

Ellbogen raus und ab die Post

KLASSIKER Der Opel Manta ist ein authentischer Zeitzeuge aus den 70ern, als es noch keine elektronischen Helfer gab. Solche Autos kommen nicht wieder.

Der schmissige Opel mit dem Namen eines Flügellochens in den Weltmeeren hat sein Halbstarcken-Image abgelegt und fährt, nachdem Gevatter Rost die geschundenen Exemplare aussortiert hat, einem zweiten Frühling entgegen.

Die Oldieszene blüht und die Jugendträume der 68er-Generation sind vorne mit dabei. Weil die Marktpreise nicht so abgehoben sind wie jene der Sportwagen- und Roadster-Klassiker und weil es ihnen im Elektronikzeitalter gelingt, ein Feeling zu vermitteln, das noch mit Autofahren zu tun hat. Der Manta GT/E war eine grosse Nummer, schon elektronisch eingespritzt, aber von sonstigem Firlefanz verschont.

Zeitgeist-Zubehör

Das abgeglichene Auto bringt den Zeitgeist der 70er-Jahre mit der giftgrünen Lackierung, den schwarzen Rallye-Streifen und der schwarzen Motorhaube (alles original) perfekt rüber, und die vom Erstbesitzer hinzugefügten Extras passen: Spartaussenspiegel, 13-Zoll-Breitreifen, Lederlenkrad, kein Fuchsschwanz.

Fenster runtergekurbelt, die aufgeweckte Braut im Dorf abgeholt, ab geht die Post. Opel verstand es damals am besten, die hinten starrachsigen Fahrwerke abzustimmen. Der Manta GT/E prügelt den Rücken nicht, vermittelt angenehmen Strassenkontakt und bietet ordentlich Grip. Was nach heutigen Massstäben zu relativieren ist, aber deshalb als Erlebnis wahrgenommen wird. Man merkt rechtzeitig, wenn er vorne schiebt, und fühlt schön, wenn das Heck zu wandern beginnt, alles im



Mit einem Manta GT/E war man der Platzhirsch auf dem Dorfplatz. Die auffällige Lackierung gab es serienmässig.

Bilder Jürg Wick

EUROTAXGLASS'S-INTERCLASSIC-TARIFE OPEL MANTA (CHF)

	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
Manta A	1970–75	18 000	7 600	1 100
Manta A GT/E	1974–75	22 000	9 200	1 300
Manta B	1975–86	14 000	5 600	800
Manta GT/E 1,9	1975–77	20 000	8 400	1 600
Manta GT/E 2,0	1975–88	16 000	6 400	1 000

beherrschbaren Rahmen und ohne dass die Elektronik dreinfunkt.

110 PS stehen 980 Kilogramm Leergewicht gegenüber, da passiert schon was. Stimmig, aber nicht übermotorisiert ist dieser Manta. Getrübt wird die Stimmung durch den Opel-Stockschalthebel, der im Winkel von 45 Grad aus dem Viergangtrieb wächst, bei höheren Drehzahlen arg vibriert und einen langen Arm verlangt. Präzision wurde in den 70ern noch locker interpretiert. Nach Spaltmassen, wie sie

heute üblich sind, verlangte keiner. Vielleicht deshalb funktioniert alles im Manta immer noch wenigstens mittelmässig; kein Scheppern oder Knarzen, nur laut ist er. Vier Gänge lassen den Vierzylinder bei 120 km/h in der obersten Stufe bereits mit 4000 Touren drehen. Windgeräusche mischen sich ein, das Differenzial übernimmt die zweite Stimme, man spürt jederzeit, wie schnell man fährt.

Ford hatte es mit dem Capri 1969 vorgemacht: Eine zünftige

Karosserie um die Technik des Allerwelts-Cortina. Bereits ein Jahr später war der Erzkonkurrent zur Stelle. Opel übernahm die Steilvorlage volley, hatte mit dem Ascona eine feinere Basis und konnte vorerst davon profitieren, dass Ford Lieferfristen für den Capri hatte wie heutzutage Horatio Paganini für seinen Huayra.

VW folgte mit dem Scirocco erst 1975, erfand das Rad neu, indem die jahrzehntelang auf Heckmotoren Eingeschworenen alles auf die Vorderachse verlegten. Capri und Manta waren zusammen mit dem japanischen Celica die letzten Volkssportwagen mit Hinterradantrieb, haben eine Dorfidorl-Generation geprägt, die, so sie es denn inzwischen nicht zum Porsche gebracht hat, daran verzweifelt, dass ihr die Autoindustrie keine Kardanwelle mehr gönnen will, weil die «Alles nach vorne»-Philosophie günstiger zu produzieren

ist. Der Manta hielt sich während zweier Generationen und 18 Jahren, pietätvoll wurde der vorne angetriebene Nachfolger nicht mehr nach einem Flügelloch benannt, sondern mit dem Kunstwort Calibra bedacht.

