



AVTOMOBIL OPEL MANTA SR (FOTO: ANŽE FURLAN)

OPEL MANTA OD A DO Ž

Anže Furlan, Metod Levart in Leon Vrtovec

Pred 50 leti je »oplov skat« prvič zapeljal po sivih cestah

Ante Mahkota, slovenski alpinist, fotoreporter in legendarni novinar revije Avto si je leta 1970 v članku o avtomobilu Opel Manta zaželel, da bi manta bila pravi skat, ne pa Opel. Take misli so se mu porajale zaradi slabih vremenskih pogojev, v katerih sta s sovoznikom Brankom, novinarjem zagrebškega časnika Vozač i saobraćaj, znašla v 5 ur dolgi testni vožnji na hribih okrog Mariazelle, 100 km zahodno od Dunaja. V zaključku prispevka je o novi stvaritvi iz Rüsselsheima dejal, da bi simbol skata iz Rdečega morja, zaradi veličine te morske živali, svoje mesto bolje našel na kakšnem tovornjaku kot pa na avtomobilu. Razmišljal je, da so morda možje iz Opla tako krstili svoj nov izdelek, da bi tekmeccem vzbujali strah in seveda je pri tem takoj pomislil na drugega, kot ga je sam označil, družinsko-športnega Amerikanca v Evropi, na avtomobil Ford Capri. V slabih dveh desetletjih in z dvema serijama proizvodnje je avtomobil Opel Manta ponujal široko paleto opreme in motorizacije, da bi ugajal številnim kupcem. V prvi vrsti je bil zasnovan, da bi omogočil več prostora in

uporabnosti kot model Opel GT, seveda pa je nastal tudi kot odgovor na avtomobil Ford Capri, ki so ga tedaj nekoliko pokroviteljsko oglaševali kot »avto, ki ste si ga vedno obljubili«. Tako kot Capri, je nemška Manta v linijah posnemal velike ameriške coupéje. Bil je delo znanega ameriškega oblikovalca Chucka Jordana, ki si je zamislil mehke linije in prostorno notranjost. Oplovi inženirji so k temu pridodali še preizkušen in zanesljiv pogonski sklop. Kombinacija naštetega pa je omogočila, da ima Oplova Manta še danes številne oboževalce. Ob okroglem jubileju in s pomočjo navdušencev »oplovega skata« je nastal sledeči prispevek.



SLIKA 2: ANTE MAHKOTA PRI TESTIRANJU VOZILA OPEL MANTA LETA 1970
(VIR: URRL: [HTTPS://WWW.AVTO-MAGAZIN.SI/MEDIA/UPLOAD/TEST/OPEL/MANTA-SR.PDF](https://www.avto-magazin.si/media/upload/test/opel/manta-sr.pdf) - 25. 5. 2020).

Manta A (1970 – 1975)

Prva generacija Mante (tip A) je bila na tržišču 5 let. General Motors, pod čigar okriljem je bil tudi Opel od leta 1920 do 2017, je v ZDA nekoliko pozno lansiral na tržišče model Chevrolet Camaro, da bi konkuriral prodajnim uspehom, ki jih je nizzal Fordov Mustang. V izogib podobnemu scenariju so Oplovi možje pospešeno izdelali nov družinski športni coupè z dostopno ceno, da bi na evropskem tržišču konkurirali avtomobilu Ford Capri. Želja po hitrem razvoju je botrovala temu, da si je nov oplov športni avtomobil delil mehansko osnovo s precej bolj družinskim avtomobilom Opel Ascona (tip A). Avtomobila se razlikujeta namreč zgolj po karoserijskih delih, steklu in nekaj ostalih malenkostih. Oplova ascona je prišla na tržišče dva meseca za coupèjem z emblemom skata. Manta je s svojimi dobrimi voznimi lastnostmi takoj navdušila ter s svojim ameriškim dizajnom obračala glave mnogim avtomobilskim navdušencem. Obe vozili, tako Manta - A in Ascona -A, sta bili na voljo tudi v ZDA pod imenom Opel 1900 (zaradi 1.9 l motorja) ter 1900 Sport Coupe (Manta). Američani so bili navdušeni nad prefinjenostjo športnega coupèja, njegovo opremo, izgledom ter kvaliteto. Glede na prodajni uspeh »čez lužo« pa je potrebno upoštevati tudi primerno razmerje cene in kakovosti izdelka, ki je zelo pozitivno vplivalo na prodajo. Skupno je bilo izdelanih 498.553 primerkov Opel Mant A in 691.438 primerkov Opel Ascon A.



SLIKA 3: OPEL ASCONA A IN OPEL MANTA A (AVTORSKE PRAVICE: OPEL)

Manta kot športni bolid

Zaradi vzdržljivosti in dobro zasnovanega podvozja se je Opel Manta znašla tudi na dirkaškem asfaltu, predvsem v ZDA, kjer je pometala s konkurenco v tekmovanju SCCA. Manta se je kljub relativno okornemu 1.9 litrskemu motorju odlično znašla v športnih tekmovanjih in kazala »zadnjo plavut« avtomobilom, ki so bili precej bolj športno zasnovani, npr. BMW 2002. Kot zanimivost lahko dodamo še, da so prav v kategoriji SCCA Showroom Stock leta 1974 prepovedali nastope z manto zaradi škodovanja konkurenčnosti.



SLIKA 4: OPEL MANTA A V TEKMOVANJU SCCA (AVTORSKE PRAVICE: REYNOLDS BUICK)

Z manto so redno tekmovali tudi v Evropi, kjer jo je bilo moč videti na progi slavnega Nürburgringa ter na stezi v Salzburgringu. V izvedbi Irmscher je leta 1975 na 24 ur dirki Spa Francorchampsu z njo nastopil legendarni dirkač Walter Röhrl, žal je ostal zaradi okvare motorja brez uvrstitve. Na omenjeni dirki je izgubil življenje Wim Boshuis v Opel Commodore B GS/E, ki je leto prej prav Spa-ju z manto in sovoznikom Loekom Vermeulen dosegel dvanajsto mesto. V kolikor še niste prepričani glede odličnosti šasije, ki sta si jo manta in ascona delili, naj dodamo še eno zanimivost. Walter Röhrl je skupaj z Jochenom Bergerjem pokoril konkurenco na evropski rally sceni, z dvovratno limuzino Ascono - A je nastopil prvič leta 1974 in

osvojil 6 od 8 dirk z maksimalnim številom točk 120 v evropskem rally prvenstvu. Tik pred spremembo generacije ascone sta leta 1975 Röhrl in Berger zmagala tudi na Acropolis rally-ju in osvojila prvo zmago Opla v svetovnem rally prvenstvu.



SLIKA 5: OPEL MANTA A PREDELAVA PODJETJA IRMSCHER ZA 24UR SPA FRANCORCHAMPS Z WALTERJEM RÖHRLOM (AVTORSKE PRAVICE: OPEL)

Manta kot »testno vozilo«

Na alpskih cestah je bilo leta 1972 moč opaziti manto A, ki je vodila konvoj vozil skozi gorske prelaze. Sliši se kot lep izlet, vendar je bila vožnja skozi zavoje prelazov poleg užitka tudi skrivno testiranje komponent za razvoj novega avtomobila. Morda se sprašujete za katerega drugega oppla so testirali komponente, vendar tokrat ni šlo za oppla, temveč za porsche-ja. Volkswagen je želel, da se ponovi uspeh 914 Porscheja (ki je bil bolj v finančno korist VW kot Porscheju) in steklo je testiranje za nov avtomobil pod oznako »Projekt EA-425« , kasnejši 924, ki je bil prvi porsche s spredaj nameščenim agregatom. Porsche je tako zaradi podobne zasnove za testiranje nabavil tri avtomobile manta A, na katerih so testirali komponente vzmetenja in motorja.

SLIKA 6: UPORABLJENA MANTA A ZA TESTIRANJE KOMPLEMENT RAZVIJAJOČEGA PORSCHE 924 (AVTOSKE PRAVICE: VELOCE PUBLISHING)



Tehnične značilnosti avtomobila Opel Manta A

V primerjavi s tedanjimi športnimi vozili podobnih delovnih prostornin Oplov coupé še zdaleč ni bil med najzmogljivejšimi, a je odlično predstavljal filozofijo modela, zasnovanega z dinamičnim značajem s prostorom in udobjem za potnike.

