

# Original-Test: Opel Manta GT/J 1.8 S

## Neuer Motor für neuen Schwung

auto motor und sport fuhr 1982 den Opel Manta GT/J 1.8 S. Der Original-Test erschien in Heft 16/1982.

28.09.2023



Foto: Hardy Mutschler 23 Bilder

Eine Auffrischung hatte der Opel Manta in der Tat dringend nötig, denn zusammen mit Commodore, Senator und Monza ist er das Opel-Modell, das sich derzeit am schlechtesten verkauft. In den letzten Monaten lag der Manta-Anteil am gesamten Opel-Programm gerade noch bei knapp 2,4 Prozent.



Foto: Hans-Peter Seufert

Ein großer Frontspoiler sowie neue Felgen und Stoßstangen sind die wesentlichen Modifikationen an der Manta-Karosserie.

Der renovierte Manta ist außen an neuen Felgen und Stoßstangen sowie einem überdimensionalen Frontspoiler zu erkennen. Die wichtigste Neuerung fand jedoch unter der Motorhaube statt: Neben dem 1.300 cm<sup>3</sup>-Aggregat und den Zweiliter-Versionen mit Vergaser oder Einspritzung kann jetzt auch ein neu entwickelter Vierzylinder mit 1,8 Liter Hubraum geordert werden. Das bedeutet, dass der heute dienstälteste Opel-Typ (Premiere 1975) mit dem neuesten Motor geliefert wird, den die Rüsselsheimer General Motors-Tochter anzubieten hat. Das neue Triebwerk wird den Kern des kommenden Opel-Motoren Programms bilden und demnächst auch den Rekord und, als Einspritzer, den Ascona sowie die Top-Ausführung des Kadett antreiben. Es basiert auf den 1,6 Liter-Motoren von Kadett und Ascona, mit denen es auch wesentliche konstruktive Merkmale (obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, hydraulischer Ventilspielausgleich) gemeinsam hat. Der größere Hubraum wurde durch eine Erweiterung der Zylinderbohrung von 80 mm auf 84,8 mm erreicht, der Hub blieb mit 79,5 mm unverändert.

### **90 PS starker 1,8 Liter-Motor**

Identisch mit dem 1.6 S-Aggregat ist auch die Leistung von 90 PS (66 kW), doch entwickelt sie der 1,8 Liter-Motor schon bei 5.400/min. Seine Stärke ist der Drehmomentverlauf: Zwischen 1.500/min und 5.000/min stehen mindestens 125 Newtonmeter zur Verfügung, der Maximalwert von 143 Nm wird bei 3.200/min abgegeben. Das 1,6 Liter-Pendant erreicht sein höchstes Drehmoment von 126 Nm erst bei 3.800/min.



Foto: Hans-Peter Seufert  
Sachliche Armaturen und neues Lenkrad.

Das Ziel der Opel-Konstrukteure, einen sogenannten Drehmoment-Motor zu schaffen, kann als gelungen bezeichnet werden. Denn es spielt wirklich kaum eine Rolle, bei welcher Drehzahl der Fahrer Gas gibt – in jedem Fall sind genügend Kraftreserven vorhanden. Selbst lange Bergauf-Passagen und Überholmanöver lassen sich problemlos im vierten Gang absolvieren. Bei den Elastizitätsmessungen stellte sich denn auch heraus, dass der 1,8 Liter-Manta sogar noch etwas durchzugskräftiger ist als der immerhin 110 PS (81 kW) starke Manta 2.0 E: Von 40 km/h auf 140 km/h beschleunigt die neue Version in der höchsten

Fahrstufe in nur 31,4 Sekunden, während das Einspritz-Modell dafür genau 32 Sekunden benötigt.

## **182 km/h Spitze**

Die Motorcharakteristik fordert zum frühzeitigen Hochschalten geradezu heraus, und diese Tätigkeit ist dank der sehr exakten und leichtgängigen Schaltung eine erfreuliche Angelegenheit. Es empfiehlt sich aber auch deshalb, weil die 1.796 cm<sup>3</sup> große Antriebsquelle deutlich weniger drehwillig ist, als die 1,6 Liter-Variante und im oberen Drehzahlbereich wie zugeschnürt wirkt. Die Laufkultur kann dagegen überzeugen – der neue Opel-Vierzylinder erweist sich als ausgesprochen schwingungs- und vibrationsarm.



Foto: Hans-Peter Seufert

Längs eingebauter Motor mit hoher Durchzugskraft.

Von der Geräusentwicklung her hätte der Manta 1.8 S also ein Fünfganggetriebe nicht unbedingt nötig, doch würde es ihm aus einem anderen Grund gut anstehen. Denn im Bereich der Höchstgeschwindigkeit, die mit 182 km/h ermittelt wurde, kündigt lautes Ventilrasseln davon, dass der Motor bei den entsprechenden 6.100/min an seiner Leistungsgrenze arbeitet. Ein lang übersetzter fünfter Gang würde allerdings nicht nur die Drehzahl reduzieren, sondern auch den Benzinverbrauch weiter senken. Der Testverbrauch lag bei 11,1 L/100 km – kein schlechter, aber auch kein besonders günstiger Wert.

