

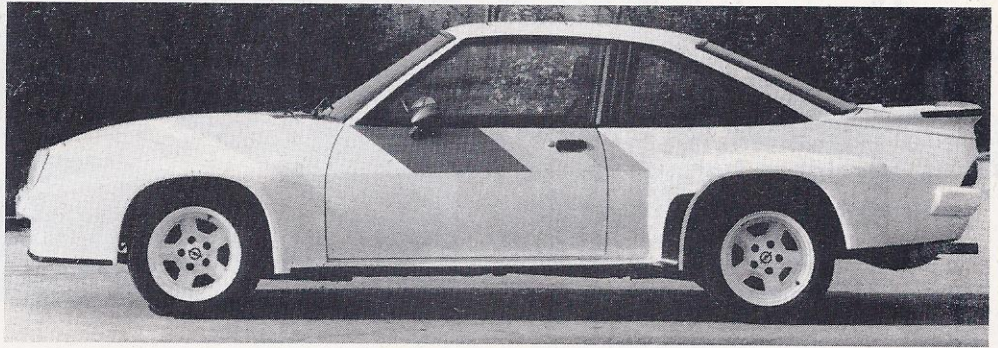
steuerungs-Tendenz, die erst sehr spät ins Übersteuern umschlägt. Ungeübte aber werden und sollten diesen Punkt wohl kaum erreichen. Mit dem gut griffigen Alpine-Lenkrad und der angenehm direkten Zahnstangenlenkung ist der Wagen zudem gut zu führen, und die Scheibenbremsen rundum sorgen mit Servo-Unterstützung und einem lastgesteuerten Bremskraft-Regler, der das Blockieren der Hinterräder verhindern soll, für ausreichende Verzögerung.

Die bereits angesprochene Seitenneigung der Karosserie verriet, daß der R5 Alpine Turbo trotz des ausreichend straffen Fahrwerks noch typisch französischen Fahrkomfort mitbekommen hat. Selbst sportliche Autos dürfen bei unseren Nachbarn nämlich offenbar keine Bodenwellen- und Steinsucher sein, auch hier muß es noch bequem zugehen. Und der Kompromiß scheint uns in diesem Fall sehr gut gelungen. Man fühlt sich wohl in dem Kleinen.

Dazu trägt auch der gesamte Innenraum einen Großteil bei. Die Sitze sind weich, aber nicht schwammig, und bieten eine ausreichende Körperführung. Einzig die Sitzfläche könnte etwas länger sein. Der Schalthebel und alle anderen Funktionshebel und -schalter liegen gut zur Hand. Allerdings gehört die Hupe für unsere Begriffe in die Lenkrad-Mitte und nicht an den Blinker-Stock. Schließlich sind alle Instrumente, auch die in der Mittelkonsole sitzenden Anzeigen für den Öldruck und den Ladedruck, gut ablesbar.

Kommen wir zum Schluß noch einmal zurück zum Vergleich mit dem R5 Turbo, dem Alpine im neuen Jahr auch seinen Platz als Wettkampfgerät für den bekannten R5-Pokal überlassen muß. Dieser ist aufgrund der Mittel-Motorlage als klarer Zweisitzer ausgewiesen. Der Alpine bietet dagegen laut Kfz-Schein bis zu fünf Leuten Platz (die Rückbank ist geteilt umlegbar). Doch im Grunde ist auch er nur ein Zweisitzer. Und noch etwas haben die beiden gemeinsam. Mit ihren Turbo-Aggregaten beweisen sie, daß die inzwischen weit verbreitete Meinung - der Formel-1-Zirkus ist kein Entwicklungsfeld für die Groß-Serie mehr - doch noch nicht ganz zutrifft.

Peter Felske



Opel Manta 400 - Basismodell für den Sport

Für harte Männer

Seit Opel den Ascona mit Frontantrieb anbietet, kann die Sportabteilung natürlich schlecht mit einem Wettbewerbsauto antreten, das von einem nicht mehr fabrizierten Konzernmodell abgeleitet ist. Der Ascona 400 braucht also einen Nachfolger, und hier ist er gleich in zwei Ausführungen: Der Manta 400, einmal im vertrauten Manta-Kleid, aber auch in spektakulärer Aufmachung mit Kotflügelverbreiterungen und dicken Rädern und Reifen. Die Preise: 30540 Mark für die sogenannte Basisversion (ohne Verbreiterungen) und 39540 Mark für die hier abgebildete „dicke“ Variante. Der Name Manta 400 kommt nicht von ungefähr, denn unter seiner Haut steckt die komplette Mechanik des bewährten Ascona 400. Also der 2,41 Liter-Vierzylinder-Viertür-Motor mit 144 PS, das sperrsynchrone Fünfganggetriebe und die mit einem Sperrdifferential bestückte hintere Starrachse. 210 km/h Spitze und 7,5 sec von 0-100 km/h werden für den Neuen angegeben, der bei Testfahrten in der Umgebung von Rüsselsheim schnell seinen Charakter offenbart: Dies ist keine Familienkutsche, sondern ein Sportgerät. Die Innenausstattung, total in Schwarz gehalten, entspricht bis auf die wirklich erstklassigen vorderen Sportsitze in etwa der der Großserien-Mantas. Die Sitzposition kann nicht bes-

ser sein, und auch die sehr schön leichtgängige, direkte und präzise Lenkung konnte begeistern. Der Motor gibt sich als typischer Drosselmotor, etwas träge hochdrehend, nicht sehr drehfreudig, sehr Drehmomentstark. Er verheimlicht aber zumindest akustisch nicht, daß er konstruktiv ein reinrassiges Renntriebwerk ist - das Rasseln der 16 Ventile dringt deutlich zum Fahrer vor. Das knackig zu schaltende Getriebe und die Hinterachse mischen sich akustisch hinzu, der Manta 400 ist ein lautes Auto. Auch beim Fahrwerk merkt man, daß die Sportabteilung die Finger mit im Spiel hatte: Das ist ein Rallye-Fahrwerk, hart, aber gerecht. Der vernachlässigbare Abrollkomfort der Pirelli P7 (225/50 VR 15) auf den 8 x 15" Ronal-Felgen dringt unvermindert zum Fahrer durch, die harte Federung und Dämpfung mildert da nichts, der Pilot ist permanenten harten, kurzen Stößen ausgesetzt.

Den Wettbewerbscharakter macht die ungemein stark sperrende Differentialsperre komplett, man glaubt fast einen starren Durchtrieb zu fahren. Damit läßt sich der Manta 400 denn auch spielend um die Ecken werfen, und das Querfahren auf trockenem wie nassem Asphalt ist eine Lust. P. H.

TECHNISCHE DATEN

Opel Manta 400

Motor: Vorn längs eingebauter wassergekühlter 4 Zylinder-Reihenmotor mit vier Ventilen pro Zylinder, Hubraum 2410 cm³, Benzineinspritzung, Leistung 106 kW (144 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 210 Nm (21 mkg) bei 3800/min.

Kraftübertragung: Vollsynchrone Fünfganggetriebe, Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern mit Schraubenfedern und Stabi, hinten schraubengefederte Starrachse mit Längslenkern sowie Panhardstab und Stabi.

Abmessungen, Gewicht: Länge x Breite x Höhe 4475 x 1670 bzw. 1770 x 1320 mm, Leergew. 1095 kg.

Fahrleistungen laut Werk: Höchstgeschwindigkeit 210 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h in 7,5 s.

Preise: Basisausführung 30540, verbreiterte Version 39540 Mark.

