

50 Jahre Opel Manta

Der Ford Capri kam 1968 auf den Markt und kam als Sportcoupé bei den Käufern gut an. Die Adam Opel AG wollte auch auf dem Markt mit einem rasigen Fahrzeug punkten.

Der erste Opel Manta Typ A kam im **September 1970** auf dem Markt. Die Coupé Version wurde auf der neuen Opel Ascona A Plattform aufgebaut.

„**Projekt 1450**“ war der Arbeitstitel für das Konkurrenzmodell. Der Manta A wurde zunächst mit drei verschiedenen CIH-Motoren angeboten: zwei 1,6-l-Varianten mit 68 PS (50 kW) und 80 PS (59 kW) sowie der vom Opel Rekord C übernommenen 1,9-l-Version mit 90 PS (66 kW). 1972 kam ein 1,2-l-Motor mit hängenden Ventilen aus dem Opel Kadett B mit 60 PS (44 kW) hinzu.



Wie kam es zu den Modellname Manta: Ford begann mit dem „Pony Cars“ und fertigte den erfolgreichen Mustang. Die Erfolge wollte Ford in Europa wiederholen und fertigte den „Ford Capri“. Den Ford Erfolgen wollte General Motors nicht tatenlos zusehen. GM stellte den Chevrolet Camaro als Antwort auf den Ford Mustang entgegen. Für Europa sollte der Opel Manta als Konkurrenz gegen den Ford Capri auf dem Markt gebracht werden.



Bereits im Herbst 1962 wurde ein Modell der Chevrolet Corvette mit dem Namen Stingray (Stechrochen) versehen. Entsprechend dazu wurde mutmaßlich beim Opel Manta der Mantarochen zum Namensgeber. Tatsächlich ließ sich der mit diesem werksinternen Projekt „longnose coupé“ beauftragte Designer George Gallion dabei von Videoaufnahmen und Fotos inspirieren, die Jacques Cousteau im Roten Meer von einem Manta-Rochen gemacht hatte.

Die Zielgruppe: Eine niedrige Gürtellinie, eine lange Motorhaube und ein kurzes Heck gaben dem Manta ein sportliches Aussehen und sollte die junge – sportliche Zielgruppe ansprechen. Aus der Werbung: „Opel Manta. Weil man was vom Fahren versteht, bzw. Weil Sie was vom Fahren verstehen“ und „Opel Manta. Wenn Ihnen gewöhnliche Autos zu langweilig sind.“

Der Manta A wurde von 1970 bis 1975 in den Verschiedenen Ausstattungen angeboten.

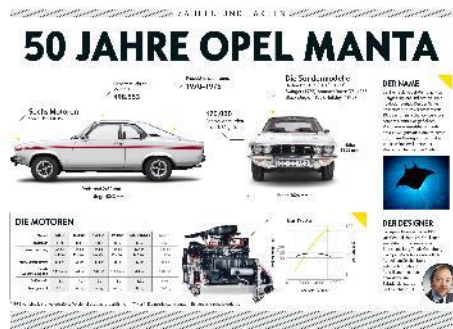
Beim **Manta L** stand das L für Luxus. Zur L-Ausstattung gehörten verchromte Armaturen, Handschuhkasten-, Motorraum- und Kofferraumleuchten, Schwenkfenster für die Passagiere auf der Rücksitzbank, Radzierringe, eine elektrische Uhr, diverse Armaturenbeleuchtungen, Aschenbecher, Zigarettenanzünder, Sicherheits-Innenspiegel, verchromtes Auspuffendrohr und mehr.



Der **Manta SR** war die Rallyeversion vom Manta L. Er unterschied sich von den anderen Versionen durch die Felgen, eine mattschwarze Motorhaube und schwarze Seitenstreifen. Instrumente wie Drehzahlmesser, externe Uhr in der Konsole, Amperemeter und Öldruckmesser ergänzten das Armaturenbrett. Die Beifahrer-Sonnenblende hat keinen Schminkspiegel. Der SR wurde nur mit 80-PS- und 90-PS-Motor angeboten.

Im März 1974 ergänzte der **Manta GT/E** die Modellreihe. Sein 1,9-Liter-Motor leistete dank der Bosch L-Jetronic 77 kW/105 PS. Wegen der nur einjährigen Bauzeit wurden vom GT/E lediglich 5252 Stück verkauft.

Der Manta A wurde als „Opel 1900 Sport Coupé“ (ab 1973 als Manta) nach Amerika exportiert.



Eine Besonderheit war das Modell „TE2800“ von der belgischen *Transeurope Engineering*. Der Manta wurde mit dem 2,8 Liter Motor vom Commodore 105kW/143Ps bestückt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug fast 200km/h. Stückzahl: 79,

Das englische *Dealer Opel Team* entwickelte den D.O.T. Turbo-Manta, der 1974 vorgestellt wurde. Es wurden nur 28 Exemplare gebaut, weil der Hersteller des Turboladers Konkurs anmeldete. Etwa sieben sind noch erhalten geblieben.

Technische Daten Opel Manta A 1970–1975

Opel Manta:	1200 S (1972–1975)	1600	1600 S	1900 S (1971–1975)	GT/E (1974–1975)
Motor:	4-Zylinder-Reihenmotor (Viertakt)				
Hubraum:	1196 cm ³	1584 cm ³		1897 cm ³	
Bohrung x Hub:	79 x 61 mm	85 x 69,8 mm		93 x 69,8 mm	
Leistung bei 1/min:	44 kW (60 PS) bei 5400	44–50 kW (60–68 PS) bei 5000– 5200	55–59 kW (75–80 PS) bei 5000– 5200	65–66 kW (88–90 PS) bei 4800–5100	77 kW (105 PS) bei 5400
Max. Drehmoment bei 1/min:	88 Nm 3000	102–108 Nm 3200–3400	114–118 Nm 3800	142–145 Nm 2800–3600	153 Nm 4200
Verdichtung:	9,2, / 9,0 : 1	8,2, / 8,0 : 1	9,5, / 8,8 : 1	9,0, / 8,8 : 1	9,2 : 1
Gemischaufbereitung:	Ein Fallstromvergaser		Ein Register-Fallstromvergaser		Elektr. Einspritzung Bosch L-Jetronic
Ventilsteuerung:	OHV – Hängende Ventile, mech. Stößel, Stoßstangen, Kipphebel, seitlich untenliegende Nockenwelle, Einfach-Rollenkette	CIH – Hängende Ventile, mechanische Stößel, Kipphebel obenliegende Nockenwelle mit Antrieb durch Duplex-Rollenkette			
Kühlung:	Wasserkühlung				
Getriebe:	4-Gang-Getriebe, Knüppelschaltung Auf Wunsch für 1600 S, 1900 S und GT/E Dreigangautomatik von Opel				
Radaufhängung V:	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern				
Radaufhängung H:	Zentralgelenkachse, Starrachse, Längslenker und Panhardstab, Schraubenfedern				
Karosserie:	Stahlblech, selbsttragend				
Spurweite vorn/hinten:	1325/1320 mm				
Radstand:	2430 mm				
Länge:	4292 mm (L: 4343 mm)				
Leergewicht:	880–1000 kg				
V/max km/h:	145	150–154	159–164	165–170	185–190
0–100 km/h:	18 s	17–18,5 s	15–17 s	13–14 s	11,5–12,5 s
Verbrauch Lit./100km	7,9 S	9,0–9,5 N	8,6–9,8 S	8,2–9,7 S	8,1–9,0 S

(Quelle: Adam Opel AG)

Nachfolge Modell: **Opel Manta B**

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 26.08.2020