Teža avtomobila je med 940 kg in 970 kg, v odvisnosti od izbrane opreme, maksimalna hitrost pa je v razponu od 154 km / h pri standardni 1.6N motorju pa do 170 km/h pri 1.9S modelu. Moč se na podlago prenaša preko 13 colskih platišč, ki imajo razmak med štirimi luknjami po 100 mm. Vsi modeli so imeli standardno na vsaki osi stabilizatorsko palico, vzmetenje pa je bilo odvisno od različice (SR modeli s tršim vzmetenjem, GT/E model poleg trših vzmeti tudi nižje - za okoli 30mm)



SLIKA 7: PRIMER MANTA A GT/E (AVTORSKE PRAVICE: WIKIPEDIA)

V kolikor želite izvedeti podatke proizvodnje dotičnega primerka, morate poiskati identifikacijsko ploščico avtomobila - ta se nahaja na sovoznikovi traverzi v motornem prostoru (na kraku). Poleg osne obremenitve se na ploščici nahaja tudi identifikacijska številka, ki mora sovpadati s tisto na spodnjem delu roba pod vetrobranskim steklom, ko dvignemo pokrov motorja. Identifikacijska številka je razdeljena na tri pare števil. Prvi dve številki označujeta model, tretja označuje tovarno in časovno obdobje izdelave. Ostale številke so zaporedne serijske proizvodnje.

Model označujeta prvi 2 številki, in sicer:

- 57 – Manta Luxus, namenjena za izvoz
- 58 – Manta Standard izdelana za evropsko tržišče
- 59 – Manta Luxus izdelana za evropsko tržišče

*vse nestandardne mante (SR,GT/E, ...) so bile na osnovi Luxus modela.

Nato tretja številka, kraj tovarne in časovno obdobje:

- Bochum, od junija 1970 do sredine septembra 1972: 2
- Bochum, od sredine septembra do konca proizvodnje: 3
- Rüsselsheim, junij 1970: 4
- Rüsselsheim, od julija 1973 do septembra 1973: 3
- Antwerpen, junij 1970 do sredine maja 1973: 9
- Antwerpen, od sredine maja 1973 do julija 1974: 8
- Antwerpen, od avgusta 1974 do julija 1975: 5

Manta s serijsko številko 589xxxxxx je standardna manta za evropski trg, proizvedena v tovarni v Antwerpen med junijem leta 1970 in sredino maja leta 1973.

Manta je bila na voljo v treh razredih opreme:

- S (Standard) enobarvna karoserija
- SR (Sport Rallye) s tanko črno črto, črnim pokrovom motorja proti bleščanju ter meglenkami (v Švici poimenovana RC-Rallye car)
- L (Luxus) z dodatno opremo
- GTE model (proti koncu proizvodnje) s sprednjim spojlerjem za izboljšano aerodinamiko, izboljšanim agregatom (elektronski vbrizg), športnimi dodatki ter široko GTE črto na boku in črnim pokrovom motorja (opcijsko tudi v drugih barvah brez črte)
- Berlinetta (na osnovi L modela) z dodanim gumijastim trakom na odbijačih ter vinilno streho in ostalimi dodatki
- Black Magic (na osnovi GT/E) s črno barvo karoserije ter oranžno rumeno notranjostjo in črto na boku
- Swinger varianta z belo barvo karoserije, oranžno črto na boku in 1.6 l motorjem.

- Blue Max (na osnovi L modela) za ameriški trg z modrim žametom v notranjosti, temno modro vinilno streho s strešnim oknom in avtomatskim menjalnikom.



SLIKA 8: IZVEDBA BLACK MAGIC (AVTORSKE PRAVICE: OPEL (?) – RANWHENPARKED.NET

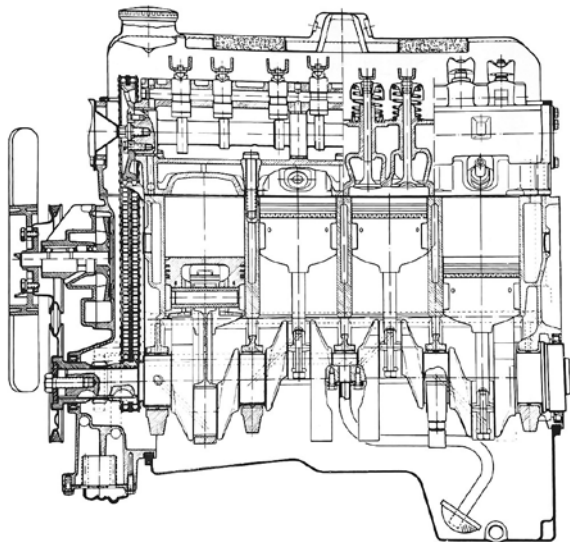
Manta A je bila na voljo z dvema agregatoma – oba že dobro poznana pri Oplu, zasnovana z odmično gredjo v glavi motorja – s tujko CIH (cam-in-head). Ta zasnova motorja je bila predstavljena leta 1965 in bila uporabljena s spremembami do leta 1998, tudi v različicah s 6 valji, ki so poganjali Oplove prestižne avtomobile pod kratico KAD (Kapitän, Admiral, Diplomat) ter bolj moderne avtomobile, kot npr. Opel Omega.

Agregata na voljo sta bila:

- Prostornina 1.6 l, v dveh različicah. Tip 1.6N je iz sebe iztisnil 68 konjskih moči, medtem ko je 1.6S imel 80 konjskih moči.
- Prostornina 1.9 l (tip 1.9S) z 90 konjskimi močmi (predhodno viden v modelu GT in Rekord). Omenjeni motor je v GT/E verziji

dobil elektronski vbrizg – Bosch L Jetronic ter z manjšimi spremembami dosegel 105 konjskih moči.

Kmalu je paleta motorjev dopolnil tudi manjši 1.2 l motor s 60 konjskimi moči tipa OHV, ki je bil že uporabljen v avtomobilu Opel Kadett.



SLIKA 9: PREREZ OPEL 1.9 CIH MOTORJA (AVTORSKE PRAVICE: WIKIPEDIA)

Agregati vozila Opel Manta imajo izboklino s številkami motorja, pri čemer prvi dve številki označujeta prostornino, črka označuje tip ter preostali del je serijska številka motorja – npr. 19Sxxxxx je oznaka za prostornino 1.9 litra tipa S s serijsko številko xxxxx. Na voljo sta bili dve različici menjalnika – ročni 4 stopenjski menjalnik ali avtomatski 3 stopenjski menjalnik. Prestavna razmerja ročnega menjalnika:

- prva prestava: 3.428
- druga prestava: 2.156
- tretja prestava: 1.366
- četrta prestava: 1.000
- vzvratna prestava: 3.317



SLIKA 10: OZNAKE NA POKROVU MENJALNIKA (AVTORSKE PRAVICE: SPL. STRAN SENATORMAN)

Na pokrovu Oplovih 4 stopenjskih ročnih menjalnikov je moč najti številko menjalnika, ki označuje datum izdelave.

Avtomatski tristopenjski THM 180 /THM 180C menjalnik je bil ameriškega porekla, vendar je GM pričel proizvodnjo le-teh v novo postavljeni tovarni v Strasbourgu zaradi nižjih stroškov proizvodnje. V uporabi je bil do sredine osemdesetih let. Avtomatski menjalniki se med seboj ločujejo glede na posamezne kode na ploščici menjalnika. Recimo za 1.6N in 1.6S (tudi za nekatere 1.9) je oznaka z velikimi črkami OH in oznako kalibracije (spodnji levi kvadrat na ploščici) C 5 ali A 13. Prestavna razmerja v avtomatskem menjalniku si sledijo:

- Pretvornik navora: 2.4 pri 1.6S in 2.1 pri 1.9S motorju
- Prva prestava: 2.40
- Druga prestava: 1.48
- Tretja prestava: 1.00
- Vzvratna prestava: 1.92

Zaradi različnih zmogljivosti motorja je razlika tudi v prestavnem razmerju zadnjega diferenciala. Razmerje:

- 4.11: 1.2S motor (OHV)
- 3.98: 1.6S SR z ročnim menjalnikom
- 3.89: 1.6S SR z avtomatskim menjalnikom
- 3.70: 1.6N (pozni modeli)
- 3.67: 1.6N (zgodnji modeli), 1.6S (avtomatik in ročni menjalnik), 1.9S SR ročni menjalnik, modeli s Steinmetz predelavo
- 3.44: 1.9S (ročni in avtomatski menjalnik), 1.9S SR z avtomatskim menjalnikom, Broadspeed (D.O.T) TurboManta predelava, Irmscher predelava
- 3.18: 1.9E (GT/E) z ročnim ali avtomatskim menjalnikom, TE2800 preelava s 40% zaporo diferenciala, TurboManta (May) prototip predelava prvih 5 primerkov

Vsa vozila Opel Manta - A so bila opremljena s kolutastimi zavorami spredaj, pri čemer so zgodnji letniki imeli premer zavornih diskov 238 mm, poznejši pa 246 mm. Na zadnji osi so nameščene bobnaste zavore. Zavorna sistema sta bila ATE in Girling. Zadnje osi se pri modelu manta razlikujejo v velikosti oz. so bile različne glede na moč agregata.

