

Opel GT/Manta A GT/E: Classic Cars

Die Brüder GT und Manta



von AUTO ZEITUNG 21.09.2021

Teilen



Opel GT/Manta A GT/E: Classic Cars

Welcher soll es sein? Viersitzer-Coupé oder extremer Zweisitzer? Im Vergleich treten die [Brüder](#) Manta und GT gegeneinander an. >> **Mehr zum Thema Classic Cars**

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. Opel GT & Opel Manta GT/E: Classic Cars
2. Viersitzer-Coupé oder extremer Zweisitzer?
3. Elektronische Einspritzung im Manta GT/E
4. Breitreifen hatte 1973 nur der Manta
5. Technische Daten von GT und Manta GT/E

Mit ihrer ähnlichen Technik sind Opel Manta GT/E und Opel GT in der Rüsselsheimer Familie eng miteinander verwandt. Sie wurden zeitgleich angeboten und sind die Opel-Modelle mit dem höchsten Image-Faktor.

Wir baten den seltenen GT zum Classic Cars-Treffen mit dem noch rarerer Manta GT/E.

Morgensonne, schattige Bäume: Vor einem Landhotel im Aggertal treffen sich mit dem **Opel GT** und dem Opel Manta GT/E zwei Opel-Stars der 70er- Jahre. "Willst Du den Aufkleber von der Seitenscheibe nicht wegmachen?" Uwe Steckling, Manta GT/E-Eigner und bei seinem Opel-Oldie penibel bis ins kleinste Detail, schaut Marko Wolf, den Besitzer des bildschönen Opel GT, kritisch an. Der kontert: "Bist Du verrückt? Das ist wohl der einzige GT in Europa, der diesen Aufkleber noch auf der Scheibe hat." Des Rätsels Lösung: Die beiden Oldtimer-Freaks schauen sich bei dem von Classic Cars arrangierten Treffen die Opel-Stars natürlich gründlich an. Uwe Steckling hat in langjähriger Arbeit einen silbernen Manta GT/E so detailgetreu restauriert, dass dieses Gefährt bei Insider:innen als eines der besten verbliebenen Exemplare gilt. **Mehr zum Thema: [Das ist der Opel GT](#)**

OPEL GT & OPEL MANTA GT/E: CLASSIC CARS

Marko Wolf und sein Vater, zusammen Inhaber einer Werkstatt in Bonn-Beuel, pflegen in ihrer Oldtimer-Sammlung auch diesen aus den USA importierten Opel GT. Und der präsentiert sich im Originallack und Original-Zustand. Und darunter fällt auch dieser ominöse Papieraufkleber, der im hinteren Dreieckfenster des GT auf der Fahrerseite zu sehen ist. Die Amerikaner verlangten diesen Aufkleber, auf dem die Abgaswerte des GT im Vergleich zur California-Norm aufgelistet sind. Und der pappt eben lieblos auf der Scheibe. Ähnlich oberflächlich gingen die Monteur:innen auch mit dem Klebstoff des Dachhimmels um. Der ist beim GT von Wolf im Türrahmen dunkelbraun zu sehen. Aber ihn entfernen? "Nein. Das macht eben das Original aus." Die Beispiele machen deutlich, wie ernsthaft echte Oldtimer-Enthusiast:innen den Originalzustand ihrer Schätzchens nehmen. Denn viele Opel GT und Manta A sind in jede Richtung getunt, verändert oder oberflächlich restauriert worden. Den Besitzer:innen mag das Spaß bereiten

oder bereitet haben, aber originale Top-Exemplare wie die unseres Stelldicheins sind dafür bedeutend wertvoller. Opel leistete sich – wie andere Firmen – den Luxus, zwei sportliche und technisch in Details verwandte Modelle parallel anzubieten. Der GT wurde von Ende 1968 bis zum Sommer 1973 im Werk Bochum produziert. Der Manta A lief von 1970 bis 1975 direkt in Rüsselsheim vom Band. Die Bestseller beider Modelle hatten den bewährten und drehmomentstarken 1,9-Liter-CIH-Motor (Camshaft in Head) mit hoch liegender Nockenwelle und 90 PS sowie ein identisches Viergang-Getriebe unter der Fronthaube.

VIERSITZER-COUPÉ ODER EXTREMER ZWEISITZER?

