OPEL MANTA STORY

Die Rochen aus Rüsselsheim

Motor buch Verlag

Alexander F. Storz

Motor buch Verlag

Inhalt

Einleitung 4

Erster Teil: Opel Manta A

Kapitel 1: Geplant war er nicht: Der Weg zum Manta 10

Kapitel 2: Von der Stange, bestes Fitting: Technik und Motoren 34

Kapitel 3: Von Spartakus bis Luxus. Eine Frage des Geschmacks 46

Kapitel 4: Lederdächer, Coachlines und rote Schriftzüge 60

Kapitel 5: Jenseits der Großserie: Sondermodelle 72

Kapitel 6: Livin' in America: Der Manta als Exportschlager 86

Kapitel 7: Viagraspritzen für den Manta 96

Kapitel 8: Timmendorfer Strand: Premiere, Werbung und Fake News 108

Zweiter Teil: Opel Manta B

Kapitel 9: 13 Jahre Gültigkeit: Entwicklung und Design 126

Kapitel 10: Es ist eingeschenkt: Der Manta und die Technik 134

Kapitel 11: Variationen, Versionen, Werdegang, Weiterentwicklung 140

Kapitel 12: Für besondere Momente: Jenseits der Fließband-Norm 166

Kapitel 13: Fern von Bochum: Der Manta B im Ausland 176

Kapitel 14: Der Manta als Basis: Prototypen und Sonderkarosserien 182

Kapitel 15: Genetische Anlage oder Achillesferse: Manta-Tuning 190

Kapitel 16: »Steht ein Manta vor der Uni«: Witze und Filme 208

Kapitel 17: Der Renn-Rochen im Motorsport 214

Kapitel 18: Ein würdiger Erbe des Manta: Opel Calibra 232

Motorbuch Verlag

Einleitung

Im Zeichen des Rochen

Der Manta ist Kult. Womöglich der Kultigste aller Opel. Die zweite Generation, der Manta B, wurde zum Filmstar. Unvergessen ist die Komödie »Manta Manta« mit Til Schweiger und Tina Ruland, unvergessen sind aber auch die Manta-Witze, die über ihn in Folge des Films und des Tuningwahns in den 1990er Jahren gerissen wurden. Unbefleckt von derartigen Schmähungen blieb der Opel Manta A, der Ursprungs-Manta, der Erste. Sein Renommee ist perfekt, vom ersten Tag an. Er bewährte sich, als er neu und im Alltag zugange war, er erzielte gute Gebrauchtwagenpreise. Und heute ist er das angesagte Objekt in der Opel-Klassikerwelt und obendrein ein Star in der Szene des historischen Tunings. Egal ob Opel-Klassikertreffen oder Tuning-Meeting, der Manta A ist stets der Mittelpunkt. Er ist ein absoluter Sympathieträger. Das hat seine Gründe, und zwar mehrere. Opel selbst als Marke ist sympathisch, vor allem mit Blick auf die Vergangenheit. Opel hat eine uralte Tradition, als Autobauer seit 1899, also seit 124 Jahren, und im Gegensatz zu den Premiumherstellern ist Opel eine Marke des Volkes, eine Marke »von uns«. Wer heute in der Klassikerszene unterwegs ist, saß als Junge auf dem Rücksitz eines Opel Kadett C oder D, der Vater träumte vom Manta und womöglich kaufte er sogar einen, als die Kinder außer Haus waren. Und der Sohn träumte ebenfalls vom Manta, und vielleicht kaufte auch er sich einen, als die Ausbildung zu Ende war, vom ersten selbst verdienten Geld. Das verbindet, oftmals ein Leben lang. Ein Porsche, Ferrari oder Lamborghini ist natürlich ein Vollblutsportwagen und ein 911 Turbo oder ein Lambo Countach hing als Poster im Kinderzimmer. Aber solche Wagen blieben unerreichbar. Der Manta hingegen war damals erreichbar.

Auch als Klassiker ist er (halbwegs) erreichbar. Es gibt genügend davon, die Preise bewegen sich in Klassiker-Hochpreiszeiten nach oben, die Technik ist überschaubar, die Ersatzteilversorgung zunehmend schwierig. Technikteile bereiten kein Problem, Karosserie- und Innenraumteile hingegen schon. Man muss dennoch weder Millionär noch Ingenieur sein, um einen Manta zu fahren, zu unterhalten, zu pflegen. Und man hat alle Sympathien auf seiner Seite. Wer einen Manta hat, hat auch Freunde.

