

VORWORT

Obwohl gut erhaltene Exemplare heute nur schwer zu finden sind, wird hier eine Kaufberatung angeboten. Vielleicht findet man ja doch mal ein augenscheinlich gut erhaltenes Fahrzeug, dass man näher "unter die Lupe" nehmen möchte.

Wer sich ernsthaft auf die Suche nach einem Manta-A macht, sollte ausdauernde Recherchen, längere Anreisewege und die eine oder andere Enttäuschung (die einen wahrscheinlich hunderte von Kilometern von der Heimat entfernt heimsucht) in Kauf nehmen. Ein Top-Exemplar findet man in der Regel nicht um die Ecke!

Damit man keinen Fehlkauf tätigt, den man später bitter bereut und der auf den Manta-A fluchen lässt, gib'ts nachfolgend ein paar Tipps, die das verhindern mögen. Diese Kaufberatung kann natürlich nicht auf alle möglichen Details eingehen und erhebt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Formales vor dem Kauf

Fahrzeug suchen und finden

1. Suchen Sie möglichst breit angelegt in mehreren Medien und Regionen. Vergleichen Sie immer die Angebote. Fahrzeuge sind fast immer überteuert und technisch meistens fragwürdig.
2. Überstürzen Sie bitte nie einen Kauf. Falls Sie ein Objekt in Aussicht haben, können wir eventuell Fachleute in der Nähe nennen.
3. Bevorzugen Sie bitte ein originales Fahrzeug, denn umgebaute oder getunte Exemplare ohne Chancen auf ein H-Kennzeichen werden nie die Anerkennung und den Wert von Originalen erreichen.
4. Das Fahrzeug sollte auf jeden Fall vollständig, d.h. komplett sein und möglichst fahrtüchtig.
5. "Leichen" in allen möglichen Zuständen zwischen Note 4 bis 6 gibt es überall zu kaufen. Doch diese sind meistens überteuert, nicht komplett und völlig fertig. Ihr Aufbau würde, auch wenn Sie noch so viel Arbeit selbst leisten können, deutlich mehr als 15.000.- Euro kosten.
6. Ein originales Fahrzeug im Zustand 3, möglichst noch mit TÜV, sollte es demnach schon sein. Allerdings ist dies die am meisten gesuchte Fahrzeuggruppe. Kalkulieren Sie deshalb in jedem Fall 4.000.- bis 5.000.- Euro ein. Und selbst dann brauchen Sie meistens noch einmal 2.000.- bis 4.000.- Euro, bis das Auto wirklich gut da steht.
7. Originale im Zustand 2-3 oder besser sind kaum noch im Angebot, sondern fast alle schon in festen Händen Ein guter Wagen im Zustand 2 kostet mindestens 6.500.- und bis zu 10.000.- Euro oder mehr.
8. Top-Exemplare in seltener Ausstattung (GT/E, SR, Berlinetta) können auch schon mal bis zu 15.000.- Euro kosten.
9. Die Zeiten für günstige Einsteiger-Modelle sind ein für allemal vorbei. Wenn Sie einen guten 12S finden, kaufen Sie ihn und lassen den schlechten GT/E bitte stehen, denn

Kaufberatung Manta-A

von Ulrich Dickmann (Manta-A Website)

die Verfügbarkeit von Ersatzteilen hat sich in letzter Zeit zwar leicht verbessert, doch die Preise dafür sind zum Teil exorbitant hoch und übersteigen nicht selten Mercedes- oder BMW-Niveau.

10. Technikteile findet man noch relativ leicht, wenn auch schon teuer. Neue und originale Blech und Chromteile von Opel sind schon extrem teuer und gute Innenausstattungsteile oder gar seltene Extras werden oft in Gold aufgewogen.

Fazit: Entweder man findet für rund 5.000.- Euro noch ein einigermaßen gutes Exemplar, oder man lässt es bleiben. Denn locker verschwinden 10.000.- bis 20.000.- Euro und mehr in der Restaurierung eines Wracks.

Fahrzeug-Brief und -schein überprüfen!