Manjši diferencial imajo vozila s 75 konjskimi močmi, torej avtomobil Manta A z 1.2S in 1.6N motorjem ima manjšo osovinno - manjši zobniki, bobnaste zavore so premera 200 mm, medtem ko imajo avtomobili z agregatom oznake 1.6S, 1.9S, 1.9E ter ostale različice večjo os z bobnastimi zavorami premera 230 mm.

Omeniti je potrebno, da je manta doživela manjše spremembe leta 1973, natančno med delovnimi počitnicami od julija do avgusta.

Razlike med mantami do 7/73 in po 8/73 so:

- Kvadratno stransko ogledalo namesto okroglega.
- Dve šobi za pranje vetrobranskega stekla (predhodno zgolj ena na sredini) ter rezervoar pralne tekočine in električna črpalka z upravljanjem na obvolanski ročici.
- Zavarjen B stebriček na šasijo (pred tem pritrjen z vijaki).
- Manjša sprememba sprednje osi glede nosilcev motorja.
- Spremenjena blenda odprtine na C stebričku.
- Vzglavniki sedežev.
- Velikost zavornih kolutov in čeljusti (prej premera 238 mm, kasneje 246 mm).

Za optimizacijo proizvodnje je bilo nekaj manjših sprememb na modelu Manta izvedenih že leta 1971.

Široka izbira barvnih kombinacij

Barvna paleta notranjosti je sestavljena iz dveh skupin – skupine blaga in umetnega usnja.

Oznake blaga glede na barvo:

- 301: bež
- 311: modra
- 341: rdeča
- 351: črna
- 391: črna

Oznake umetnega usnja glede na barvo:

- 711: modra
- 721: svetlo siva
- 741: rdeča
- 751: črna
- 791: črna

Barvna paleta manta a zunanosti je sestavljena (ime, oznaka, koda) in možnosti barve notranjosti (oznaka):

Arktična bela, RR, 416 (med 1971 in 1973)

Notranjost: (301, 311, 341, 351, 391) ali (711,721,741,751,791)

Sierra bež, BB, 408 (med 1970 in 1973)

Notranjost: (301, 341, 351) ali (721,741,751)

Citrus rumena, CC, 446

Notranjost: (301,351) ali (751,791)

Oker, SS, 411 (od 1971)

Notranjost: (351, 391) ali (751, 791)

Signal rdeča / Opekasto rdeča, WW, 529 (od leta 1971)

Notranjost: (351, 391) ali (751,791)

Kardinal rdeča, JJ, 508 (od leta 1970)

Notranjost: (341,351, 391) ali (721,741, 751, 791)

Tarragona rdeča II, neznana oznaka, 530 (od 1971 do 1973)

Notranjost: ni informacij

Lago modra, XX, 205 (od 1970 do 1974)

Notranjost: (311,351) ali (711, 751)

Kozmos modra, KK, 204 (od 1970)

Notranjost: (311, 341, 351) ali (711, 751, 791)

Granit siva, VV, 134 (do 1974)

Notranjost: (311, 341, 351) ali (711, 741, 751)

Sahara zlata metalik, DD, 402 (od 1972 do 1974) oz 404 (od 1970 in 1971)

Notranjost: (310, 351, 391) ali (721, 751, 791)

Monza modra metalik, HH, 235 (celo obdobje)

Notranjost: (311, 351, 391) ali (711, 721, 751, 791)

Bron metalik, GG, 412 (od 1970)

Notranjost: (351,391) ali (721, 751, 791)

Pampas zelena, neznana oznaka, 304 (samo 1971)

Notranjost: (301, 351, 391) ali (721, 751, 791)

Limonsko zelena, PP, 303

Notranjost: ni informacij, predvidoma enaka kot za Pampas zeleno

Srebrna metalik, UU, 135

Notranjost: (311, 341, 351, 391) ali (711, 741, 751, 791)



SLIKA 11: NOTRANJOST MANTE A BERLINETTA IZVEDBE
(AVTORSKE PRAVICE: WHEELSAGE)

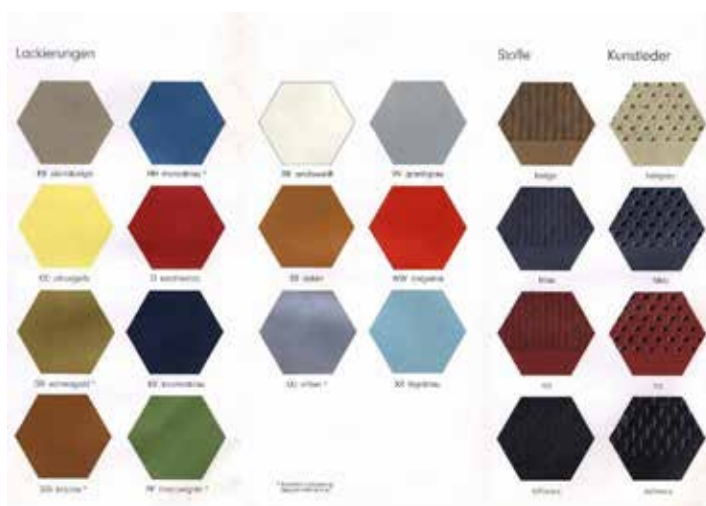
Kostarika modra, KK, 420 (od 1970 do 1972)

Notranjost: (301, 351, 451*) ali (721, 751, 791)

*črno blago, najverjetneje gre za tipkarskega škrtarja v literaturi in bi moralo biti 391

Nekateri viri navajajo tudi možnosti ostalih barv za GT/E modele, od avgusta 1974, ki so lahko opcijsko tudi brez stranske črte. Barvne opcije za GT/E:

- Srebrna 135
- Pastelno modra 212 (leta 1975)
- Signal rdeča (529)/rumena (445)/zelena (308)/modra (224)
- Limonsko rumena (303)
- Pastelno zelena (305)
- Pastelno turkizna (306)
- Oker (418)
- Bron (412)
- Pastelno bež (449)
- Polarno bela (452)
- Kardinal rdeča (508)
- Črna (samo Black Magic) (200)



SLIKA 12: BARVNA PALETA (AVTORSKE PRAVICE: MANTA A KLUB SUEDHESSEN)

Turbomanta in manta z oznako TE2800

Poleg uradnih športnih prototipov mante pri Oplu, ki so bili zasnovani na osnovi SR Mante z 1.9 l motorjem, so izven tovarne nastajale tudi zelo zanimive »navite« različice, ki so poudarile športni potencial mante -A ter udrihale tudi po tekmečih v višjih razredih. Tako je angleški predelovalec Bradspeed izdelal 5 primerkov rumenih Turbomanta modelov, ki so s turbopolnilnikom razvile 156 konjskih moči in pospešile od 0 do 100km/h v 7.6 sekunde. Zaradi podvojene

porabe goriva in visoke cene je Opel zavrnil nadaljnje sodelovanje. To pa ni ustavilo D.O.T (Dealer Opel Team), ki je uvažal Ople v Anglijo, ta je naročil dodatnih 28 primerkov – skupno 33 primerkov Turbo mante. Ni potrebno poudarjati, da so to zelo zaželeni dragulji pri navdušencih Oplovih klasik in ljubiteljih »nemškega skata«. V kolikor ste navdušenci atmosferskih motorjev, pa je naslednja predelava za vas. Belgijsko podjetje Transeurop Engineering je od Opla prevzel karoserije, v katere je vgrajeval 2.8 l GS motorje iz modela Commodore (izboljšana verzija Rekorda) s šestimi valji. Testni modeli so bili narejeni tudi pri Oplu, ki so pa prekinili razvoj šestcilindrske mante v letu 1972 zaradi previsokih stroškov. Transeurop Engineering je prišel po nekaj verzijah do delujočega vozila, ki pa ga niso smeli tržiti pod imenom Opel, zato je avtomobil dobil TE (Transeurop Engineering) značko in ime 2800 (delovna prostornina motorja). Avto je tako nastal brez pomoči Opla, vendar je pomoč ponudil predelovalec Oplov – podjetje Steinmetz, ki je dobavljalo dele kot recimo spremenjeni pokrovi motorja iz steklenih vlaken, razširitve blatnikov ter opcijsko predelavo agregata. Osnovna TE2800 različica je razvila 143 konjskih moči in pospešila do 100km/h v približno 7,5 sekunde. S Steinmetzovo opcijsko predelavo pa je bilo moč izstisniti 230 konjskih moči, kar je zadostovalo, da je ta »skat« pustil za seboj avtomobile kot so Porsche 911 Carrera ali BMW 2002 Turbo. Za tak primerek so kupci morali odšteti dvojni znesek v primerjavi z različico Manta GTE. Žal je ohranjenih obeh verzij zelo malo, čeprav po številu prednjači verzija TE2800.