## **Preis startet bei 16.745 Mark**

Der neue Motor konnte aus dem Opel-Coupé natürlich kein grundsätzlich neues Auto machen. Dass der Manta in die Jahre gekommen ist, vor allem sein dürftiger Federungskomfort. So müssen sich die Manta-Insassen damit abfinden, dass die starre Hinterachse bei Bodenunebenheiten bockig reagiert: Auf kurzen Querrillen stuckert sie heftig, und wenn die Straße besonders schlecht ist, neigt sie zu unkontrolliertem Trampeln. Ohne Tadel sind im Gegensatz dazu die Fahreigenschaften – auch bei sehr zügiger Fahrweise verliert der Manta nicht seine Gutmütigkeit. Wenn in Kurven die Haftungsgrenze erreicht wird, drängt zwar das Hinterteil nach außen, doch ein Zurücknehmen des Lenkeinschlags genügt zumeist, um auf Kurs zu bleiben.

Technische Daten und Meßwerte		
Opel Manta GT/J 1.8 S		
<p><b>MOTOR</b></p> <p>Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Hydrobolzen betätigt, thermostatischer Kühlerventilator, Register-Fallstromvergasen Varajet.</p> <p>Leistung 66 kW (90 PS) bei 5400/min, spezifische Leistung 36,7 kW/l (50,1 PS/l), Hubraum 1796 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 84,8 x 79,5 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, maximales Drehmoment 143 Nm bei 3200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,3 m/s, Ölinhalt Motor 3,75 l, Kühlsystem-Inhalt 6,8 l, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 630 Watt.</p> <p><b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b></p> <p>Hinterradtrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung.</p> <p>Übersetzungen: I. 3,640, II. 2,120, III. 1,336, IV. 1,0, R. 3,522, Achsantrieb 3,67:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 30,0 km/h.</p>	<p><b>KAROSSERIE UND FAHRWERK</b></p> <p>Fünfsitziges Coupé mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer, hinten Strarachse mit Längsdlenkern, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 18,6:1, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vora Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgenreiße 5 1/2 x 13, Reifengröße 185/70 SR 13.</p> <p><b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b></p> <p>Radstand 2518 mm, Spur vorne/hinten 1380/1375 mm, Außenmaße 4443 x 1686 x 1330 mm, Innenbreite vorn/hinten 1370/1380 mm, Sitzhöhe vorn/hinten 480/460 mm, Normknieraum 170 mm, Wendekreis rechts/links 11,2/11,1 m, 3/4 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 350 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 380 l, Tankinhalt</p>	<p>50 l, Leergewicht 998 kg, Gewichtsverteilung vorne/hinten 53,9/46,1%, zulässiges Gesamtgewicht 1380 kg, Zuladung 382 kg, Personenindexzahl 4,5, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg, Dachlast 60 kg.</p> <p><b>FAHRLEISTUNGEN</b></p> <p>Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6100/min) 181,8 km/h</p> <p>Beschleunigung</p> <p>0-60 km/h 5,1 s</p> <p>0-80 km/h 8,1 s</p> <p>0-100 km/h 12,3 s</p> <p>0-120 km/h 17,3 s</p> <p>0-140 km/h 25,4 s</p> <p>0-160 km/h 38,7 s</p> <p>400 m mit steh. Start 18,1 s</p> <p>1 km mit steh. Start 33,4 s</p> <p>Elastizität</p> <p>40-100 km/h (III. Gang) 12,5 s</p> <p>60-120 km/h (IV. Gang) 17,4 s</p> <p>Tachometerabweichung</p> <p>Anzeige effektiv</p> <p>50 km/h 46 km/h</p> <p>100 km/h 97 km/h</p> <p>120 km/h 126 km/h</p> <p>160 km/h 155 km/h</p> <p>Kilometerzählerabweichung -0,6%</p> <p><b>INNENGERÄUSCH</b></p> <p>Bei 50 km/h 60 dB(A)</p> <p>Bei 100 km/h 72 dB(A)</p> <p>Bei 130 km/h 75 dB(A)</p> <p>Bei 140 km/h 75 dB(A)</p> <p>Bei 160 km/h 77 dB(A)</p> <p><b>KRAFTSTOFFVERBRAUCH</b></p> <p>Normverbrauch nach DIN 76030 (Liter/100 km)</p> <p>Bei 90 km/h im IV. Gang 6,4</p> <p>Bei 120 km/h im IV. Gang 8,0</p> <p>Stadtverkehr 11,0</p> <p>Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)</p> <p>Minimalverbrauch 9,1</p> <p>Maximalverbrauch 12,8</p> <p>Landstraße ca. 75 km/h 10,7</p> <p>Autobahn ca. 130 km/h 11,3</p> <p>Testverbrauch 11,1</p> <p>Kraftstoffart Super</p> <p><b>WARTUNG</b></p> <p>Inspektion alle 15000 km</p> <p>Ölwechsel alle 15000 km</p> <p><b>LENK- UND PEDALKRÄFTE</b></p> <p>Lenkung im Stand 109 N</p> <p>Lenkung bei Fahrt 51 N</p> <p>Kupplungspedal 60 N</p> <p>Gaspedal 15 N</p> <p>Bremspedal bei 80% Verzögerung 90 N</p> <p><b>RICHTPREIS</b></p> <p>Opel Manta GT/J 1.8 S DM 16745,-</p>

Foto: Hans-Peter Seufert

Die technischen Daten und Messwerte des Opel Manta GT/J 1.8 S.

In der GT/J-Grundausstattung, in der alle wichtigen Details bereits enthalten sind, kostet der 1,8 Liter-Manta 16.745 Mark. Damit ist er deutlich preisgünstiger als die Konkurrenz. Zudem hat der Manta, obwohl er nicht mehr ganz taufersch ist, durch das neue Triebwerk doch an Attraktivität gewonnen.