Die zum Fahrzeug gehörigen Papiere verraten schon einiges über den angebotenen Manta. Man sollte sich also zunächst den Fahrzeugbrief **und** den Fahrzeugschein vorlegen lassen und die hier eingetragenen Daten mit den Merkmalen des Wagens vergleichen. Das beginnt mit dem Fahrzeugtyp und geht über die Kennzeichen-Nummer bis hin zur Dokumentation von nachträglichen Umrüstungen.

Wenn der Verkäufer keinen Brief für das Fahrzeug vorweisen kann, sollte man sofort den Kauf aufgeben und lieber nach einem anderen Wagen Ausschau halten!

Besonders wichtig bezüglich des Briefes sind z.B. folgende Fragestellungen:

1. Stimmt die Fahrzeug-Identifikationsnummer (Ziffer 4 im Brief bzw. Schein) mit der Angabe auf dem Typschild des Wagens überein? Wenn nicht, ist etwas faul (gestohlenes Fahrzeug?). Auch wenn nur der Verdacht besteht, sollte man die örtliche Polizei darüber informieren!
2. Wie groß war die Zahl der Vorbesitzer? Der Fahrzeugbrief gibt darüber Auskunft. Je mehr Vorbesitzer es gewesen sind, um so kritischer sollte man den Manta untersuchen.
3. Stimmt die Datierung der HU-Prüfplakette am hinteren Nummernschild mit der entsprechenden Angabe im Fahrzeugschein überein? Wenn nicht, müssen Sie sich unbedingt plausibel erklären lassen, warum dies so ist.
4. Ist der im Fahrzeugbrief genannte Halter des Manta mit dem Verkäufer identisch? Wenn nicht, muss dieser eine schriftliche Verkaufsvollmacht des Halters vorzeigen (z.B. Kommissionsvertrag) können. Fehlt es an einer solchen Vollmacht, kann etwas faul sein und Sie sollten von einem Kauf des Wagens absehen. Die Angaben im Fz.-Brief unbedingt mit den Daten des Personalausweises des Verkäufers vergleichen! Ist der Verkäufer nicht der Halter (hat aber eine Verkaufsvollmacht), sollte man sich bei Vertragsabschluss die Daten aus dem Personalausweis notieren (inkl. Nr. des Ausweises!) und die Vollmacht an sich nehmen.

Den Prüfbericht der letzten Abgasuntersuchung (AU) sollte man sich ebenfalls zeigen lassen. Bei Vertragsabschluss ist dieser Bericht unbedingt mitzunehmen, da man ohne ihn Probleme bei der Ummeldung bekommt.

Auch zu jeder Hauptuntersuchung gehört ein Prüfbericht. Man sollte ihn sich genau ansehen und bei der Begutachtung des Wagens prüfen, ob die in diesem Bericht ggf. aufgeführten Mängel behoben sind.

Kaufberatung Manta-A

von Ulrich Dickmann (Manta-A Website)

Karosserie

Wie viele andere Autos ist auch der Manta-A ziemlich rostanfällig, da man damals auf eine Hohlraumversiegelung verzichtete und der Unterboden lediglich eine Wachsschicht erhielt. Daher sollte der "erste Blick" den Bereichen gelten, die dem Steinschlag und Spritzwasser ausgeliefert sind.

Hier ist insbesondere die Schweißnaht zwischen Frontschürze und Lampenträger im Bereich der Stoßstangenhalterung zu inspizieren. Auch sollte man einen Blick in die vorderen Radhäuser werfen, die gerne zum Fußraum durchrosten (aber bei Rostbefall einfach mit einem neuen Blech zu verschweißen sind).

