
Der gebräunte Ellenbogen wird 50

Die Rüsselsheimer Legende bleibt der Manta. Und der wird in diesem Jahr 50 Jahre alt. Dass an der Entstehung nicht nur GM- und Opel-Ingenieure beteiligt waren, sondern gar Meeresforscher Jacques Cousteau, ist vielen Kennern kaum bewusster als der kultige Fuchsschwanz an der Antenne. Erstmals entdeckt wurde der Manta von Opel-Chefdesigner George Gallion in geheimer Mission.

An einem Samstagmorgen im Jahr 1969 bestieg Gallion ein Flugzeug mit Ziel Paris. Der amerikanische Designer in Opel-Diensten hatte sich mit dem Team eines französischen Superstars verabredet, mit dem Team des Meeresforschers Jacques Cousteau.

„Wir hatten uns für den Namen Manta entschieden. Tiernamen passten damals zum Zeitgeist. In den USA waren der Ford Mustang und die Corvette Stingray sehr erfolgreich. Ein solches Ponycar auf europäische Art war ja auch der Manta. Nun hatten wir noch zehn Tage Zeit, ein Emblem für unser Auto zu gestalten, doch wir fanden keine geeigneten Vorlagen dafür“, erzählt Gallion 51 Jahre nach seiner Paris-Mission.

Also stieg er in den Flieger und sichtete in der französischen Hauptstadt das Bildmaterial Cousteaus. Stundenlang. Bis endlich eine Einstellung zu sehen war, in der ein gigantischer Teufelsrochen von unten gegen den hellen Himmel gefilmt war. Der Opel Manta hatte seine Identität gefunden und bekam fortan ein verchromtes Emblem an die vorderen Kotflügel geschraubt.

Das sportliche Coupé mit dem Teufelsrochen-Emblem feiert im September 1970 Premiere. Die Vorstellung findet artgerecht an der Ostsee am Timmendorfer Strand statt. Für Opel ist der Manta Neuland. „Das Auto, das wir Ihnen heute präsentieren, stempelt kein anderes Modell zum alten Eisen, sondern gesellt sich zu unserem bisherigen Programm als wirkungsvolle Ergänzung und zur Deckung eines neu entstandenen Bedarfs“, heißt es im Presstext von damals.

Attraktive, familientaugliche Coupés liegen voll im Trend. Individualismus ist gefragt, die formal eigenständige Linie des Manta kommt diesem Wunsch entgegen. Schon im ersten vollen Verkaufsjahr 1971 setzt Opel vom Manta 56.200 Einheiten allein in Deutschland ab; insgesamt entstehen 498.553 Exemplare. Bodengruppe, Fahrwerk und Motoren teilt sich der Manta mit dem Schwestermodell Ascona. Ein neuer Vertreter der aktuellen Motorengeneration ist der 1,6-Liter-Vierzylinder mit 68 PS – in der S-Ausführung sogar mit 80 PS. Der leistungsstärkste Motor im Manta ist schließlich der 1,9-Liter-S-Vierzylinder mit 90 PS, bekannt aus dem Opel Rekord.

Den Einstieg in die Manta-Baureihe markiert ab 1972 die 1,2-Liter-Version mit 60 PS. Im November des gleichen Jahres ergänzt mit dem Manta Berlinetta eine gehoben ausgestattete Variante das Modellprogramm. Sportlenkrad, heizbare Heckscheibe, Halogen-Scheinwerfer, elektrische Scheibenwaschanlage und Vinyldach gehören beim Berlinetta zum Serienumfang.

Zahlreiche Sondermodelle ergänzen das Portfolio in der fünfjährigen Bauzeit: „Holiday“, „Plus“, „Swinger“ und „Sommer-Bazar“ kombinieren gehobene Ausstattungsmerkmale mit einem vergünstigten Preis. 1974 erscheint das Topmodell Manta GT/E, dessen 1,9-Liter-Einspritzmotor mit Bosch L-Jetronic 105 PS leistet. Im Stil der Zeit verzichtet der Manta GT/E auf jeden Chromschmuck und setzt auf mattschwarzen Zierrat. Im April 1975, kurz vor dem Debüt des Manta B, erscheint das letzte Sondermodell: Der Manta „Black Magic“ basiert auf dem GT/E, ist ganz in Schwarz lackiert und trägt rot-orange Zierstreifen auf

den Flanken.

