

nur 1,90 €

OLDTIMER PRAXIS

Technik • Tipps • Termine

Mai 5/2009

€ 1,90

4018



HART IM GEBEN
Youngtimer im Fokus: Wir sagen, ob auch Nicht-Masochisten im Lada Niva glücklich werden können

NEUWAGEN-ALTERNATIVE



Erfahrungen: Täglich im Mercedes /8 unterwegs

DIE RETTUNG NAHT!



Reparaturkonzepte für Kerzengewinde

EIN FALL FÜR MUTIGE



Alfasud: Vom Kampf gegen den Rekord-Roster



Tiefer, breiter, schneller!

STEINMETZ-MANTA

Gut geschmiert? Fette für Spezialzwecke
Fit für den Alltag! BMW 501 Barockengel



Sauber gemacht: D-Rad R 0/4



Auf der Werkbank: MZ BK 350



Neu im Team: Kreidler Florett

www.oldtimer-praxis.de
fr 780,00 · CZK 90,00 · € 2,90 · FIN 24,00 · S 24,00 · Nkr 35,00 · DKr 22,00 · € 2,40 · € 2,50 · € 2,40 · € 2,30 · € 2,30 · € 3,70 · € 2,10 · € 2,10



Dicke Backen

Immer gut frisiert: Ein Steinmetz-Manta erzählt von den Tuning-Gewohnheiten der wilden Siebziger

Der Name Steinmetz steht für erstaunliche Renn- und Rallye-Opel. Unvergessen die Rundstrecken-Auftritte der brachialen A- und B-Commodore, ungezählt die Siege der Rallye-B-Kadetten. Privatfahrer konnten fix und fertig aufgebaute Renner ordern, und für Opel-Fahrer, die den Hauch des Sieges auf der Straße spazieren fahren wollten, gab's das Steinmetz-Katalogangebot. Es reichte vom Amperemeter für 14 Mark bis zum 180-PS-Bausatz mit TÜV für Papis Ascona. Auch für den Manta A hatte man das ein oder andere im Programm...

Auf den ersten Blick scheint es fast, als sei Herr W. aus Kiel der typische Opel-Manta-Käufer gewesen. 30 Jahre alt und Postbeamter war er, als er am 20. März 1974 den Kaufvertrag für seinen anderthalbjährigen 1900 L unterschrieb und 8100 D-Mark auf den Tisch des örtlichen Autohauses Kirberger zahlte. Dass Herr W. tatsächlich aber wohl kaum zur durchschnittlichen Manta-Klientel gehörte, belegt eine Rechnung aus dem Sommer des gleichen Jahres. Sie berichtet davon, dass der frisch gebackene Opel-Eigner nichts Eiligeres zu tun hatte, als sein Großserien-Coupé in etwas stürmischeres Fahrwasser zu steuern: Noch einmal 6460 Mark und 87 Pfennige war ihm nämlich der Umbau seines Autos durch die Rüsselsheimer Firma Steinmetz

wert, deren schwarz-gelbe Rallye- und Rundstreckenrenner zu diesem Zeitpunkt längst Legende waren.

Zum Tuningpaket gehörten üppige Kunststoff-Kotflügelverbreiterungen, die Platz schafften für ATS-Räder der Dimension 8x13 Zoll mit Niederquerschnittsreifen der seinerzeit geradezu skandalösen Größe 235/60 VR 13. Allein für die Bereifung bezahlte der Opel-Mann knapp 1500 Mark – fast 20 Prozent dessen, was der Manta nur ein paar Wochen zuvor gekostet hatte! Dazu kamen ein Bilstein-Fahrwerk (580 Mark), Überrollbügel und Le-Mans-Sitz (zusammen 600 Mark) sowie der Motor-Kit mit der Steinmetz-„Bestellnummer“ 193. Letzterer brachte den 1900er cih-Motor mittels zweier Solex-Doppelvergaser und

Üppig: Für Räder und Reifen legte der einstige Besitzer 1974 fast zwei Monatsgehälter hin!

einem Sprint-Auspuffkrümmer von 90 auf 106 PS – Kostenpunkt: 985 Mark zuzüglich elf Prozent Mehrwertsteuer. Als das Auto schließlich fertig lackiert wieder in Kiel stand, hatte es den Postbeamten insgesamt deutlich mehr gekostet als ein brandneuer Manta GT/E oder auch ein Commodore B mit seidigem Sechszylinder-Triebwerk!

