



Wir leben Autos.

Verjaardag van een klassieke cultwagen

## **Opel Manta en Ascona A vieren 40<sup>ste</sup> verjaardag**

De kloof overbrugd - twee nieuwe modellen baren opzien in de jaren zeventig

Opel beheerst al langer de kunst om nicheproducten om te vormen tot succesvolle volumemodellen. Terwijl veelzijdige monovolumes zoals de Meriva en Zafira vandaag trendsetters zijn, boorde de constructeur in 1970 nieuwe segmenten aan met de Manta en Ascona: op vijf jaar tijd werden bijna 1,2 miljoen exemplaren gebouwd. Maar hoewel ze dezelfde technische basis deelden, richtten ze zich tot verschillende klantengroepen: de Manta was een dynamische sportcoupé terwijl de Ascona bestond als een comfortabele gezinswagen of een compacte lifestylebreak.

### **Manta – de gezinsvriendelijke coupé**

De Manta werd in september 1970 aan de pers voorgesteld in Hotel Maritim in Timmendorfer Strand, vlakbij Lübeck aan de Baltische Zee in Duitsland. De gestroomlijnde coupé droeg het embleem van een reuzenmanta, dat was gebaseerd op foto's genomen door de Franse zeebioloog Jacques-Yves Cousteau. De sportieve Manta was geïnspireerd op de zogenaamde 'pony cars' die in die tijd veel succes oogstten in de Verenigde Staten en werd gepositioneerd als een wagen die inspeelde op een nieuwe vraag naar modellen tussen de klassieke coupé en de traditionele berline in. Net als de pony cars was de Manta erg stijlvol en toch geschikt voor de dagelijkse ritten met het hele gezin.

Tegen het einde van de jaren zestig kozen steeds meer jonge autokopers en autokopers die jong van hart waren voor aantrekkelijke coupés. Individualisme was 'in' en de zelfzekere lijn van de Manta sloot perfect aan bij de verwachtingen. In het eerste halve verkoopjaar (1971) verkocht Opel 55.399 exemplaren van de Manta.



### **Veelzijdig – een auto voor iedereen**

De Manta deelde de vloerplaat en het chassis met de Ascona, al werd dat laatste wel dynamischer afgesteld. Net als in de Ascona waren de 1.6 met 68 en 80 pk nieuw verkrijgbaar. De 1.9 S-motor voor de sportieve Manta SR was afkomstig uit de Opel Rekord, leverde 90 pk en was oorspronkelijk voorbehouden aan de Manta. Als basismodel in het Manta-gamma werd er in 1972 een 1,2-litermotor met 60 pk gelanceerd. De Manta GT/E, die in 1973 in première ging, werd aangedreven door een rechtstreeks ingespoten 1,9-litermotor met Bosch L-Jetronic, goed voor een vermogen van 105 pk. De Manta A was de allereerste Opel met een elektronische injectie. Daarmee had de GT/E 15 pk meer dan de 1.9 S-motor. Conform de stijl van die tijd had de Manta GT/E zijn chromafwerking voor een groot deel omgeruild voor mat zwart.

In april 1975, kort voor het debuut van de Manta B, werd de laatste speciale reeks gelanceerd: de Manta Black Magic was volledig zwart, met rood-oranje sierstrips op de flanken. Opel bouwde in het totaal 498.553 exemplaren van de Manta A.

### **Ascona - de auto van de technische toekomst**

De Ascona A debuteerde in 1970 op het autosalon van Turijn en werd in het persdossier bestempeld als de 'auto van de technische toekomst'. Hij vatte post tussen de Kadett en de Rekord en richtte zich op een groeiend marktsegment. Tegen maart 1975 waren er zo'n 691.438 exemplaren van de Ascona A gebouwd.

Het chassis, de ophanging en de aandrijftechnologie van de Ascona en Manta waren identiek. De vooras had onafhankelijk opgehangen wielen met schroefveren en telescopische schokdempers en de stijve achteras werd gecontroleerd door twee langsdraagarmen en een Panhard-stang.

De Ascona was verkrijgbaar met twee en vier deuren en in standaard- en luxe-uitvoering. Onder de kap lag naar keuze een 1,6 liter grote viercilinder met 68 pk en een S-versie met hogere compressieverhouding en 80 pk. Net als de grotere viercilinders in de Rekord had de Ascona een lateraal in de cilinderkop geïntegreerde nokkenas, ook 'camshaft-in-head' (cih)



genoemd. In maart 1972 lanceerde Opel een goedkopere versie met de 1,2-litermotor met 60 pk.

### **Ascona Voyage – de nieuwe middenweg**

De innovatieve Ascona Voyage, de voorloper van alle lifestylebreaks, was een alom geprezen toevoeging aan het gamma van Opel. De tweedeurs breakversie was geen klassieke break maar een vrijetijdswagen met plaats voor een rubberbootje of fietsen: een auto voor jonge gezinnen. “In deze tijd vereist het verlangen om te reizen, kamperen en sporten – vooral transportintensieve hobby’s zoals watersporten – een personenwagen met een royaal plaatsaanbod en dito transportcapaciteiten. Er wordt echter niet geraakt aan het personenwagencomfort. De auto die aan al deze behoeften voldoet, is de Ascona Voyage,” aldus het persdossier uit die tijd. De Ascona Voyage was oorspronkelijk enkel verkrijgbaar in de L-versie en werd pas in 1974 verkrijgbaar in een minder luxueuze caravan-versie.

### **Ascona SR – Materiaal voor winnaars**

De Ascona 1.9 S en de Ascona SR werden in de lente van 1971 gelanceerd. De SR-versie was leverbaar met de 1.6 S-motor met 80 pk en de 1.9 met 90 pk. De twee krachtigere versies konden als optie aan een drietrapsautomaat worden gekoppeld. De SR-uitrusting was eveneens verkrijgbaar voor de Voyage, een primeur voor het breaksegment. In de berline zette hij het sportieve potentieel van de Ascona extra in de verf.

In 1974 verschenen Walter Röhrl en Jochen Berger met een tweedeursberline aan de start van het Europese Rallykampioenschap. De Ascona van het Opel Euro Dealers Team had een viercilindermotor, die was uitgeboord tot een cilinderinhoud van twee liter en beschikte over een cilinderkop met inlaatpoorten aan de ene en uitlaatpoorten aan de andere kant (cross-flow), goed voor 200 pk bij 6.700 t/min. Röhrl en Berger wonnen zes van de acht races en schreven het Europese Rallykampioenschap op hun naam met een nooit geziene score van 120 punten.

Blz. 4



In 1975 wonnen Röhrl en Berger de Acropolis-rally en behaalden ze met hun Ascona A de eerste Opel-zege in een race van het wereldkampioenschap rally, kort voordat hij werd vervangen door de Ascona B.