

OPEL MANTA I ASCONA A NAVRŠILE SU 40 GODINA

Autor Davor Kindy
Srijeda, 15 Rujan 2010
Zadnja Promjena Srijeda, 22 Rujan 2010

Opel Mante Black Magic - Opel je sa uvao najbolje za kraj: 1975. je prodano oko 850 primjeraka Mante Black Magic. Sportsko podvozje i Recaro sjedala bili su standardni, kao i 1,9-litarski motor sa 105 KS iz Mante GT/E

Opel oduvijek u svom proizvodnom programu ima automobile koji su tržišni bestseleri. Danas u tome vode jednovolumeni Meriva i Zafira koji diktiraju automobilske trendove, a u 70. Godinama prošlog stoljeća to su bili automobili Manta i Ascona koji su se za samo pet godina prodali u gotovo 1,2 milijuna primjeraka. No, premda su dijelile istu tehničku osnovu, bile su namijenjene različitim skupinama kupaca: Manta je bila dinamičan sportski kupe, a Ascona udoban obiteljski automobil ili kompaktni karavan.

Opel Manta - U rujnu 1970. godine Opel je predstavio svoj novi sportski kupe na Timmendorfer Strandu nedaleko Lübecka na Baltičkom moru. Proizvedeno je 498.553 primjeraka Mante A prije nego ju je naslijedila Manta B

Manta je predstavljena medijima u rujnu 1970. godine u Hotelu Maritim na Timmendorfer Strandu, nedaleko njemačkog grada Lübecka na Baltičkom moru. Ovaj elegantni kupe nosio je crtež velike raže temeljen na fotografijama koje je na inio francuski oceanolog Jacques-Yves Cousteau. Oblikovan prema takozvanim pony-automobilima koji su tada bili popularni u SAD-u, sportska je Manta bila pozicionirana kao vozilo koje je odgovaralo na nove zahtjeve tržišta "negdje između klasičnog kupea i tradicionalne limuzine. Kao pony-automobili, Manta je bila moderna, no istovremeno i pogodna za svakodnevne potrebe obitelji. Do kraja čezdesetih sve se više je mladih kupaca automobila (i onih koji su bili mladi u srcu) odlučivalo za atraktivne kupee. Individualizam je bio u modi, a robusne linije Mante pogodile su ravno 'u sridu'. U prvoj polovici 1971. godine kada je poela prodaja, Opel je prodao 55.399 Manti.

Opel Manta GTE - Godine 1974. vrh ponude je bio model Manta GT/E, prvi Opel opremljen elektroničkim ubrizgavanjem. GT/E-ov 1,9-litarski motor imao je 105 KS

Manta je dijelila proizvodnu liniju i podvozje ugodno za dinamičnu vožnju s Asconom. U njoj su 1,6-litarski motori sa 68 i 80 KS bili novost. 1,9-litarski S motor u ponudi sa sportskom Mantom SR dočao je iz Opel Rekorda, imao je 90 KS i prvotno je bio rezerviran za Mantu. Prvi model iz linije Manti bila je 1,2-litarska verzija sa 60 KS predstavljena 1972. godine. Manta GT/E imala je premijeru 1973. godine s 1,9-litarskim S motorom i Boschovim L-Jetronicom. Imao je snagu od 105 KS. Manta A je bila prvi Opel s elektroničkim ubrizgavanjem. Tako opremljen GT/E imao je 15 KS više od 1,9-litarskog S motora. U skladu sa stilom tog doba, Manta GT/E je odustala od kromiranih ukrasa u korist crnih matiranih površina. U travnju 1975. godine, ubrzo nakon debija Mante B, predstavljen je posljednji specijalni model: Manta Black Magic je bila posve crna s crveno-narančastim ukrasnim trakama na bočnim dijelovima karoserije. Opel je napravio 498.553 primjeraka Mante A.