Warum man so etwas macht? Auch Roland Barleben, der heutige Besitzer und Restaurierer des heißen Steinmetz-Manta kann sich angesichts der Kosten nur bedingt einen Reim drauf machen. „Der Vorbesitzer war echter Opel-Fan, besaß auch noch einen recht schönen Admiral und hatte einen Faible für den Amateur-Motorsport. Genau dafür hat er den Wagen nach eigenen Angaben auch eingesetzt, aber es gibt tatsächlich keinerlei Dokumentation. Ich nehme an, dass es seinerzeit bei dem Plan geblieben ist, denn wirklich konkurrenzfähig kann das Auto mit dem 193er Kit und seinen 106 PS nicht gewesen sein. Für den Rennsport hat Steinmetz diese Motoren selbst mit dem originalen Graugusskopf ja auf bis zu 180 PS gebracht. Wahrscheinlich hat der gute Man deshalb irgendwann einfach wieder die komplette Innenausstattung eingebaut, die Stoßstan-



gen montiert und den Manta wieder im Alltag bewegt.“

Als „normales“ Straßenauto im breiten Steinmetz-Trim und zusätzlich mit üppigem Frontspoiler bestückt, hatte Roland Barleben den Manta des Herrn W. schon

Verklebt und vernietet: 1150 Mark legte Herr W. für die Verbreiterung hin – ohne Lack!



Steinmetz-Fakten

Der Marktwert...

...eines so speziellen Autos wie des auf diesen Seiten gezeigten Steinmetz-Umbaus ist schwierig festzumachen. Generell gilt, dass auch beim Opel Manta absolut originale Wagen in der Vergangenheit den größten Wertzuwachs hatten, aber (geschmackssichere) zeitgenössische Modifikationen sind in der Szene absolut akzeptiert. Insbesondere, wenn es sich nachweislich um Original-Umbauten von Firmen wie Steinmetz oder Irmischer handelt, werden heute – ganz wie früher – Aufpreise gezahlt. Der aktuelle Wert echter Top-(Original-) Exemplare des Manta 1900S liegt laut Classic Data inzwischen bei rund 12.000 Euro, der des nur 1974 und 1975 gebauten Einspritzer-Modells GT/E gar bei bis zu 15.000 Euro.



Aus dem Clubadressenverzeichnis

- Manta-A 1970-75**
 Roland Manthey, Pinneberger Str. 172,
 25462 Rellingen,
www.manta-a-online.de
- Manta-A-Club Mantabolica e.V.**
 Ernö Swidersky, Cimbernstr. 10,
 65719 Hofheim/Ts,
www.mantabolica.de
- Manta A-Club Oberbayern**
 Michael Rieger, Mozartstr. 42,
 82140 Olching,
www.manta-a-club-oberbayern.de

Das volle Steinmetz-Programm...

...der Jahre 1970 bis 1974 ist auf der besuchenswerten Internetseite mit dem etwas gewöhnungsbedürftigen Namen www.graf-vlad.de zu bestaunen. Unter dem Menüpunkt *Motorsport* finden sich Abbildungen der kompletten Tuningkataloge der Rüsselsheimer Firma. Vom Halter für Zusatzinstrumente bis hin zum 570 PS starken Chevy-Motor gibt es einiges zu sehen. Außerdem auf der Seite zu finden: Informationen satt über historische Rennsport-Opel.

Unbedingt lesenswert...

...ist die 2008 beim Heel-Verlag erschienene Biographie *Klaus Steinmetz – Ein Leben für den Motorsport*. Sie vermittelt toll bebildert faszinierende Einblicke in den Rennsport der Sechziger und Siebziger. Schwerpunkt ist die Erfolgsgeschichte der Steinmetz-Opel. 35 Euro kostet der Blick hinter die Kulissen (ISBN-Nr.: 978-3-89880-829-3).