Damals in den 70ern

Ellbogen raus, so war das damals, als sich Heintje in die Herzen der Mütter sang und der Eiserne Vorhang für stabile Verhältnisse sorgte. Die Ölkrise killete autofahrerische Gelüste. Von 1973 auf 1974 sank die Manta-Produktion von 127 242 auf 48 520 Einheiten.

Die Vierzylinder mit der Bezeichnung CIH (Cam in Head) verlangt nach etwas Öl. Eine Servolenkung könnte nicht schaden, aber wenn man der Karre die Sporen gibt, ist etwas los, ohne dass einem die Polizeipatrouillen gleich die Handschellen anlegen müssen.

Jürg Wick

Umkehr der Verhältnisse

PORSCHE Es war eine Absonderlichkeit, über die man trefflich diskutieren konnte: Warum ist eigentlich der Porsche Boxter, immerhin ein Roadster mit aufwendiger Dachkonstruktion, günstiger zu haben als sein gedeckter Bruder, der Cayman? Doch nun ist es mit dieser Rangfolge und damit auch mit den Diskussionen vorbei. Der Roadster wird preislich in Zukunft über dem Coupé liegen – analog wie bei den 911-Modellen. Zudem rücken die beiden Modelle technisch näher zusammen, mit künftig gleich starken Vierzylindermotoren. Und beide erhalten eine Nummer im Namen. Künftig ist vom 718 Boxter und vom 718 Cayman die Rede. Die Baureihenbezeichnung ist eine Reminiszenz an den Wegbereiter des Konzepts aus dem Jahr 1957. Als Nachfolger des Porsche 550 Spyder stellte der 718 Ende der 1950er-Jahre die höchste Ausbaustufe der 4-Zylinder-Boxermotoren dar und wurde erfolgreich bei Rennen eingesetzt, etwa beim 12-Stunden-Rennen von Sebring 1960 oder bei der Europäischen Bergmeisterschaft zwischen 1958 und 1961. Beim legendären Langstreckenrennen Targa Florio auf Sizilien belegte der 718 zudem 1959 und 1960 den ersten Platz.

red

Ein Ende nach Plan

MCLAREN Nach 375 Exemplaren ist die Produktion des McLaren P1 wie geplant beendet worden. Die komplette Serie des 916 PS starken Supersportwagens war noch vor der Auslieferung des ersten Fahrzeugs im September 2013 ausverkauft. Die meisten Autos, nämlich rund 34 Prozent, gingen nach Amerika, 24 Prozent blieben in Europa.

Der McLaren P1 wird von einem 3,8-Liter-V8-Twin-Turbo-Motor mit 900 Newtonmetern Drehmoment angetrieben. 2,8 Sekunden vergehen, bis aus dem Stand Tempo 100 erreicht ist. Lediglich vier Sekunden später steht die Tachonadel bei 200, nach weiteren knapp zwölf Sekunden bei 300. Die Höchstgeschwindigkeit des P1 soll schlappe 350 km/h betragen.

McLaren schreibt die Geschichte des P1 nun mit der reinen Rennversion GTR fort, die 1000 PS leistet. Die Produktion soll Anfang nächsten Jahres beginnen. Knapp zweieinhalb Millionen Franken allein reichen dann nicht für den Erwerb des GTR – kaufen kann ihn nämlich nur, wer bereits einen P1 besitzt.

red



Elektronische Einspritzung schon in den 70ern. Auf anderen elektronischen Schnickschnack verzichtet der Manta. Die in Holzfolie gepackten Instrumente zeigen an, was man wissen muss.



SEAT



DER NEUE SEAT ALHAMBRA. AUCH ALS 4x4 ERHÄLTICH.

AB FR. 27'388.–*

* SEAT Alhambra Entry 1.4 TSI, 150 PS, Listenpreis Fr. 29'450.– abzgl. Fr. 2'062.– WOW! Bonus = Fr. 27'388.–, Verbrauch: 7.2 l/100 km; CO₂-Emissionen: 167 g/km; Energieeffizienz-Kategorie F. Abgebildetes Modell: SEAT Alhambra Style, 1.4 TSI, 150 PS, Listenpreis Fr. 34'500.– abzgl. Fr. 2'415.– WOW! Bonus = Fr. 32'085.–, Verbrauch: 7.2 l/100 km; CO₂-Emissionen: 167 g/km; Energieeffizienz-Kategorie F. Durchschnitt der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge in der Schweiz: 144 g/km. Angebote gültig bis auf Widerruf.

SEAT.CH

Garage Trevisan AG

Weiachstrasse 90 · 8413 Neftenbach
garagetrevisan.ch · 052 315 35 25

TECHNOLOGY TO ENJOY

ANZEIGE