War das Radhaus in diesem Bereich schon seit langem durchgerostet, konnte das Wasser ungehindert unter den vorderen Teppich im Fußraum weiteren Schaden anrichten, der bis zum Durchrosten des Bodenblechs führen kann. Dann hat man nämlich eine klassische Durchrostung von innen nach außen. Ein Blick unter den Teppich im Fußraum sollte bei rostigen Radhäusern daher Pflicht sein! Möglicherweise ist hier (von außen verdeckt durch die Wagenheberaufnahme) erheblicher Rostfraß zu finden. Aber auch ein grundsätzlicher Blick unter den Teppich ist angeraten. Wer weiß, was da in den letzten Jahrzehnten alles "unter den Teppich" gekehrt wurde? Hier sollte auch den Innenschwellern ein Blick vergönnt sein, insbesondere bei Fahrzeugen mit Schiebedach.

Wenn man später unter dem Wagen das Getriebe überprüft, sollte man sich auch die Längsträger ansehen, die im Idealfall noch gut in Schuss sind oder bereits fachmännisch instand gesetzt sein sollten. Ist das nicht der Fall, findet man mindestens an den Innenflanken im Bogenbereich (ab Wagenheberaufnahme bis hoch zum Motorraum) mehr oder weniger durchgerostete Deckbleche vor. Will man diese selbst instand setzen, benötigt man entspr. Nachfertigungen und Geschick im Umgang mit Flex, Karosseriemeißel und Schweißgerät. Mehr Infos zur Instandsetzung der Längsträger finden sich in der Rubrik "Technik" auf der Manta-A Website (<http://www.manta-a-online.de/>).

Bei Modellen mit Zierleisten ist ebenfalls "Rost in Verzug". Ein gründlicher Blick auf das Blech an den Zierleisten (oder besser noch hinter die Zierleisten) verschafft Klarheit. Bitte dabei die Zierleisten an den Schwellern nicht vergessen!

Anschließend wird es Zeit, die Motorhaube zu öffnen. Die Stehbleche der Innenkotflügel rosten gern von außen nach innen durch, was sich mit einem Hämmerchen hörbar prüfen lässt. Den Ausbau der Batterie empfehle ich bei dieser Gelegenheit. Der Batteriekasten ist oft ebenfalls "durch", was sich bei Regen durch Wassereintritt im Fußraum bemerkbar macht. Da direkt unter dem Batteriekasten der Sicherungskasten befestigt ist, ist bei Regen auch die Stromversorgung stark gefährdet! Also: Batteriekasten unbedingt checken und den Ausbau der Batterie nicht scheuen!

Auch die Unterseiten der Türen rosten gerne vor sich hin. Wenn man die Türen öffnet, sollten diese sich dabei nicht senken. Falls doch, sind die Spannhülsen in den Scharnieren ausgelutscht (was man durch Austausch beheben kann) oder gar die A-Säule ist gammelig (was für den Nicht-Kauf des Fahrzeugs spricht!).

Auf dem Weg zu den hinteren Radläufen klopft man mit Hammer oder Schraubendrehergriff die Schweller ab (die Unterseite der Schweller dabei ebenfalls berücksichtigen). Ein anschließender Blick in die hinteren Radhäuser kann nicht schaden; das Abklopfen des Abschlussblechs und deren Ecken sollte ebenfalls vorgenommen werden. Hier darf nichts an- oder durchgerostet sein, wenn die nächste TÜV-Prüfung bestanden werden soll und man sich eine Reparatur selbst nicht zutraut.

Die bereits von außen mit Unterstützung einer Taschenlampe "besichtigten" Radhäuser sollten nun auch von innen kontrolliert werden. Dafür muss man zwar die Rückbank ausbauen,

Kaufberatung Manta-A

von Ulrich Dickmann (Manta-A Website)

aber der Aufwand gibt einem Gewissheit über den Zustand der hinteren Radhäuser. Zum Ausbau der Rückbank ist diese im Fußbereich in Richtung Kofferraum zu drücken, wodurch die Befestigungsschlaufen über die Haltetaschen gehebelt werden können. Im Zweifelsfall gibt der bisherige Besitzer des Wagens sicher gerne Auskunft oder baut die Rückbank selbst aus.

Motor

Je nach Ausführung sind die Motoren an sich relativ standfest. Ärger bereiten meist eher die Nebenaggregate, wie die Wasserpumpe ("alte Opel-Krankheit") und die Öl- und mechanische Benzinpumpe.