Bereits 1975 debütiert mit dem Opel Manta B der nächste Teufelsrochen: Die Rüsselsheimer führen gleich zwei Varianten im Programm: das Coupé mit Stufenheck und das 1978 neu vorgestellte Combi-Coupé CC mit Fließheck und großer Heckklappe. Seine lang anhaltende Popularität sichert dem Manta B eine Sonderrolle in der über 120-jährigen Automobilbaugeschichte des Unternehmens. Kein anderes Modell bleibt länger unverändert am Markt als der Manta B – im Herbst 1975 präsentiert, läuft die zweite Generation des Opel Manta bis 1988 insgesamt 557.940 Mal vom Band.

Wie schon bei den Vorgängern teilen sich das Coupé und die Mittelklasse-Limousine Ascona die technische Basis bestehend aus Bodengruppe, Fahrwerk und Antrieb. Das Angebot an Vierzylindermotoren umfasst beim Manta B über die gesamte Produktionsdauer hinweg 14 Versionen mit Hubräumen zwischen 1,2 und 2,4 Liter, die Leistungsspanne liegt zwischen 55 PS und 144 PS.

Immer neue Modelle und Motorisierungen ergänzen und erweitern die Baureihe und halten sie jung. Eng verbunden mit dem Manta B sind bekannte Ausstattungs-Kürzel wie SR, Berlinetta, GT, GT/J oder GT/E. 1979 ersetzen neu entwickelte OHC-Motoren Teile der alten Triebwerke mit seitlicher Nockenwelle. Das Topmodell GT/E entwickelt 105 PS sowie 110 PS mit dem größeren 2,0-Liter-Motor und wird 1984 in GSi umbenannt.

Der stärkste und seltenste Vertreter der B-Baureihe ist der 1981 auf dem Genfer Salon vorgestellte Manta 400. Ab Werk verfügt der Manta 400, dessen Bezeichnung sich aus der für die Homologation für die Renntourenwagen der Gruppe 4 notwendigen Anzahl von 400 gebauten Exemplaren ableitet, über einen 2,4 Liter-DOHC-Vierzylindermotor mit Vierventiltechnik und 144 PS. Mit einem Manta 400 gewinnen Guy Colsoul und Alain Lopes 1984 bei der Rallye Paris-Dakar die Wertung der nicht-allradgetriebenen Fahrzeuge und erreichen den 4. Platz im Gesamtklassement hinter drei Autos mit Allradantrieb.

Seinen Ruhm erlangte der Manta nicht zuletzt aufgrund der Fangemeinschaft des Manta B. Das zweite Modell war ein beliebtes Objekt für zeitgenössische Tuningumbauten und mit einer Reihe von Klischees, wie etwa den Manta-Witzen verbunden. Zu Ehren des Kults wurden dem Manta zwei Filme, "Manta, der Film" und "Manta, Manta", gewidmet. In Letzterem kommt ein Manta B GSi mit Mattig-Breitbau zum Einsatz, der seinerzeit von Lackspezialist Christian Petzoldt in Hagen in drei aufwändigen Candy-Farbtönen lackiert wurde. Der Manta der Filmfiguren "Berti" (Til Schweiger) und "Uschi" (Tina Ruland) steht auch heute noch ikonisch für die Tuning-Ära der Neunziger.

Die letzten beiden erhältlichen Versionen des Manta B sind das Topmodell GSi und der beim Tuner Irscher in kleinen Stückzahlen gefertigte GSi Exclusiv. Insgesamt sind von Manta A und B über eine Million Exemplare verkauft worden. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta B Filmfahrzeug (1983).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Manta A (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net



Opel Manta A (1970–1975).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Manta GT/E (1974).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



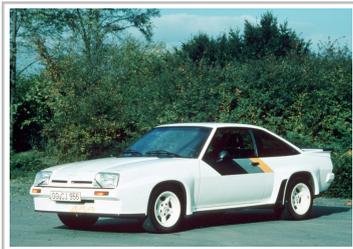
Mit dem Fuchsschwanz beim 24-Stunden-Rennen: Opel Manta B.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stanka



Opel Manta B (1977–1988).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Der 1981 vorgestellte Manta 400 war als Straßen- und als Wettbewerbsversion erhältlich. Vom stärksten Vertreter der von 1975 bis 1988 produzierten Manta B-Baureihe wurden 245 Exemplare gefertigt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Der 144 PS starke 2,4-Liter-Vierzylindermotor mit Vierventiltechnik und zwei obenliegenden Nockenwellen des Opel Manta 400.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel