rest. bed., Preis VHS, J. Wörpel, Tel.: 0431-725339
- Suche: Kabelbaum und Luftmengenmesser für 2,0 IE, Überrollbügel für Manta-A, J. Rösner, Tel.: 0451-395219
- Biete: 2 neue original Auspuffendtöpfe (Doppelrohranlage) für TE 2800, M. Rudolphi, Tel.: 030-4318076
- Suche: Für Ascona-A Voyage: AHK, Dachreeling, Überrollkäfig, Frontspoiler, Schriftzüge rundum, Opel-Modellautos im Tausch, M. Rudolphi, Tel.: 030-4318076
- Biete: Manta-A GT/E, Bj. 75, TÜV 8/87, an Liebhaber zum Restaurieren für 1800 DM (Festpreis), G. Langer, Tel.: 07172-31178
- Biete: 4 Stck. 8x13 ATS, 2 Werkstatthandbücher, Spoilerstoßstange groß (Kadett C) neu, Irmischer Frontspoiler für Verbr. (einteilig), P. Hartmann, Tel.: 07621-18627, ab 20 Uhr
- Suche: 4 Stck. 9 1/2 x13 ATS, günstige TE 2800 Teile, schw. Schalensitze, Tel.: 07621-18627
- Biete: 2,8 Liter - 6 Zyl. Commodore-Motor, inkl. Einspritzanlage, (Zyl.-Kopf ge plant, Ventilsitze und Ventile neu eingedreht, neue Ventilschaftdichtungen) Kopf auch allein zu verkaufen. Tel.: 07621-18627
- Biete: Manta-A Prospekte, original, neu, neun verschiedene, Armaturenbrett neu (mit 4 Düsen), H.M. Weber, Tel.: 0621-694196, 19-21 Uhr

KLEINANZEIGEN, KLEINANZEIGEN, KLEINANZEIGEN,

Schlußwort

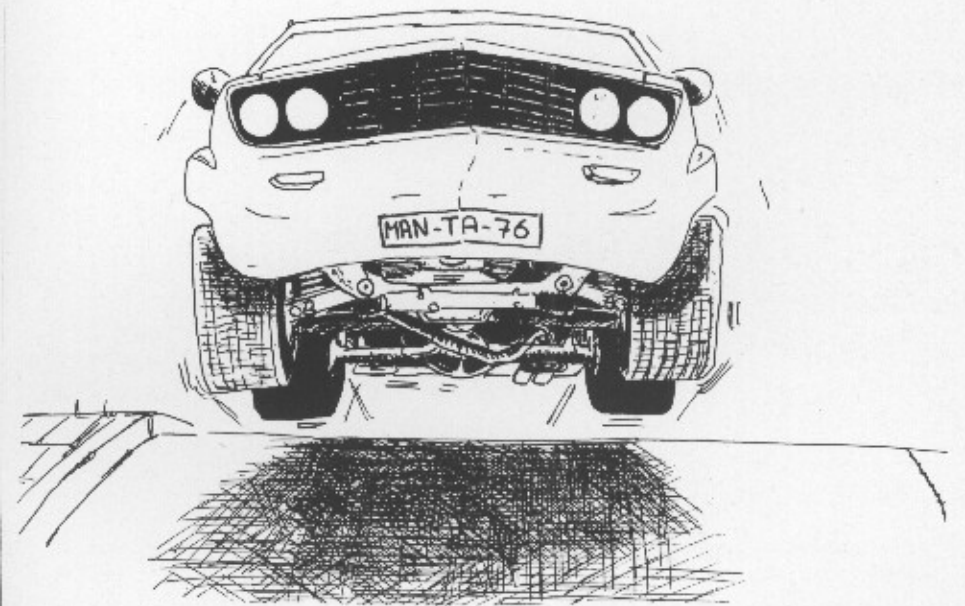
Meine bisherigen Kommentare in Sachen Originalzustand sind bei Euch gut angekommen. Da das nächste Treffen nicht mehr weit ist, bin auch ich gespannt was sich so in der letzten Zeit getan hat. Sicher wird der ein oder andere schon nachdenklich werden, wenn in den Schönheitswettbewerben die "Originalen" vorne liegen. Aber auch bei den umgebauten Mantas ist langsam eine Linie zu erkennen. Viele bauen sich nur noch "zeitgemäßes" Zubehör an oder in ihren Wagen. Das heißt, es wird nur das verwendet, was es bis 1975 für den Manta-A gegeben hat. Hier sind besonders die Fahrer gemeint, die ihren Manta zu einem TE umbauen wollen. Sicherlich auch ein Weg, aber wir müssen das Sterben einiger Modellreihen bremsen. Hier spreche ich vor allem von den 12 S- und Berlinetta-Mantas. Sie sieht man in der letzten Zeit immer weniger. Nicht ganz so schlimm, aber auch bedenklich sieht es bei den 16 N und den sehr mager ausgestatteten Normalausführungen aus. Es dreht sich mir jedes Mal der Magen um, wenn tadellos erhaltene Berlinetta- oder 12 S-Mantas im besten Originalzustand zu GT/E's oder pseudo TE's verbraten werden. Wer ähnliches aus einem Manta machen möchte, der ist mit einem 19 S nicht nur technisch, sondern auch quantitativ besser bedient. (s. Zulassungsstatistik in der Manta-A Zeitung 1/86). Mal sehen, was mir auf den nächsten Treffen so alles über den Weg läuft. Es werden bestimmt einige Berichte werden. Außerdem sollen einzelne Fahrer und ihre Wagen vorgestellt werden. In Wort und Bild. Bis zum nächsten Mal.

Rainer Manthey

HOFFENTLICH IST DER WAGEN AUCH
WIRKLICH SO GUT IN SCHUSS, WIE
DER TYP BEHAUPTET...

NU JA - DER MOTOR SCHEINT OK
ZU SEIN...

TJA-DIE WAHREN QUALITÄTEN EINES
AUTOS FINDET MAN SOWIE SO NUR
UNTER EXTREMBELASTUNG HER-
AUS... ALSO DANN...



Dieser Comic wird in den nächsten 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 - 3325