SLIKA 13: TURBO MANTA UVOZNIKA D.O.T. – VSE ČRNE BARVE (AVTORSKE PRAVICE: MANTAklub.org)





SLIKA 14: PRIMER TE2800 (AVTORSKE PRAVICE: TE2800.COM)

Nasveti ob nakupu avtomobila Opel Manta A

»Oplovega skata« ne bo težko najti, nekaj več dela je najti nadomestne dele. Najboljše tržišče za nakup avtomobila Opel Manta je Nemčija, sledi ji Nizozemska. Kar nekaj rabljenih delov se najde na spletu na različnih oglasnikih ter po forumih. Nemci imajo tudi zelo močno forum skupnost, kjer je na voljo ogromno znanja in podatkov. Veliko privržencev je tudi v ZDA, kjer je avtomobil redek in zanimiv. Kljub temu da je Opel Manta A razmeroma redko vozilo na naših in okoliški cestah – redno registriranih je pri nas kakšnih 10 – so cene za nakup načeloma dokaj privlačne. Cene samih primerkov Manta A so se v zadnjih letih znatno zvišale. Trenutno je glede na razmere potrebno odšteti nekako tako od 15 000€ naprej za zelo dobre in odlične primerke, med 15 000€ in 10 000€ za dobre primerke, 10 000€ in 5 000€ za vozna vozila potrebna obnove. Pod ceno 5000€ pa so vozila potrebna celovite in temeljite obnove. Dobro preglejte ustrezno dokumentacijo, saj so ta vozila najverjetneje prišla skozi več rok in včasih se vmes kaj zalomi in ne želite se najprej spopadati z birokratskimi težavami. Najbolj pogosto naletimo na manto z motorjem 1.6S ali 1.9S, redkeje z N tipom motorja (nižjekompresijskim). Po italijanskih in švicarskih oglasnikih pa pogosto zasledimo tudi 1.2S motor, ki je bil

tam zaradi zasoljenih davkov na močnejša vozila tistega časa precej pogost. Mante z 1.9E motorjem, torej GT/E model z neposrednim vbrizgom goriva so precej redke. Če naletimo na kakšno, je to pogosto predelava z motorjem iz Mante / Ascone B oziroma Rekorda E. Če je avto »replika« GT/E modela običajno ugotovimo po modificiranem tanku za gorivo, saj vozila z motorji na uplinjač niso imela v tank speljanega povratnega voda za gorivo. Obenem pa mora biti karoserija GT/E Mante izdelana po sredini leta 1973, ko so pri predstavitvi izvirnega modela tudi malce posodobili karoserijo (na hitro lahko opazimo, da je bil dodan kovinski B stebriček, plastična rozeta zračnika na C stebričku je postala manjša, pokrov motorja je dobil dve »šprici« za pranje vetrobranskega stekla namesto ene sredinske, na podvozju pa so spodnje roke prednje osi dobile dodaten par lukenj za nižjo montažo amortizerjev). Glavne težave pri karoserijah Mante A se pričnejo na tipičnih mestih vozil tistega letnika. Zadnje obrobe kolotekov, A stebriček in tla kabine, pragovi ter glavni vzdolžni nosilci karoserije. Pogosto je »prerjavena« tudi prednja vezna stena in področje okoli luči. Velikokrat se pojavijo tudi luknje v spodnjem vpetju zadnjih vzmeti, na vogalih preme.

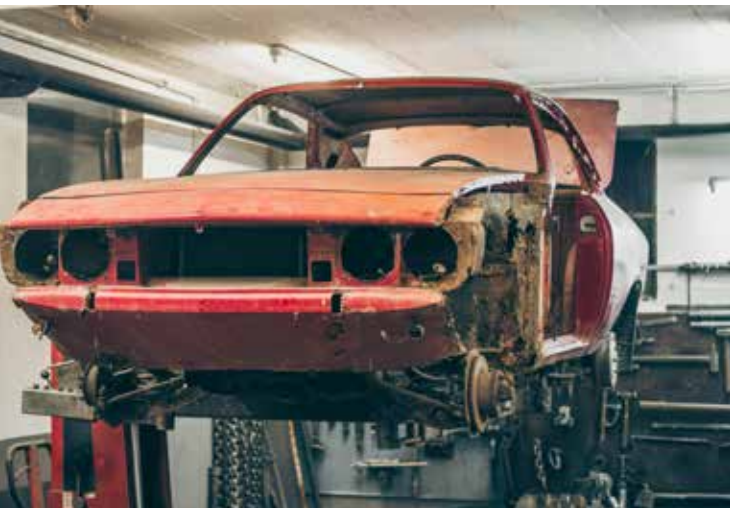
Karoserijski deli postajajo vse težje dostopni, zaradi same redkosti vozila in dokaj posebnih kosov, ki si ne delijo podobnosti z drugimi Opel vozili tistega časa (razen Ascone A, ki

pa je prav tako redka ptica). Težko dobavljivi so prednji blatniki, stekla, prednji odbijač in zadnje luči. Armaturna plošča zelo rada počni na sredini, lično popravilo je zahtevno in drago, nadomestne rabljene pa redke (oblika armature se tudi malce razlikuje pred letom 1973 in po, saj je novejša dobila dodaten par zračnikov). Precej ostalih delov, kot so razna tesnila, drobnarije in podobno so razmeroma dobro dosegljivi preko spletnih trgovin v tujini. Mehansko vozilo ni težavno za obnoviti, potrošni motorni deli so razmeroma lahko dobavljivi, prav tako deli zavor in podvozja. Včasih je težje najti glavni zavorni cilindri, večjo težavo predstavlja lahko glasna zadnja os in diferencial (dragi in težko dostopni ležaji ter zobniki), obenem pa je os, katera je sicer tehnično enaka, ožja kot pri novejši različici Manti oz. Asconi B. Zgornje roke so dobavljive, spodnje niso, prav tako ne roke za vpetje sprednje osi v traverze ob požarni steni. V kolikor pri vožnji opazite cukanje ali zakasnelost pospeška, je lahko čas za popravilo ali nastavitev uplinjača. Pogosta predelava je bila menjava uplinjača Solex za Weber zaradi boljšega teka.

Tako sprednje kot zadnje luči, sicer rabljene, so dobavljive, za nove pa je potrebno več iskanja in seveda denarja. Naslednja zelo pomembna stvar je stanje sprednje vezne stene. Sprednje vezne stene so podvržene rjavenju in spodnji del vezne stene od letos ni več dobavljiv, cena je bila lani 300 eur po kosu. Zgornji del je dobavljiv, vendar prav tako olajša denarnico par stotakov. Blatniki so poglavje zase, kjer se cene novih iz zaloge gibljejo od 300 eur dalje po kosu, prav tako so nova vrata 700€, rabljena so na voljo in za spodoben denar se najde dobro ohranjena rabljena na nemškem tržišču. Pokrov motorja ni dobavljiv, je iz tanke pločevine in neprijeten za kakovostno popravilo, vendar so na voljo dobri rabljeni kosi. Robovi pod vetrobranskim steklom radi rjavijo, saj se zaradi starejših tesnil lahko nabira v okvirju voda, ki poskrbi za korozijo. Pod blatniki se pri starih oplih veliko krat skrivajo presenečanja in tudi manta ni izjema. Na srečo so tako deli spodnje sekcije A stebra na voljo (zunanji in notranji del – notranja ojačitve s tečaji ne), prav tako robovi za montiranje blatnikov. Pragovi so na voljo,

