

50 Jahre Opel Manta B

Stadthagen, Lk. Schaumburg (NI). 1975 war ein geschichtsträchtiges Jahr. Der weiße Hai trieb an der Ostküste der Vereinigten Staaten mit scharfen Zähnen und Udo Jürgens mit dem Ohrwurm „Griechischer Wein“ auf Platz eins der deutschen Hitparade sein Unwesen. Positive Nachrichten gab es auch, der Vietnamkrieg endete und in Rüsselsheim erblickte eine der erfolgreichsten Automobil-Baureihen von Opel das Licht der Welt. Der Manta B debütierte im Herbst und löste die nur fünf Jahre produzierte Vorgängergeneration, den Manta A, ab.



498.553 Exemplare der ersten Serie entstanden in nur fünf Jahren, vor allem wohl deshalb, weil allein in die Vereinigten Staaten rund 170.000 Manta A exportiert wurden.

Für das B-Modell sollte es etwas länger dauern, um diese Verkaufserfolge zu erzielen. Bis 1988, also 14 lange Jahre, blieb das sportliche Coupé im Programm, war 1976 mit mehr als 110.000 verkauften Fahrzeugen ein wahrer Kassenschlager und konnte sich mehrmals mit dem Titel „meistverkauftes Coupé Deutschlands“ schmücken. Am Ende waren es 557.940 Manta B, die in der Bundesrepublik Automobilgeschichte geschrieben haben.

Im Vergleich zum Vorgänger war die B-Serie des Manta in allen Dimensionen gewachsen. In der Länge nahm die Karosserie um rund sechs Zentimeter auf 4,45 Meter zu, die Breite wuchs um vier Zentimeter auf 1,67 Meter, nur in der Höhe wurde der Stachelrochen auf Rädern drei Zentimeter flacher. Vor allem aber der Radstand legt zu, er steigerte sich um neun Zentimeter auf 2,52 Meter. Für mehr Sicherheit sorgte ein integrierter Überrollbügel, die Sicherheitsgurte vorne wurden von Kunststoffträgern geführt, die den Abstand der Umlenkpunkte zur Sitzrücklehne verringerten. „Berlinetta“ war die höchste und komfortabelste Ausstattungsstufe des Jubilars. Es gibt Holzverkleidungen in den Türen und Velourbezüge für die Sitze, die sich allerdings nicht in Längsrichtung verschieben lassen. Nach vorne geklappt werden können dagegen die Lehnen, trotzdem erfordert der Einstieg in den Fond ein wenig Gelenkigkeit. Im Kofferraum herrscht dagegen Kargheit vor, die Lackierung Saphirblau strahlt auf nacktem Blech und wartet nur darauf, erste Kratzer zu erleben. Gleichwohl ist der Manta B aus der Klassiksammlung von Opel in einem ausgezeichneten Zustand. Der 1,9-Liter-Vierzylinder springt ohne Choke oder ähnliche Starthelfer munter an, Gasgeben und Kuppeln

gelingt auf Anhieb und geschmeidig – nur, dass das Getriebe mit vier Gängen auskommen muss, hat der Chauffeur erst zu verinnerlichen. 90 PS (66 kW) liefert der Vierzylinder-Benziner, das reicht für ein Spitzentempo von 165 km/h. Beliebt war der Manta nicht



allein wegen seiner sportlichen Silhouette, auch der günstige Preis erlaubte vielen jungen Autofahrern den Einstieg in die Coupé-Welt. Kaum mehr als 11.500 D-Mark für das Grundmodell wurden gefordert.

Die große Zahl der jungen Fahrer und ihr teils rustikal-cooles Auftreten sorgten dafür, dass der Manta nicht nur zum Kultauto und Filmstar wurde, er verkörperte den Auftritt einer ganzen Generation. Verziert mit einem Fuchsschwanz an der Antenne, zumindest aber am Zündschlüssel, pilotiert von ringelpullitragenden jungen Heranwachsenden mit Vokuhila-Frisur (vorne kurz, hinten lang) und serienmäßigem Ruhrpott-Slang fand er den Weg auf die Kinoleinwände und in die Herzen eines Millionenpublikums. Gleich zwei Produktionen befassten sich 1991 mit dem Phänomen Manta, die beiden Filme („Manta Manta“ und „Manta - der Film“) setzten dem sportlichen Opel, auf dessen Beifahrersitz stets eine blonde Friseurin als Begleiterin des cowboystiefeltragenden Fahrers erwartet wurde, mehr als nur ein Denkmal. Vor zwei Jahren kam sogar noch „Manta Manta 2“ in die Kinos. Für weitere Bekanntheit sorgten zahllose Manta-Witze.

Etwa die Frage nach dem Lieblingsmärchen der Manta-Fahrer: Radkappchen und der böse Golf.

Entwickelt wurde die Baureihe ursprünglich, um dem ebenfalls sportlich angehauchten Ford Capri, der schon 18 Monate vor dem Opel auf deutsche Straßen kam, das Wasser abzugraben. Der Wettbewerb, den General Motors und Ford schon seit geraumer Zeit auf dem amerikanischen Markt führten, wurde schlicht nach Europa exportiert. Den Namen entlieh sich der federführende Designer, George Gallion, der Meeres-Fauna und aus der Unternehmenshistorie. Bereits 1962 bekam der GM-Supersportler Chevrolet Corvette den Namen Stingray. Inspirieren ließ sich Gallion vor allem aber von Film- und Fotoaufnahmen, die der Meeresforscher Jaques Cousteau von Manta-Rochen im Roten Meer gemacht und veröffentlicht hatte. Zu Anfang zierten daher stilisierte Stechrochen die Flanken des Mantas.

Nachdem Walter Röhrl zunächst mit dem Schwestermodell Ascona den Weltmeistertitel bei der Rallye-WM 1982 herausgefahren hatte, wurde danach der Manta zum Wettbewerbsfahrzeug der Rüsselsheimer. Aufgrund der damaligen motorsportlichen Regeln musste für die Zulassung eines Gruppe-B-Fahrzeugs wenigstens eine Serie von 200 straßenzugelassenen Fahrzeugen produziert werden. Deren 2,4-Liter-Vierzylinder hatten einen Zylinderkopf aus Leichtmetall, zwei obenliegende Nockenwellen und vier Ventile je Zylinder. In der Serie befeuerten 144 PS (106 kW) das 960 Kilogramm leichte, hinterradgetriebene Coupé Manta B 2.4 400.



1988 lief im Opel-Werk Antwerpen der letzte Manta vom Band, eine Ära ging zu Ende, an deren Erfolge das 1990 eingeführte Nachfolgemodell Calibra nicht anknüpfen konnte.

Aber der Manta lebt in den Garagen der Youngtimer-Freunde und in den Markenclubs von Opel. Wenn auch der Erhalt der betagten Coupés bisweilen Schwierigkeiten bereitet. Das beliebte und zeittypische Vinyl Dach war nicht immer dicht, sodass sich rostfördernde Feuchtigkeit zwischen Dachblech und Kunststoffbespannung festsetzen konnte.

Aufwändige Schweißarbeiten waren die Folge. So sinkt die Zahl der erhaltenen Manta unauffhaltsam, bei der letzten Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2015 waren es gerade noch 3749 Exemplare, nach knapp 7000 nur zehn Jahre zuvor. Immerhin, seinen Stammplatz in der Sammlung von Opel Classic wird das Erfolgscoupé gewiss nicht verlieren.

Text.: Michael Kirchberger Fotos.:Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