Die Wasserpumpe zeigt häufig Verschleißerscheinungen, die meist deutlich hörbar sind und den baldigen Tod der Pumpe ankündigen. Die Ölpumpe leidet ebenfalls an starkem Verschleiß, der jedoch seltener vorkommt als bei der Wasserpumpe. Eine schadhafte Ölpumpe macht sich durch verminderten Öldruck bemerkbar.

Die 1,6-Liter-Version mit 80 PS hatte oft Probleme mit der Zylinderkopfdichtung. Einen solchen Motor sollte man daher diesbezüglich genauer inspizieren.

Wer einen Kompressionsprüfer zur Hand hat, sollte die Kompression ebenfalls prüfen. Mindestens 8 bar sollten es pro Zylinder schon sein. Niedrigere Werte deuten auf defekte Ventile und/oder Kolbenringe hin. Vielleicht liegt es aber auch nur an einem falschen Ventilspiel, was man korrigieren kann.

Rasselnde Geräusche im Leerlauf lassen auf eine zu schwach gespannte Steuerkette vermuten. Dies kann man mittels des "Kettenspanners" am Motor jedoch ebenfalls in der Regel leicht beheben.

Getriebe

Undichte Dichtungen sind die Schwachstellen am Getriebe. Das fängt mit dem Simmering zur Kupplung an und hört mit dem Simmering zum Kardan auf. Ein Blick unter den Wagen (am besten von der Grube oder unter einer Hebebühne) gibt hier Aufschluss. Bei dieser Gelegenheit checkt man auch gleich die Dichtigkeit der Motorölwanne und prüft die Längsträger auf Rostbefall.

Defekte treten aber auch gelegentlich an den Synchronringen für den zweiten und den Rückwärtsgang auf. Derartige Schäden kann man natürlich nicht sehen, aber hören. Bei der Probefahrt sollte man also danach lauschen.

Kommen dabei jedoch merkwürdige Geräusche von der Hinterachse zu Gehör, dürfte dies an einem verschlissenen Differenzial liegen. Eine Reparatur kann teuer werden, wenn man eine Reparatur oder einen Austausch nicht selbst vornehmen kann oder keinen Ersatz hat.

Hört man dagegen komische Geräusche aus Richtung eines oder mehrerer Räder, dürfte(n) ein oder mehrere Radlager verschlissen sein, das/die dann dringend ausgetauscht werden muss/müssen.

Windgeräusche durch die Seitenfenster sind aufgrund der rahmenlosen Fenster fast normal. Erhebliche Windgeräusche rühren von verzogenen oder schlecht schließenden Türen her.

Kaufberatung Manta-A

von Ulrich Dickmann (Manta-A Website)

Elektrik

Defekte an der Elektrik lassen sich schnell durch den Test der einzelnen Stromverbraucher feststellen. Dazu gehört zunächst der Lichtcheck, einschließlich Blinker, Rückfahrcheinwerfer und Kennzeichenbeleuchtung. Funktionieren diese nicht, sollte zuerst geprüft werden, ob die entsprechenden Sicherungen und Glühbirnen O.K. sind.



1= Rückfahrcheinwerfer, 2=Blinker, 3=Schluß- u. Bremsleuchte

Korrodierte Kontakte sind jedoch meist die Übeltäter (insbesondere bei der Kennzeichenbeleuchtung). Ein Austausch der Kontaktschuhe und -laschen löst derartige Probleme aber mit wenig Aufwand.

Streikt der Rückfahrcheinwerfer unter Ausschluss der vorgenannten Fehlerquellen, dürfte der Rückfahrcheinwerferschalter defekt sein. Er befindet sich am Getriebegehäuse. Wird er dort überbrückt und der Scheinwerfer funktioniert, hat man den Spielverderber gefunden. Ebenso prüft man den Bremsscheinwerferschalter, wenn das Bremslicht nicht funktioniert. Dieser Schalter befindet sich hinter der Bremspedalstange und ist leicht zugänglich.