prav tako zunanje in notranje obrobe zadnjih koles. Kompletne stranice za ta avto niso na voljo. Dobiti je moč reprodukcije spodnjih robov zadnje stranice (različne kvalitete), prav tako je ugodno na voljo spodnji rob zadnje vezne stene. Kompletna cela nova zadnja vezna stena (zunanji del) je okoli 500€. Na voljo so ojačitve v prtljažnem prostoru, tistih v pragovih ter pod sprednjimi blatniki. Tla prtljažnega prostora so na voljo zgolj za skrajno desni del. Primerkov brez razpok na armaturni plošči je zelo malo in so visoko cenjeni. Poleg tega plastični zračni jaški za ventilacijo popokajo, saj je plastika stara in krhka. V kolikor se lotevate kleparskih popravil, je na voljo pri slovenskih ponudnikih rezervnih delov bore malo – spodnji del zadnje vezne stene, zaključki zadnje stranice, »univerzalna« zadnja vzmetna šalica, ki je potrebna predelave za montažo in z veliko truda in domišljije še kaka zadnja obroba. Boljše stanje je v Nemčiji, kjer so na voljo traverze (komplet obeh krakov in traverz cca 800€), podni vozila (okoli 100€ za kos), ojačitve pod blatniki, robovi za montažo blatnikov itd. vendar se za to tudi ustrezno plača. Kar se tiče okrasnih letev in odbijačev – oba kromirana odbijača - nova iz stare zaloge sta okoli 1000€, kromirane obrobe blatnikov in pragov okoli 500€ za komplet itd. Drugačna slika je pri tepihu tal, kjer se za navadne črne tepihe tal vrstijo vrste na forumih in čaka tudi po leto ali več za kos, saj nadomestnih ni na voljo (razen različic iz več kosov, ki se morajo skupaj lepiti in nimajo oblike za prilagajanje tlom in konturam), lepo ohranjenih rabljenih pa je manj kot mlečnih zob pri 50 letniku. Dodaten izziv je tudi posoda goriva, kjer se za GTE verzijo (dodaten povratni vod, večji fi sesalne cevi napram verziji z uplinjačem ipd) cene vrtijo okoli tisočaka. Tudi dobro ohranjenih navadnih različic za uplinjač je malo. Težavo trenutno rešuje gospod, ki izdeluje iz nerjavečega jekla replike, ki so na voljo za okoli 550€. Dodatno težava za kleparska popravila je težko iskanje kleparskih meršasije iz tovarne, ki so potrebne za kleparska popravila in nadzor ravnosti šasije – težava je bila rešena in je bil izdelan načrt, ki je sedaj tudi javno dostopen, več informacij pa z veseljem ponudi Metod Levart iz društva

Oldtimer Duplek. Vsekakor pa lahko z doslednim iskanjem in vztrajnostjo naletite na cenejši kos.



SLIKA 15: PRIMER OBNOVE MANTE ČLANA DRUŠTVA OLDTIMER DUPLEK METODA LEVARTA (FOTO: METOD LEVART)

Na voljo so priročniki avtomobila Opel Manta v nemškem in angleškem jeziku v obliki knjige ali na internetu. Veliko informacij lahko zberete na spletni strani na forumu in opisih obnov pri ostalih. Na Facebook strani SVS lahko najdete tudi video posnetke obnove Opel Mante A od Metoda Levarta s slovenskimi podnapisi. Vsekakor Manta A ni enostaven ali poceni avtomobil za obnovo, vendar se z voljo in iskanjem najde marsikaj v tujini. Velik plus je pripravljenost pomoči na straneh ljubiteljev in forumih.

Manta B (1975–1988)



SLIKA 16: OPEL MANTA B SR (FOTO: ANŽE FURLAN)

Druga generacija Mante je bila predstavljena avgusta 1975 skupaj z drugo generacijo Ascone, s katero sta si avtomobila ponovno delila mehansko osnovo. Kljub temu, da ni

najti veliko mehanskih razlik v primerjavi s prejšnjo serijo, lahko zasledimo kar nekaj pomembnih izboljšav. Čeprav ni šlo za pravi športni avtomobil, se je vseeno težišče nove Mante B bistveno znižalo. Velik poudarek so namenili varnosti, npr., osrednji steber je bil preoblikovan in znatno okrepljen, tako da je postal tako rekoč pravi »rollbar«, ki bi v primeru prevrnitve zavaroval potnike. Celotna paleta motorjev je ob predstavitvi novega modela sledila modelu Mante A ob izhodu iz proizvodnje in je bila zato sestavljena iz naslednjih različic:

- 1.2 S, 12S 1196 cm³ motor z največjo močjo 60 KM;
- 1.6, 1684 cm³ 16N motor z največjo močjo 60 KM;
- 1.6 S, 16S 1584 cm³ motor z največjo močjo 75 KM;
- 1.9 S, 19S 1997 cm³ motor z največjo močjo 90 KM;
- 1.9 GT / E, 19E 1897 cm³ motor z največjo močjo 105 KM.

Omeniti velja, da je bila različica 1.9 GT / E, 19E edina, ki je imela mehanski vbrizg goriva. Agregat 1.9 S je vrnil moč na 90 konjskih sil, (v zadnjih mesecih kariere Manta A je oslabel za 3 konje). Menjalnik je ostal nespremenjen. Tako kot pri modelu Manta A, se tudi pri Manti B razlikujejo zadnje osi. Manjši diferencial imajo vozila z motorji z oznako 1.2S in 1.6N (manjši zobniki, bobnaste zavore premera 200mm), medtem ko imajo vozila oznake motorja 1.6S, 1.9S, 1.9E ter ostale večjo os in bobnaste zavore premera 230mm. Dodati je potrebno, da je zadnja os modela B za 6 cm širša kot tista od modela A.



SLIKA 17: OPEL MANTA B SR (FOTO: ANŽE FURLAN)

Če je bilo s tehničnega vidika inovacij zelo malo, je bil avtomobil estetsko bistveno spremenjen: Prelevil se je v 3-prostorni coupe z modernejšimi linijami, ki so bile nekoliko manj dinamične od prejšnje različice. Popolnoma spremenjena je bila prednja maska, sestavljena iz dveh majhnih rež, ki je močno spominjala na model Vauxhall Cavalier ali z drugimi besedami Ascona B za angleški trg. Sprednji žarometi so postali večje in trapezoidne oblike, zadnji pa so izgubili staro konfiguracijo z dvojnih krožnih luči, da bi tudi dobili trapezno obliko, vendar bolj podolgovato in z vodoravnim razvojem. Karoserija avtomobila se je podaljšala za 11 cm, medtem, ko se je medosna razdalja povečala za 9 cm. Dodatno se je povečala raven uporabnosti in udobja potniške kabine. Večja je bila posoda za gorivo, iz 46 na 50 litrov. Vozni položaj in instrumentarija sta bili manj športni, ampak precej bolj racionalni. Uporabili so jih neposredno iz limuzine Ascona B. Prav tako kot Manta A, je imela Manta B več različic glede na opremo: osnovno, L, CC, SR in GT / E.

Manta B »restiling«



SLIKA 18: OPEL MANTA B CC FACELIFT 1982

(VIR: URRL: [HTTPS://WWW.AUTODATA1.COM/EN/CAR/OPEL/MANTA](https://www.autodata1.com/en/car/opel/manta) - 25.5.2020)

Marca 1982 je na tržiče prišla prenovljena različica vozila Mante B, ki je imela nove barvne odbijače, novo sprednjo masko, prenovljeno notranjost, 5-stopenjski ročni menjalnik po naročilu ter agregat z eno odmično gredjo in z aluminijasto glavo motorja, ki je pri 1798 kubikih delovne prostornine razvil 90 konjskih moči. Ni moč govoriti o popolnoma novi seriji, v tej

konfiguraciji je Opel coupe pogosto znan kot Manta B2, medtem ko je predrestilirana različica označena za Manta B1. Na tej točki je bil novi obseg agregatov sledeč:

- 1,3 S 1297 cm³ z največjo močjo 75 KM;
- 1,8 S od 1798 cm³ z največjo močjo 90 KM;
- 2,0 S od 1979 cm³ z največjo močjo 100 KM;
- 2,0 E od 1979 cm³ z največjo močjo 110 KM.

Vsi ti motorji so bili vgrajeni v t.i. fastback limuzino z zadnjimi vrati. 5-stopenjski menjalnik je postal standarden šele septembra 1982 in le v povezavi z 2-litrskim motorjem s 110 konjskimi moči. Leta 1983 je bila predstavljena Manta i200, posebna različica, ki tudi nikoli ni veljala za uradno ponudbo, v kateri je Irmscher 2-litrski motor prenovil, da bi dosegel največjo moč 125 konjskih moči. Od te različice so izdelali 3.074 primerkov, še redkejše pa so bile poznejše različice, in sicer i240, z 2,4-litrskim enojno odmično gredjo in i300, s 3-litrskim motorjem, izposojenim iz serije Senator / Monza in največjo močjo 180 konjev. To je bilo le nekaj modelov po meri, ki jih je razvil Irmscher in temelji na Manti B. Več informacij je zbranih v odstavku, namenjenem različicam Irmscher.

Leta 1987 je bila ponudba Opla omejena le na različico 2.0 GSi, ki je mesto GT / E prevzela leta 1985, z 2-litrskim agregatom, ki je preko mehanskega vbrizga goriva razvil 110 konjskih moči. Možno je bilo naročiti tudi vozilo z katalitičnim pretvornikom oz. katalizator pri čemer je moč padla na 107 konjev. Konec leta 1988 je Manta B izginila iz Oplove ponudbe, naslednje leto pa jo je nadomestil model Opel Calibra.