Schwarz-gelb – wie sonst? Den Steinmetz-Manta zieren natürlich die Opel-Rennfarben

Ende der Neunziger kennengelernt. Im familieneigenen Opel-Autohaus gab's alljährlich Aktionstage, Young- und Oldtimer waren gern gesehene Gäste, und der Steinmetz-Rochen schaute immer mal wieder vorbei. Barleben: „Ich bin Jahrgang 1966 – Generation Manta sozusagen. Der A-Manta war bei uns in der Gegend, als mein Führerschein noch ziemlich frisch war, das absolute Kult-Auto. Und nachdem dann dieser Wagen bei uns einmal auf dem Hof gestanden hatte, ließ er mir keine Ruhe mehr. Ich habe jedes Jahr wieder nachgefragt, ob er denn nicht zu verkaufen sei,

und jedes Jahr wurde das Auto schlechter. Anfang 2001 war es dann so weit: Ohne Kernsanierung war das Coupé nicht mehr über den TÜV zu bringen, deshalb trennte sich der Vorbesitzer von ihm, und ich ließ mich natürlich nicht zweimal bitten, obwohl klar war, dass da richtig viel Arbeit wartete.“

Um die Technik machte Barleben sich keine Sorgen. Die Regale mit den wichtigeren Neu- und Gebrauchtteilen sind hier noch immer gut gefüllt, und das Rüsselsheimer Baukastenprinzip macht so manches „Tauschgeschäft“ möglich.

Das Blech sah indes verheerend aus, wie der Opel-Profi sich erinnert: „Schon die letzten zwei, drei TÜV-Plaketten müssen reine Beileidsbekundungen des jeweiligen Prüfers gewesen sein. Frontblech, Stehwände, A-Säulen, Schweller, Bodenbleche, Türen, Endspitzen – alle üblichen Manta-Ecken waren morsch. Wobei man zur Ehrenrettung des Autos sagen muss, dass auch seine zeitgenössischen Klassenkameraden nicht besser gebaut waren. Hohlraumversiegelung ab Werk war damals nicht nur in Rüsselsheim kein Thema.“

In diesem Fall kam allerdings erschwerend hinzu zu, dass die Steinmetz-Jungs noch ein paar Fallen ausgelegt hatten: Für die Kotflügelverbreiterungen wurden anno 1974 einfach die originalen Radlaufpartien weggeschnitten. Hinten wurden Innenkotflügel und Seitenteil danach neu miteinander verschweißt, anschließend wurden die breiten GFK-Backen aufgeklebt und zusätzlich vernietet. Ohne Lackierung und Mehrwertsteuer hat allein das laut Rechnung damals 1150 Mark gekostet, was schon einem ziemlich guten Monatsgehalt entsprach. Und ganz offensichtlich war dabei nicht viel Geld für Konservierungsmaßnahmen übrig geblieben... Barleben schiffte die Oberfläche rund um die Verbreiterungen, bis die Nietköpfe ans Tageslicht kamen. Die Niete bohrte er aus und löste dann sehr vorsichtig den Kleber – mit Erfolg: „Mit Ausnahme einer einzigen kleinen Bruchstelle gab's keinen Schaden am GFK. Vielleicht lag das daran, dass es unter den Backen so bitter aussah – die halben Innenkotflügel blieben damals als rostige Krümel in den Kleberresten einfach hängen...“