Doch damit endeten die Gemeinsamkeiten. Der Opel GT war und ist ein gnadenloser Zweisitzer, eng und mit einem nur von innen zugänglichen Kofferraum gesegnet. Dafür hat er ein Flugzeug-ähnliches Cockpit und ein bis heute atemberaubendes Design. Der Manta A hingegen ist ebenfalls unverwechselbar und hinreißend geformt. Da er jedoch als Coupé-Version des parallel vorgestellten Ascona konzipiert worden ist, hat er vier Sitze, einen richtigen Kofferraum, mehr Komfort, aber auch ein mehr limousinenähnliches, wenn auch sehr gefälliges Cockpit. Während vom Manta A insgesamt stattliche 498.553 Stück produziert wurden, brachte es der GT auf immerhin 103.463 Exemplare: Nicht schlecht für diesen kompromisslosen Zweisitzer. Opel GT und Manta GT/E – vor allem im Originalzustand – sind heute so begehrte wie seltene Classic Cars. Während vom GT derzeit noch rund 1550 Fahrzeuge zugelassen sind, bringt es der äußerst seltene Manta A GT/E (Opel-Typ-Schlüssel 245, beim KBA registriert unter 7377 und 7377-1) nach Angaben aus Flensburg auf gerade mal 82 zugelassene Modelle. Ende 1973 gab es den GT und den Manta bei Opel übrigens als Neufahrzeug nicht mehr parallel. Die Einstellung der GT-Produktion, die von Opel mit der Kündigung der Verträge mit den französischen Zulieferern Chausson sowie Brisson&Lotz begründet wurde, ließ eine ältere Opel-Idee Realität werden: Einen stärkeren, sportlicheren Manta A auf die Räder zustellen. Zur IAA 1973 war es soweit: Der Manta A GT/E mit schwarzer Motorhaube, markanten

Zierstreifen und Schriftzügen sowie schwarz lackiertem Heck feierte in Frankfurt Premiere, wenn auch eher diskret. Denn draußen im Lande sorgte die erste große Energiekrise für ein eher ungeeignetes Umfeld für ein sportliches Topmodell. Doch im Laufe des Jahres 1974 ging der Manta GT/E in Serie und trat damit seine Rolle als GT-Nachfolger an.

ELEKTRONISCHE EINSPRITZUNG IM MANTA GT/E

Für mehr Schub sollte dabei der neu entwickelte Motor mit elektronischer Einspritzung sorgen, den Opel dem Manta GT/E als erstem Modell spendierte. Mit der Bosch L-Jetronic (L steht für Luftmengenmessung) und höherer Verdichtung (9,6 statt 9,0) leistete der Vierzylinder 105 PS. Da die Leistung wie auch das Drehmoment bei höheren Drehzahlen erreicht wurden, verlor der GT/E gegenüber einem 90-PS-Manta allerdings etwas von seinem bulligen Charakter. "Erst ab etwa 3500/min legt der Einspritzer kräftig zu", konstatierten die Tester:innen der AUTO ZEITUNG Anfang 1975, lobten aber gleichzeitig den niedrigen Verbrauch und das geringe Geräuschniveau des Motors. Im Vergleich zum Manta GT/E ist der GT mit seinem 90 PS starken Vergaser-Motor gefühlsmäßig kaum leistungsschwächer. Doch da spielt auch das um 40 Kilogramm niedrigere Leergewicht des Opel GT eine Rolle. Uwe Steckling und Markus Wolf hatten bei unseren Fotofahrten sichtlich Spaß. Denn sowohl der Manta als auch der GT sind mit den für Lenkung, Schaltung und Pedale nötigen Kräften als Trainingsmittel für die Muskeln alltagstauglich. Wer das Spiel der Kräfte beherrscht, bewegt beide sportlichen Opel immer noch recht souverän durch die Kurven, obwohl beide unterschiedliche Fahrwerke haben. Der Opel GT basiert inklusive der Hinterachse – veredelt mit Bilstein-Gasdruckdämpfern – auf Komponenten des Kadett B, während der Manta A GT/E über ein verfeinertes, aufwändigeres Fahrwerk mit der sogenannten Deichselachse als Hinterradaufhängung verfügt. Im ab Werk etwas tiefer gelegten Manta GT/E sorgen zudem rundum Gasdruck-Stoßdämpfer der Marke Bilstein für besseren Kontakt der Räder zur Straße.