Manta B Irmscher



SLIKA 19: MANTA 400

(VIR: URRL: [HTTPS://WWW.AUTODATA1.COM/EN/CAR/OPEL/MANTA](https://www.autodata1.com/en/car/opel/manta) - 25.5.2020)

Omenili smo že nekaj različic po meri, ki jih je izdelal nemški tuner Irmscher, od nekdanj specializiran za avtomobile Opel. V resnici je bilo teh pripravkov, izdelanih v majhnih serijah, veliko več, v nekaterih primerih namenjenih samo določenim trgov ali omejenih na preproste prilagoditve estetskega in notranjega oblikovanja, v večini primerov pa so bile sestavljene iz pravih mehanskih in motornih posegov, namenjenih bistvenemu izboljšanju zmogljivosti avtomobila. Skupna značilnost mnogih teh stvaritev je bila odsotnost imena Manta, pa tudi znamke Opel iz uradnega imena.

i2800: leta 1977 je bila predstavljena prva Irmscherjeva interpretacija na osnovi Mante B. Ta je kombinirala karoserijo Mante z motorjem Commodoreja B, 2792 kubični linijski 6-valjni agregat z največjo močjo 155 konjev. Avto je lahko dosegel največjo hitrost 212 km / h, s pospeškom od 0 do 100 km / h v 8 "7. i2800 je bil najprej prepoznaven po kolesnih lokih, razširjenih za namestitev pnevmatik velikosti 215/60 VR 13, pa tudi za preoblikovani sprednji odbijač in zadnjim spojlerjem. Model i2800 je bilo moč naročiti s svetlo modrimi trakovi različnih odtenkov na karoseriji, zaradi česar si je prislužil tudi vzdevek »rajska ptica«. Prvotno je bila načrtovana proizvodnja 100 primerkov, a je modela i2800 bilo izdelanih le 27 med leti 1977 in 1979, predvsem zaradi zaradi previsoke cene v primerjavi s konkurenco.

Manta »real«: ta različica, ki je obdržala ime Manta, je bila pripravljena leta 1981 in v praksi ni bila nič drugega kot Manta GT / E z motorjem, ki je dosegel od 110 do 125 konjev, pri čemer so kolesni loki nekoliko razširjeni za namestitev 7-palčnih platišč s pnevmatikami v velikosti 195/50 VR 15 ali 205/50 VR 15. Poleg tega je imela sedeže Recaro in specifično barvno kombinacijo nalepk. Najvišja hitrost je bila 193 km / h, od 0 do 100 km / h je potrebovala 9 "3.

Manta 400: zgrajena je bila oktobra 1981, sprva samo in izključno, da jo bo uradno uporabljalo podjetje Rüsselsheim na tekmovanjih, šele kasneje pa je bilo

predlagano tudi v določeni cestni različici. Dirkalna različica je bila opremljena z injekcijskim motorjem 2410 kubikov in z močjo 280 konjskih moči ali več. Blok motorja je izhajal iz 2,3-litrskega Oplovega dizelskega motorja, aluminijasta glava pa je imela 16-ventilov, na kateri sta bila nameščena dva uplinjača Weber 50 DCOE. Na voljo je bil 5-stopenjski menjalnik in samozaporni diferencial ZF. Manta 400 je na svetovnem prvenstvu v reliju, ki se je začelo leta 1983, nadomestila istoimensko različico Ascona, čeprav slednje ni uspelo ponoviti briljantnih mednarodnih uspehov, zahvaljujoč večji konkurenčnosti tekmecev, predvsem Audiya in Lancije. Edino zmago je uspel doseči Henri Toivonen na reliju Manx leta 1983, čeprav ni veljal za svetovno prvenstvo. Leta 1984 pa je za las zgrešil zmago na Safari reliju, kjer je končal na drugem mestu. Šele junija 1982 je bila Manta 400 ponujena tudi v cestni izvedbi z motorjem, zmanjšanim na 144 konjev in z nadvse športno karoserijo (spojler, ščitniki vrat, blatniki z velikimi repi, zadnje krilo, trak v barvah Opel-Sport). Skupaj je bilo izdelanih 245 primerkov.

SLIKA 20 IN 21: ZADNJA PREMA IN AGREGAT MANTE 400 V FAZI OBNOVE (FOTO: DEJAN)



Nasveti ob nakupu avtomobila Opel Manta B

i200: tako kot Manta »real«, od katere je prevzel motor s 125 konji, je bil zasnovan na podlagi modela GT / E. Od Manta »real se je razlikoval s 5-stopenjskim menjalnikom, deljenih sprednjih lučeh, identifikacijski nalepke zadaj in ob straneh, specifičnem spojlerju in z 14-palčnimi kolesi, ki so nosila pnevmatike širine 195 mm. Leta 1983 je bil uradno predstavljen in proizveden v 3.074 primerkih.

i240: takoj za i200 se je pojavil tudi model i240, praktično i200 z 2,4-litrskim agregatom, podobnim motorju Manta 400, vendar z največjo močjo 136 konjev. Zunanjo spominja na model i300 in podobno kot slednji je bil na voljo le s karoserijo, opremljeno z občutno povečanimi kolesnimi loki. Uporabljene pnevmatike so bile velikosti 225/50 VR 15. Veliko je negotovosti, koliko primerkov je bilo izdelanih: nekateri viri navajajo približno 600 primerkov, drugi pa trdijo, da je proizvodnja 300 enot.

i300: proizveden samo v 27 primerkih je najredkejši izmed posebnih različic Manta Irmscher. Vanj je bil nameščen vrstni 6-valjni agregat z 2968 kubiki delovne prostornine, ki izhaja neposredno iz Opel Monze, vrhunskega kupeja, ki ga je imel proizvajalec Rüsselsheim na seznamu v prvi polovici osemdesetih let prejšnjega stoletja. Ta motor je razvil najvišjo moč 180 konjev, s čimer je i300 postal najbolj zmogljiva Manta, a hkrati tudi najhitrejša, dosegel je namreč 220 km/h. Zunanji videz se je od Manta 400 razlikoval le v identifikacijah ploščicah.

Manta GSi Eksklusiv: proizveden model na koncu kariere Manta B, praktično Manta GSi z zunanjo in notranjo opremo, ki jo je podpisal Irmscher, vendar brez »navitega« motorja, "srce" te različice je 2-litrski 110 konjski agregat Mante 2.0 GSi. Model GSi Eksklusiv je imel deljene sprednje žaromete, specifično zadnje krilo, vodoravni pas med zadnjimi lučmi in novimi aluminijastimi platišči s specifično zasnovo, pa tudi sedeže Recaro v notranjosti.



SLIKA 22 IN 23: MANTA 400 V FAZI OBNOVE (FOTO: DEJAN)

Dobro ohranjeno Manta B se v zadnjem času najde razmeroma težko. Manta B je bila namreč nekakšna »znanilka« avtomobilskih predelav v zgodnjih osemdesetih letih in preko devetdesetih let prejšnjega stoletja. Tako je marsikatero vozilo bilo predelano, pogosto tudi nestrokovno, kasneje pa tako izgubilo na ceni in bilo zavrženo. Obenem so bila vozila proti koncu svoje redne eksploatacije podvržena potrošniškemu mišljenju in bila zanemarjena ter so tako še hitreje propadla.



Glasiló SVS

Junij 2020



Opel Manta



ASTRA



42-57X
WWW.OPELARHIV.SI

Pri Mantah B narejenih do leta cca. 1980 najpogosteje srečamo motor 1.6 ali 1.9 z uplinjačem, po letu 1980 pa je popularnost 2.0E motorja z vbrizgom narasla, postal pa je tudi cenovno bolj dostopen, saj vbrizg goriva ni bil več takšna novost. Precej redke so Mante z 1.8S motorjem, ki je novejša zasnova, tipa OHC. Kljub razmeroma skromnim motornim zmogljivostim so iskane, saj tisti, ki želijo v Manto (A ali B) vgraditi močnejši 2.0 16V, jim zvon menjalnika 1.8S Mante omogoča vgradnjo novejših palet DOHC motorjev iz Calibre, Astre, Vectre in podobno, kar pa se seveda oddaljuje od načel obnavljanja in ohranjanja starodobnih vozil.

Mante B imajo karoserijske težave ponavadi na precej podobnih mestih kot njene predhodnice. Glavni pokazatelj stanja karoserije so sprednji vzdolžni nosilci karoserije, zadnje obrobe kolotekov, pragovi, tla kabine in A stebriček. Pogosta je tudi rja okoli sprednjih luči. Zaradi večje količine izdelanih primerkov Mante B kot Mante A so karoserijski deli malce lažje dobavljivi, predvsem preko internetnih oglasnikov. Prav tako so rabljeni mehanski deli še vedno precej pogosti, saj si kompletno tehniko podvozja, zavor, motorja in pogona deli z Ascono B. Redkeje najdemo zadnje in sprednje luči, sprednji (kromirani) odbijač, stekla in krom obrobe stekel. Kar se tiče potrošnih motornih delov, zavor in podvozja, je marsikaj še vedno dobavljivo pri trgovcih z avto deli. Prav tako lahko kot pri Manti A tudi pri Manti B povzroča težave zadnja os s svojo glasnostjo, vendar je zaradi večje količine vozil lažje priti do boljše ohranjene osi z diferencialom).