So breit, so faul: Unter den Verbreiterungen wartete Rost



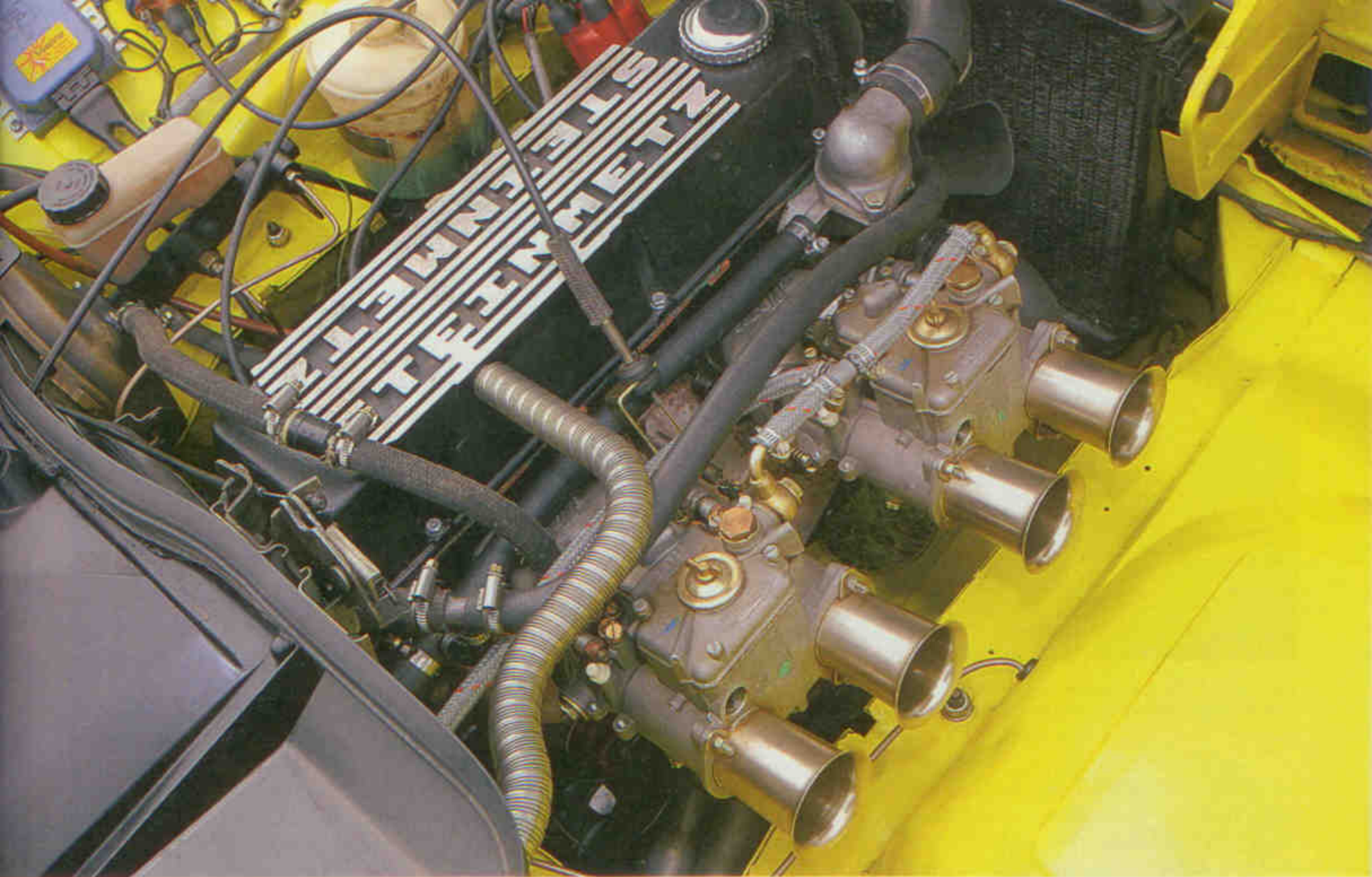
Typisch: Stehwände und A-Säulen sind Manta-Wackelkandidaten



Selbst ist der Mann: Viele Reparaturbleche waren Eigenbau



Wenn nur der Rost nicht gewesen wäre: Die Technik ist beherrschbar



Das Innenleben des ursprünglichen Motors blieb seinerzeit völlig unverändert, der 985 Mark teure „Motorkit 193“ bestand lediglich aus zwei Solex-Doppelvergasern, Luftkasten, Ansaug- und Auspuffkrümmer. Der Restaurierer installierte ein nagelneues Zweiliter-Triebwerk und Weber-Vergaser

Es ist immer hilfreich, seine eigenen Grenzen zu erkennen – und die Karosseriearbeiten lagen nach Eingeständnis des Schleswig-Holsteiners meilenweit jenseits des Horizonts seiner Fähigkeiten. In solchen Fällen schadet ein Opel-Autohaus in der eigenen Familie wenig. Insbesondere dann nicht, wenn dort tatsächlich ein Karosseriemann arbeitet, der noch mit Blech umgehen kann. Der Fachmann fertigte etliche Reparaturbleche selbst an, baute die Innenkotflügel und Stehwände neu auf und konnte die hinteren Seitenwände ret-

ten – was er auch musste, denn Ersatz für diese Teile ist kaum zu bekommen. Bei den vorderen – dankbarerweise verschraubten – Kotflügeln sah das anders aus. Originale Neuteile lagen noch im Regal und wurden für die Montage der Verbreiterungen entsprechend modifiziert. Von der Verwendung von Reprö-Teilen rät Barleben hier ab – „nach meiner Erfahrung passen die einfach nicht.“ Die dicken Backen selbst montierte der Karosseriemann schließlich wie einst die Firma Steinmetz – mit Nieten und Kunstharzkleber. Für die

Lackierung ging das Auto dann zu einem Profibetrieb.