Opel Ascona 1.9 S - bila je najbolji model u novoj liniji Ascona, koja je zatvorila jaz između Kadetta i Rekorda. Kromirani blatobrani, svjetla za maglu i veliki sportski naplatci pomaknuli su novu srednju klasu u smjeru većeg Rekorda

Ascona A imala je svoju premijeru na Torinskom salonu 1970. godine te je prema novinskim napisima odmah bila prozvana 'automobilom za tehničku budućnost'. Bila je pozicionirana između Kadetta i Rekorda ciljanju i na sve veći segment kupaca. Do ožujka 1975. godine napravljeno je 691.438 Ascona A. Podvozje, ovjes i pogonski sustav Ascone i Mante bili su posve jednaki. Na prednjoj su osovini bili nezavisno ovješeni kotači s oprugama i teleskopskim amortizerima. Krutu stražnju osovinu kontrolirala su dva odvojka i Panhardova čipka. Ascona je bila dostupna kao limuzina s dvojim i četvorim vratima u standardnoj i luksuznoj verziji. Imala je 1,6-litarski četverocilindrični motor sa 68 KS, a postojala je i S-verzija s četverocilindričnim motorom i 80 KS. Kao i većina četverocilindričnih motora kod Rekorda, pogonski sustav Ascone također je imao poprečno postavljenu bregastu osovinu u glavi cilindra, što je poznato kao "bregasta osovina u glavi". Jeftiniji prvotni model

bio je predstavljen uz premijeru 1,2-litarskog motora sa 60 KS u ožujku 1972.

Opel Ascona Voyage - Ugodno i korisno. Godine 1970. je izvrsno opremljena Ascona Voyage bila prvi predstavnik segmenta luksuznih karavana te je smatrana manje automobilom za transport, a više je vozilom za slobodno vrijeme i mlade obitelji

Pionir svih obiteljskih karavana, inovativna Ascona Voyage, bila je vrlo popularan dodatak Opelovoj ponudi. Karavanska izvedba s dvama vratima nije bila klasični karavan, nego više je automobil za slobodno vrijeme, s dovoljno prostora za gumene klupe ili bicikle. Bio je to savršen automobil za mlade obitelji. Željeli su dana želja za putovanjem, kampiranjem, bavljenjem sportovima – posebno onima koji iziskuju dosta opreme kao što su sportovi na vodi – jednostavno zahtijevali osobni automobil s puno prostora i mogućnosti transporta. No nisu smjeli biti napravljeni nikakvi ustupci kada se radilo o udobnosti za putnike. Automobil koji smo dizajnirali kako bi zadovoljio sve te potrebe je Ascona Voyage – navodi se u medijskim materijalima. Ascona Voyage originalno je ponuđena samo kao verzija L – linija je predstavljena prvi put 1974. manje luksuznom karavanskom verzijom. Ascona 1.9 S i Ascona SR bile su predstavljene u proljeće 1971. Verzija SR dolazila je s 1,6-litarskim S motorom s 80 KS ili 1,9-litarskim agregatom s 90 KS. Moguće je bilo naručiti dvije još snažnije verzije s trostupanjskim automatskim mjenjačem kao opcijom. Oprema s modelom SR bila je također dostupna za Voyage, što je tada bila novost u segmentu karavana. Kod limuzine je to ilustriralo Asconin sportski potencijal.

Opel Ascona Rallye - Walter Röhrl i Jochen Berger u svojoj Asconi stajali su na najvišem postolju u šest od osam utrka te su 1974. godine osvojili Europsko relijačko prvenstvo s dotad maksimalnih 120 bodova

Godine 1974. Walter Röhrl i Jochen Berger našli su se na startnoj crti Europskog relijačkog prvenstva s dvovratnim limuzinama. Ascona tima Opelovih europskih distributera imala je modificiran četverocilindrični motor nabrijan na zapreminu od 2 litre s aluminijskim glavama cilindara, koji je davao 200 KS pri 6.700 okretaja u minuti. Röhrl i Berger su pobijedili u šest od osam utrka i osvojili Europsko relijačko prvenstvo, sakupivši dotad nedosegnutih 120 bodova. Godine 1975. Röhrl i Berger osvojili su Akropola reli i zabilježili prvu Opelovu pobjedu na utrci svjetskog relijačkog prvenstva u svojoj Asconi A, koja je nedugo zatim zamijenjena Asconom B. (dvk)