Cene za Manto B močno variirajo, za karoserijsko slabše ohranjeno vozilo z osnovno motorizacijo (recimo 1.6N motor) in skopo opremo lahko računamo strošek do 1000€. Takoj, ko ima vozilo razne »bonbončke«, kot so novejši 2.0E motor, petstopenjski menjalnik, se cena lahko dvigne za okoli 2000€. Tudi Recaro sedeži v GT/E različicah postajajo vse bolj iskani, za par prednjih sedežev lahko odštejemo okoli 500€, kar se pozna tudi na ceni vozila, v katerem so vgrajeni. V kolikor je avto v dobrem stanju, se prodajna cena gibajo med 6.000€ in 8.000€.

Nekaj besed o Manti iz »prve roke«



SVS

Kakšno manto imate (model, letnik in posebnosti)?

EDI

Opel Manta 1.9 SR, moč 66 kW, prostornina 1897 ccm. Izdelana za italijanski trg, od tam uvožena v Slovenijo (Krško) še v časih SFRJ. Sem četrti lastnik.

SVS

Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila Opel Manta?

EDI

V srednješolskih letih sem pri stricu spoznal Opel Rekorda. Motor je imel izredno tih tek, velik navor in v primerjavi s fički, spački,... je bil avto. Od uvoznika Opla za Italijo, sem na moje zaprosilo, dobil KPL kataloge vseh modelov Opel za leto 1968. Vse skupaj je naredilo očitno dober vtis. Pred 24 leti sem najprej želel kot starodobnika kupiti Opel GT. V Novem mestu sem si najprej ogledal Manto in nato še GTja. Slednji je bil v katastrofalnem stanju, Manta pa zelo lična. Odločitev je bila jasna - Manta gre z nami domov.

SVS

Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z manto?

EDI

Eno od daljših je verjetno pot na srečanju »Lagano Srbijom i Romunijom« v skupni dolžini cca 2850 km. Je pa bilo še nekaj podobnih npr. na Češko, Madžarsko do Romunske meje, v Toscano na Mille miglia...

SVS

Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašo manto!

EDI

Ko smo šli na Češko v Mlado Boleslav, smo se zadnjič ustavili na bencinski črpalki na Šentilju. Na postanku za kosilo v Avstriji sem opazil, da nimam na vozilu čepa rezervoarja bencina. Zasilno sem zalepil preko odprtine »american tape«. Po nekaj dneh smo se na povratku ustavili na Šentilju na bencinski črpalki in pokrov me je tu čakal.

SVS | **Katere prednosti ima po vašem mnenju manta?**

EDI | Lepa oblika (to je sicer stvar okusa), udobnost - prostornost in dovolj moči za daljša potovanja, kakovostna izdelava (lastnost Oplov iz tistih časov, žal ne danes).

SVS | **Katere so po vaši oceni slabosti mante?**

EDI | Pomankanje športnosti glede na obliko.

SVS | **Ste pomislili, da bi vašo manto zamenjali s katero izmed ostalih različic Mante?**

EDI | Ne. Moj model 1.9 SR je solidno opremljen, z zadovoljivo zmogljivim motorjem in dokajšnim renomejem med vsemi izvedbami Mante. Edina želja mi je dobiti original pet stopenjski menjalnik.

SVS | **Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?**

EDI | Opel kot tovarna nima posluha za svoje starodobnike. Zato se morajo RD iskati pri specializiranih prodajalcih v Nemčiji in na Nizozemskem. Le- ti so poskrbeli za ponovno izdelavo delov najbolj iskanih delov. Sorazmerno enostavno je dobiti dele za motor in druge mehanske dele. Karoserija, tesnila in razni plastični deli so težje dosegljivi. Veliko pomaga internet.

SVS | **Kaj bi svetovali bodočemu lastniku mante?**

EDI | Iskati čim bolj originalno vozilo (Mante so bile v veliki meri predmet predelav – močnejši motorji kasnejših modelov, širitve blatnikov, spremembe podvozja,...), preveriti stanje karoserije glede rje (zaščita karoserije v 70 letih ni bila OK) in ohranjenost notranjosti. Motorji 1.2, 1.6 in 1.9 so vsi vzdržljivi in hvaležni, a 1.9 je zakon. Kdor dobi izvedbo z menjalnikom s pet prestavami, zadene tombolo.

SVS | **Kakšno manto imate (model, letnik in posebnosti)?**

ANŽE | Dvajset let že imam Opel Manto A GT/E repliko rumene barve in pa zadnjih pet let tudi Opel Manto B 1.6S

SVS | **Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila Opel Manta?**

ANŽE | Kot še otrok sem videl belo Opel Manto A, ki se je ustavila poleg avta, v katerem sem bil z mamo. Nisem vedel, da je to Manta, je pa zato to vedela mama. Tako sem počasi začel brskati po oglasnikih (internet takrat še ni bil zares razvit v tej smeri), avto, ki sem ga kupil, pa sem nazadnje našel praktično zapuščen 100,m od domačega bloka.

SVS | **Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z manto?**

ANŽE | Najdaljše je bilo verjetno popotovanje iz Ljubljane do Blatnega jezera in nazaj.

SVS | **Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašo manto!**

ANŽE | Sošolec iz srednje šole se je norčeval, da kaj sem kupil neko podrtijo od avtomobila. Obenem je pripomnil, da je nekoč imel njegov sosed res nek »hud stroj«, prav tako rumene barve. Ko sem pogledal prometno dovoljenje kupljene Mante se je izkazalo, da je prejšnji lastnik živel na isti ulici kot ta sošolec.

SVS | **Katere prednosti ima po vašem mnenju manta?**

ANŽE | Razmeroma majhen in kompakten športni kupe z dobrimi voznimi lastnostmi.

SVS | **Katere so po vaši oceni slabosti mante?**

ANŽE | Dobavljivost nekaterih delov in razmeroma šibka motorna paleta.

SVS | **Ste pomislili, da bi vašo manto zamenjali s katero izmed ostalih različic Mante?**

ANŽE | Verjetno le z močnejšo različico, kot je Manta Turbo ali pa TE2800 oz. Manto B 400.

SVS | **Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?**

ANŽE | Kar se nekaroserijskih delov tiče. so dostopni in razmeroma ugodni, pa tudi veliko je še dobavljivega. Kar se karoserijskih tiče, pa je zadeva bolj uboga.





SVS

Kakšno manto imate (model, letnik in posebnosti)?

DEJAN

Opel Manta B400, 1982. Homologacijski avto za dirkaško verzijo avtomobila skupine B, narejen v sodelovanju z nemškim tunerjem Irmscher. Ime 400 izhaja od takrat iz strani FIA zahtevanih vsaj 400 kosov izdelanih vozil, kar je bil pogoj za pridobitev dirkaške homologacije. Glavna razlika je pogonski sklop, in sicer 2,4 litrski, štiri valjni motor z neposrednim vbrizgom in 144 KM (dirkaška verzija je bila na vplinjačih in 285 KM). Dragulj je crosflow 16 ventilska glava motorja, razvita in izdelana pri Cosworth-u, menjalnik je 5 stopenjski t.i. "dogleg" proizvajalca Getrag, diferencial, v žargonu "veliki" (zaradi velikosti v primerjavi s serijskim diferencialom ostalih verzij) ima 75% zaporo in disk zavore, vpetje na karoserijo je 5 točkovno. Spredaj ima večje in zmogljivejše zavore ter nekaj manjših sprememb na krmilnem mehanizmu. Obstajali sta dve karoserijski izpeljanki, in sicer v serijski obliki in pa v poširjeni različici. Prva izpeljanka je bila obuta v značilna Ronalova platišča dimenzije 7x15, pri drugi pa v kombinaciji 8 in 10x15. Edino pri tem modelu so platišča vpeta s petimi vijaki. V notranjosti je avto znan po Recaro sedežih v edinstvenem oblazinjenju. Večina avtomobilov je bila v beli barvi, nekaj primerkov je bilo tudi v srebrni in črni barvi, prepoznavna je bila tudi po zunanjih grafikah v Opel Sport barvah. Po nekaterih podatkih naj bi bil avto v civilni različici narejen v vsega 245 kosih.

SVS

SVS | Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila Opel Manta?

DEJAN | Slučaj, kupil sem jo, ker je "posebnejš".

SVS

Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnost in cenami?