In einem Büro des Autohauses pflegt Roland Barleben (zur Freude seiner Kunden) auf dekorative Art die Opel-Historie. Zwischen Nähmaschinen, Rennplakaten, Fahrrädern, Modellen und Emailschildern sind hier auch eins der ursprünglichen Acht-Zoll-ATS-Räder, der originale 1900er Motor und die 40er Solex-Vergaser samt Ansaugbrücken und dem schönen Steinmetz-Luftkasten ausgestellt. „Die gesamte Mechanik war ziemlich am Ende, und weil



Fast wie damals in Rüsselsheim: Der Instrumententräger entspricht der Serie, Zusatzinstrumente, Überrollbügel und Lochspeichenlenkrad geben dem Ganzen den sportiven Touch

ich einen nagelneuen Zweiliter-cih-Block auftreiben konnte, haben wir den kurzerhand mit einem überholten Kopf versehen und eingebaut. Er ist auch mit einer Sportnockenwelle bestückt, außerdem haben wir 45er Weber-Vergaser montiert, aber die wesentlichen Originalteile liegen wie gesagt parat. Ich könnte das Auto jederzeit wieder in den authentischen Steinmetz-

Trimm bringen, der durch die Rechnungen ja dokumentiert ist. Das war mir wichtig.“ Grundsätzlich muss man sagen, dass die Zeiten vorbei sind, in denen diese Triebwerke mit der im Kopf platzierten Nockenwelle (camshaft in head) einfach für ein paar Euro auf Schrottplätzen zu haben waren. Die Überholung stellt aber kein Problem dar. Lager, Kolben und Co. sind nach

wie vor einfach zu bekommen, und auch komplette AT-Motoren gibt es bei diversen Anbietern ab 2000 Euro.

In Sachen Getriebe ging der Mann aus Lütjenburg einen Schritt weiter als seinerzeit Herr W. Bei einem befreundeten Opel-Schrauber konnte er ein rares ZF-Fünfgang-Sportgetriebe auftreiben – ein in der Szene außerordentlich gesuchtes Teil. Der Rest der Kraftübertragung blieb im Serienzustand, aber das fast 30 Jahre alte Bilstein-Fahrwerk war schlicht und ergreifend am Ende. Es wick Mattig-Federn und Koni-Dämpfern. Insgesamt gilt: Die Überholung des Fahrgestells – vorne arbeitet eine Doppelquerlenker-Achse, hinten eine Zentralgelenk-Starrachse – ist bei den Opel der frühen Siebziger noch immer eine überschaubare Aufgabe. Praktisch alle üblicherweise benötigten Dinge für Radaufhängungen und Bremsanlage (vorn Scheiben-, hinten Trommelbremse) sind noch oder wieder zu bekommen und vergleichsweise preiswert. Barleben: „Zerlegen, strahlen, Verschleißteile erneuern, lackieren – da gibt es bei den Rüsselsheimern dieser Ära keine Geheimnisse.“

Heftigster Eingriff in die Originaloptik sind die derzeit montierten 9x13-BBS-E30-Motorsporträder – die korrodierten ATS-Originale warten noch auf ihre Restaurierung. Und weil wir gerade bei den Abweichungen vom Steinmetz-Auslieferungszu-





stand sind: Momentan ist eine nicht authentische Irmischer-Recaro-Innenausstattung verbaut. Die schönen alten Scheel-Schalensitze mit Cord-Bezug oder auch die Steinmetz-Sportsitze namens Le Mans oder Jamara wären etwas stimmiger als das aktuelle Gestühl – Roland Barleben tröstet sich mit dem besseren Sitzkomfort und dem Wissen, jederzeit wieder umrüsten zu können, wenn er gute Exemplare findet.

Etwa 120 PS hat der Steinmetz-Manta heute, was nur geringfügig über der Leistungsausbeute des 1900ers mit „Motorkit 193“ anno 1974 liegt. „Was 2009 reicht,

um locker im Verkehr mitzuschwimmen, war seinerzeit eine echte Ansage. Das darf man nicht vergessen, wenn man das Auto betrachtet“, stellt der Restaurierer klar. „Klar fallen die Karosserieumbauten als erstes ins Auge, aber die Motor- und Fahrwerksmodifikationen von Steinmetz machten diesen Manta damals zu einem ausgezeichneten und schnellen Auto für die Straße. Das wird angesichts der vordergründigen Optik gerne vergessen.“

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Beyer



Die Adresse:
Roland Barleben
Am Hopfenhof 2
24321 Lütjenburg