Schadhaft ist oft die Heckscheibenheizung. Ist die Sicherung O.K. und sind die Zuleitungen einwandfrei, sind meist die aufgedampften Heizdrähte "weggewischt" (also praktisch gar nicht mehr vorhanden). Wenn man Glück hat, ist der Heizdraht auch nur an einer (oder mehreren) Stelle(n) unterbrochen.

Ein Sorgenkind im Zusammenhang mit der Elektrik stellt auch die Tankanzeige dar. Rührt sich das Zeigeelement gar nicht, liegt dies an einem schadhaften oder hängenden Geber im Tank. Evtl. ist auch der Spannungsregler defekt, was durch eine falsche Kühlwassertemperaturanzeige unterstrichen wird. Ein neuer Spannungsregler, der hinten in der Instrumententafel eingesteckt ist, kostet inzwischen über 50,00 Euro. Der Austausch des Spannungsreglers ist mit etwas Aufwand verbunden, denn die komplette Instrumententafel muss dazu ausgebaut werden, was u.U. beim Lösen der Tachowelle Frickelei erfordert.

Die Elektrik/Elektronik der Einspritzanlage des GT/E (L-Jetronic) ist eigentlich ganz zuverlässig, aber wenn hier irgendwo ein Fehler vorliegt, hat man schlechte Karten. Eine konkrete Fehlerdiagnose ist kaum möglich; dazu sind spezielle Diagnosegeräte erforderlich, die nur Fachbetriebe besitzen. Sollte das Kaufobjekt also ein GT/E sein, der nicht vernünftig "in Gang kommen" oder der bei der Probefahrt nicht ordnungsgemäß laufen will, ist eine Fahrt zum Bosch-Dienst ratsam. Aber Vorsicht: Die Überprüfung der Einspritzanlage ist nicht kostenlos!

Aber vielleicht handelt es sich bei der störrischen Einspritzanlage ja auch nur um eine "Einstellungssache", die schnell erledigt ist. Im ungünstigsten Fall muss jedoch das Steuergerät ausgetauscht werden, was richtig teuer wird.

Irgendwo dazwischen liegen Defekte am Luftmengenmesser, den Sensoren, den Ventilen, der Relais oder an anderen Bauteilen der Anlage. Die Fehlerquellen sind vielfältig und können hier im Einzelnen nicht beschrieben werden.

Kaufberatung Manta-A

von Ulrich Dickmann (Manta-A Website)

Im Allgemeinen ist die Elektrik des Manta-A jedoch nur selten schadhaft. Die üblichen "Kleinigkeiten" wie oxidierte oder korrodierte Steckverbindungen, Kabelbrüche oder defekte Sicherungen können leicht selbst behoben werden.

Lenkung

Die Überprüfung der Lenkung sollte vor dem Kauf nicht vergessen werden. Hier ist zunächst die Lenksäule auf Axialspiel zu überprüfen. Dazu drückt und zieht man das Lenkrad von sich weg bzw. zu sich hin. Hierbei sollte sich die Lenkspindel nur geringfügig bewegen lassen. Ist das Axialspiel zu groß, ist das Lager der Lenkspindel ausgelutscht und muss ausgetauscht werden. Spätestens beim nächsten TÜV-Termin schickt der Prüfer Sie sonst ohne Plakette wieder nach Hause.

Während der Probefahrt achtet man darauf, dass sich die Vorderräder nach der Kurvenfahrt wieder gerade stellen. Bei dieser Gelegenheit achtet man auch darauf, dass der Wagen beim Bremsen nicht nach links oder rechts zieht. Später sollte man auch einen Blick auf die Gummimanschetten der Lenkgetriebe und der Spurstangenköpfe werfen. Sie sollten nicht gerissen oder spröde sein. Andernfalls müssen Sie ausgetauscht werden.

© by Ulrich Dickmann, 2011

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung des Autors ist es nicht gestattet, diese Kaufberatung oder Teile daraus in irgendeiner Form durch Fotokopieren oder ein anderes Verfahren zu vervielfältigen oder zu verbreiten. Dasselbe gilt auch für das Recht der öffentlichen Wiedergabe.