DEJAN

Ponudba delov, specifičnih za model 400, je zelo slaba in dosega zelo visoke cene. Včasih mogoče celo precenjeno in pretirano. V neki redni prodaji delov praktično ni, gre po večini za skupine entuziastov, ki si lastijo več ali manj rabljene dele oz. se le-ti replicirajo.



SVS

Kakšno manto imate (model, letnik in posebnosti)?

METOD

Imam Opel Manto A tip z 1.6N motorjem letnik 1971 (pred prenovo). Ima dodatne števec in obratomer in kljub N tipu motorja veliko zadnjo os. Trenutno je v fazi temeljitega restavriranja, kjer je posebnost ta, da gre najverjetneje za najbolj rjav primerek daleč naokoli. Moja Manta je stala v skednju in ni videla ceste 20 let, tako da gre za pravo najdbo. Ne zgodi se ravno pogosto, da najdeš sanjski avto v podeželskem skednju, tako priložnost je potrebno izkoristiti.

SVS

Kaj vas je privedlo do tega, da ste postali lastnik vozila Opel Manta?

METOD

Ta avtomobil sem si želel že odkar pomnim. Predhodno sem imel BMW e21 316 letnik 1980, ki je zgolj poglobil mojo strast do starejših avtomobilov. V družini je bilo veliko klasičnih oplov, tako da bo Manta lepo dopolnila paleto. Do lastništva pa me je privedla debata ob pijači, kjer je možakar rekel, da ima Manto v skednju že vrsto let in da naj pridem pogledat.

SVS

Koliko je bilo dolgo najdaljše potovanje, ki ste ga opravili z manto?

METOD | Najdaljša pot je bila trenutno na avtovleki

od skednja do delavnice. Se pa veselim nabiranja kilometrov, saj sem mnenja, da je potrebno avtomobil voziti iz v njem uživati.

SVS **Zaupajte nam kakšno anekdoto z vašo manto!**

METOD Prvi avto, katerega sem uporabljal, je bila meni izjemno priljubljena Vectra B, ki je bil družinski avto. S tem avtomobilom sem užival prve korake svobode ter se peljal na izlete. Ko je bil čas, da se iztrošen avto odpelje na odpad, je ponj prišel mož z avtovleko. Po nalaganju na vleko smo šli skupaj na pijačo in skozi debato je možakar omenil, da ima staro manto v skednju, da naj pridem pogledat. Po ogledu in nekaj vztrajnosti se je ponudila možnost odkupa. Avto je v katastrofalnem stanju, vendar je to projekt z očetom ter prijatelji, kar je sanjsko. Je pa ta manta bila od prvega lastništva cel čas v okolici Maribora, od koder tudi prihajam.

SVS **Katere prednosti ima po vašem mnenju manta?**

METOD Vsekakor gre v veliko korist dizajn karoserije, ki je za A manto kulten. Dobro je tudi, da je zadnji pogon ter coupe tip karoserije, ki je dovolj velik za udobno potovanje.

SVS **Katere so po vaši oceni slabosti mante?**

METOD Vsekakor rja, morda podhranjena izbira agregatov in izbira na tržišču. Manjša slabost je tudi ta, da so bile mante podvržene različnim domačim predelavam in nekakovostnim popravilom, kar se odraža tudi sedaj na ponudbi.

SVS **Ste pomislili, da bi vašo manto zamenjali s katero izmed ostalih različic mante?**

METOD Nikakor ne, A tip mante je tisti, ki sem si ga želel in kljub atraktivnosti B tipa, kateri sem tudi naklonjen, je zame osebno A tip ta, ki si ga želim lastiti. So pa B mante odlični avtomobili in so mi všeč. Edina možna menjava bi bila za drug tip opreme ali agregata – kdo bi se pa branil GT/E izvedenke ali kakšnega drugega bombona.

SVS **Kako je z nabavo rezervnih delov - dostopnostjo in cenami?**

METOD Govorim lahko za A tip, saj sem s tem seznanjen in tudi trenutno na njem

delam. Drobni material za servis motorja in podobno je dobro dostopen, sploh glede na to, da si deli motor tudi z ostalimi modeli Opla. Kar se tiče karoserijskih kosov, je bolj ubogo (zgolj reprodukcije pragov, obrob in konci stranice), ostalih delov pa se pri nas skorajda ne najde. V tujini je bolje, deli so dragi in je potrebno kar nekaj iskanja in potrpežljivosti. Menim, da del članka, namenjen vodiču nakupa, dobro opiše situacijo.

SVS **Kaj bi svetovali bodočemu lastniku mante?**

METOD Dobro preglejte tržišče in spremljajte zadeve, ne se zagnati na prvo ponujeno. V kolikor pa najdete dobro kupčijo, pa ne odlašajte. Predlagam, v kolikor je mogoče, nakup dobro ohranjenega vozila, predvsem posvetite pozornost zgoraj namenjenim problematičnim delom (rezervoar goriva, rja, krom, sedeži ipd.). Kot pri veliko drugih klasičnih avtomobilih, če budget dopušča, predlagam izbiro najboljše možne mante, ali vsaj najboljše osnove za projekt. V mislih imejte stroške kleparskih in ličarskih popravil in obnove ter primerjajte s ceno na tržišču.

Literatura:

W. Schmarbeck, B. Fischer (1996): ALLE OPEL-AUTOMOBILE SEIT 1899, Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Spletni viri:

- Classic-opel-forum.de
- Opel-Infos.de: <https://www.opel-Infos.de/codes/farben/farbcode.html>
- Senatorman.de: <http://www.senatorman.de/getriebekennzeichnungen.htm>
- http://www.manta-a-online.de/Tech/tachcalc_a.htm
- <http://reynolds1915.blogspot.com/2011/12/fastfriday-we-raced-little-ones-too.html>
- <https://mantaclub.org/manta-information/opelmanta-a-series-colours-r5/>
- <https://www.lifepr.de/pressemitteilung/adamopel-ag/The-Year-of-the-Legends-Opel-Asconaand-Manta-are-50-Years-Old/boxid/786426>
- <https://www.racingsportscars.com/type/results/Opel/Manta.html>
- <https://www.classicdriver.com/en/article/cars/which-famous-sports-car-hidden-beneath-opelmanta-body>
- Mantaclub.org

PRIMERJAVA PONUDBE VOZILA OPEL MANTA IN FORD CAPRI LETA 1970

Proizvajalec in tip vozila	Prostornina (cm3)	Moč (KM)	Masa vozila (kg)	Maksimalna hitrost (km / uro)	Cena l. 1970 DM (nem. marke)
Opel Manta 1.6	1584	60	945	154	7955,-
Opel Manta 1.6S	1584	80	960	164	8410,-
Opel Manta 1.9S	1897	90	960	170	9140,-
Ford Capri 1300	1305	50	975	133	7415,-
Ford Capri 1500	1498	65	980	144	7745,-
Ford Capri 1700GT	1699	75	980	152	8475,-
Ford Capri 2000GT	1998	90	1030	165	9080,-
Ford Capri 2300GT	2293	108	1040	180	9505,-

* Vir: W. Schmarbeck, B. Fischer (1996): ALLE OPEL-AUTOMOBILE SEIT 1899, Motorbuch Verlag, Stuttgart



Foto: Lea Biderman



Foto: Lea Biderman



Foto: Metod Levart



Foto: oddaja Volan.



Foto: Dejan

PROIZVODNJA MODELA OPEL MANTA GLEDE NA VGRADNJO AGREGATOV

Manta A / Ascona A (1971 – 1975)

MOTOR	1971	1972	1973	1974	1975
1,2 S		•	•	•	•
1,6 N	•	•	•	•	•
1,6 S	•	•	•	•	•
1,9 S	•	•	•	•	•
1,9 E				•	•

* Vir: W. Schmarbeck, B. Fischer (1996): ALLE OPEL-AUTOMOBILE SEIT 1899, Motorbuch Verlag, Stuttgart

Manta B (1975 – 1988)

MOTOR	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1,2 N		•	•	•	•									
1,2 S	•	•	•	•	•									
1,3 N				•	•	•	•							
1,3 S			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
1,6 N	•	•	•	•	•	•	•							
1,6 S	•	•	•	•	•	•	•	•						
1,8 S								•	•	•	•	•	•	•
1,9 N		•	•	•	•	•	•	•						
1,9 S	•	•	•	•	•	•	•							
1,9 E	•	•	•											
2,0 N			•	•	•	•	•	•						
2,0 S			•	•	•	•	•	•	•					
2,0 E			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2,4 E							•	•	•	•				

* Vir: W. Schmarbeck, B. Fischer (1996): ALLE OPEL-AUTOMOBILE SEIT 1899, Motorbuch Verlag, Stuttgart