BREITREIFEN HATTE 1973 NUR DER MANTA

Den Sportcharakter des Manta GT/E unterstreichen zudem die Breitreifen im Format 185/70 HR 13 auf den bildschönen 5 1/2 Zoll breiten Stahlrädern. Der Serien-GT stand damals dagegen auf schmalen 165 HR 13-Reifen und 5 x 13-Stahlrädern. Der GT von Markus Wolf rollt heute dagegen auf Manta-Sportfelgen und Rotwandreifen. Wer angesichts der zeitlos schönen Opel-Oldies auf den Geschmack gekommen ist, der sollte folgendes beachten: Vom Opel GT gibt es noch wesentlich mehr Exemplare, auch im originalen Zustand, als vom raren Manta GT/E, der besonders im originalen oder top restaurierten Zustand nur sehr schwer zu finden ist. Während der GT durch seine seriennahe Technik leichter zu reparieren ist, birgt der Manta GT/E mit der L-Jetronic und speziellen Technik-Details Risiken, die zu höheren Kosten führen können. Für reine Manta-Fans ist daher vielleicht ein schwächere und preiswertere Motorvariante die bessere und problemlosere Wahl. Nach unserer Fototour agierten Uwe Steckling und Markus Wolf wie die meisten Oldie-Freaks: Sie genossen auf der Rückfahrt die schönen, kurvenreichen Landstraßen im Bergischen Land und "trugen" ihre Schätzchen unbeschadet in die heimische Garage.

TECHNISCHE DATEN VON GT UND MANTA GT/E

OPEL MANTA A GT/E (Bj.: 1973-75): Technische Daten und Fakten

Antrieb

R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine hochliegende Nockenwelle; Gemischaufbereitung: elektronische Einspritzung (Bosch L-Jetronic); Bohrung x Hub: 93 x 69,8 mm; Verdichtung: 9,6; Hubraum: 1897 cm³; Leistung: 77 kW/105 PS bei 5400/min; max. Drehmoment: 152 Nm bei 4200/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblechkarosserie; Radaufhängung vorn: Trapez- und Querlenker; hinten: Starrachse, Längs- und Querlenker; v/h. Schraubenfedern,

**Gasdruckdämpfer; Stabilisator; Zahnstangen-Lenkung; Bremsen: v/h:
Scheiben/Trommeln, Bremsservo; Reifen: 185/70 R 13, Räder: 5 1/2 x 13**

Eckdaten

**L/B/H: 4292/1626/1345 mm; Radstand: 2430 mm; Spurw. v./h.: 1329/1320 mm;
Leer-/ Gesamtgew.: 980/1300 kg; Bauzeit: 1973 bis '75; Stückz. (GT/E): 5248; Preis
(1975): 13.168 Mark**

Fahrleistungen¹

**Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 11,1s; Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h; Verbrauch:
11,3 l/100 km**

¹AZ Ausgabe 2/1975

OPEL GT 1900 (Bj.: 1968-73): Technische Daten und Fakten

Antrieb

**R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine hochliegende Nockenwelle;
Gemischaufbereitung: ein Fallstromvergaser Solex 32 DIDTA-4; Bohrung x Hub: 93
x 69,8 mm; Verdichtung: 9,5; Hubraum: 1897 cm³; Leistung: 66 kW/90 PS bei
4600/min; max. Drehmoment: 146 Nm bei 2800/min; Viergang-Getriebe;
Mittelschaltung;
Hinterradantrieb**

Aufbau und Fahrwerk

**Selbsttragende Stahlblechkar.; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker,
Querblattfeder; hinten: Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenf.,
Gasdruckdämpfer; ww. Stabi.; Zahnstangen-Lenkung; Bremsen: v/h:
Scheiben/Trommeln, Bremsservo; Reifen: 165 R 13, Räder: 5 x 13**

Eckdaten

**L/B/H: 4113/1580/1225 mm; Radstand: 2431 mm; Spurweite v./h.: 1254/1284 mm;
Leer-/Gesamtgewicht: 940/1160 kg; Bauzeit: 1968 bis 1973; Stückzahl 103.463; Preis
(1972): 12.845 Mark**

Fahrleistungen¹

**Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 12,2s; Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h; Verbrauch:
11,6 l/100 km**

¹AZ Ausgabe 14/15-1972