Es gibt etliche Versionen des Opel Manta A, Ausstattungsvarianten, Motorversionen, es gibt häufige und seltene Manta A, sportliche, luxuriöse, durchschnittliche, exorbitant schnelle und besonders lahme 1200er. Aber unterm Strich sind das alles Manta A, egal ob er einen 1,2-Liter-Motor mit bescheidenen 60 PS unter der Haube hat oder ob es sich um einen superseltenen TE2800 mit sechs Töpfen und satten 142 Pferden handelt. Manta ist einfach Kult. Das gilt für den Manta B ebenfalls. Und uneingeschränkt. Nur dass er von einfachen Geistern manchmal ein wenig belächelt wird. Wenn sie einen entdecken, erzählen sie einen uralten Manta-Witz, den sie sich gemerkt haben, klopfen sich dabei vor Freude auf die Schenkel, blicken effektheischend in die umstehende Menge und hoffen auf Zustimmung. Sie ernten keine Zustimmung. Sie ernten allenfalls mitleidige Blicke, die besagen: »Der hat doch gar nichts kapiert.« Der Manta B hatte seine schlimme und depressive Zeit, er war eine Witzfigur. Aber das war einmal. Er ist ein ernst zu nehmender Klassiker. Das bleibt er auch. Trotzdem der Film »Manta

Fachwerkidylle in Bad Herrenalb im Nordschwarzwald. Eine Szene aus den frühen 70ern mit ihren typischen Farben. Der rote Opel Rekord C am linken Bildrand wäre in den späten 60ern wohl kaum rot gewesen, und der rote Daf 44 rechts war ein ziemliches Individualmobil auf deutschen Straßen. Der sportliche Opel Manta A in Ocker mit Vinyldach (und mit billigen Radkappen aus dem Zubehörhandel) ist ebenfalls ein Repräsentant der Modefarben, während die vorbei fahrende DS schon immer einen Sonderfall darstellte, auch farblich.

Werksfotos sind steril, aber sie sind authentisch für den Neuzustand eines Fahrzeugs. Im Manta-Buch finden sich viele Werksfotos, aber eben auch szenische Privataufnahmen, die den Manta zeigen, wie er auf der Straße war, wie er war, als er schon ein paar Jahre auf dem Buckel hatte. Treffen eines Manta A mit einem 1968er Volkswagen 1300 in lichter Höh' mit Blick auf die Dolomiten.

Ein regnerischer Vormittag 1974. Der Manta SR wird selten von hinten fotografiert. Hier schon, an der roten Ampel am Flughafen München-Riem wartend. Und er beweist, dass ein Manta SR kein schwarzes Heckblech hatte. Das hatte nur der Manta GT/E.

Vor der Ruine des Berlin Anhalter Bahnhofs, in West-Berlin, der verbliebene Portikus-Torso: Ein sehr früher Manta SR ist havariert, noch mit den ersten Sportstahlfelgen, die es nur bis März 1971 gab. Der Abschleppwagen ist mindestens zehn Jahre älter als er, ein ziemlich herunter gewirtschafteter Borgward B 1500 F respektive B 611. Und natürlich keine West-Berliner Szene ohne beigefarbenen Doppeldeckerbus.

Eine Automonographie beginnt dort, wo das Auto beginnt, nämlich in seiner Entwicklungsphase. Ebenfalls früh ist seine Vorstellungsphase, die Pressepräsentation kurz vor der Markteinführung in Timmendorfer Strand. Es waren Vorserien-Mantas, die dort zur Verfügung standen, mit einigen, kleinen Eigenheiten. Der Manta L trägt Weißringreifen. Wohl kaum ein Manta L wurde mit derartigen Reifen ausgeliefert.

Einleitung

Manta« in die Zweite geht, im Frühjahr 2023. Der erste Film schlug ein: 1,2 Millionen Kinobesucher, 11,5 Millionen TV-Konsumenten auf RTL. Der zweite wird wohl seinen Erfolg haben, quasi eine Ü-50-Party für die alten Haudegen. Aber er wird das gute Renommee des Manta B nicht grundsätzlich beeinflussen oder gar ins Negative wenden können.

Es klingt wie ein Treppenwitz der Automobilgeschichte: Der Opel Manta war ursprünglich gar nicht geplant. Geplant war ein Nachfolger des Kadett B in denselben Karosserieversionen wie bisher, also auch Coupé. Im Verlaufe der Entwicklung wurde dieses Fahrzeug immer größer, zudem erkannte Opel, dass im eigenen Programm ein Modell zwischen Kadett und Rekord fehlte. Also wurde der Kadett-B-Nachfolger schlichtweg befördert, aus ihm wurde der Ascona. Und aus dem Coupé, das nunmehr kein Kadett Coupé, sondern ein Ascona Coupé war, wurde dank neuer Frontgestaltung eine eigene Modellreihe, der Opel Manta A. Aus Bochum!

Der Manta war, man muss es offen zugeben, nur eine Reaktion auf einen gewaltigen Angriff aus Köln. Der Ford Capri, 1968 erschienen, hatte eingeschlagen wie eine Bombe, Ford konnte sich vor Aufträgen und Käufern kaum noch retten - und das in einer Zeit der wirtschaftlichen Rezession. Niemand hatte das für möglich gehalten, und Opel konnte und durfte dieses Feld seinem Kölner Mitbewerber nicht kampflos überlassen. Der Manta wurde wie der Capri gestrickt: Auf Basis einer konventionellen Limousine entstand ein sportliches Coupé, preiswert dank Großserienproduktion, preiswert dank baugleicher Teile, preiswert dank eines überschaubaren Konstruktionsaufwandes - dabei höchst individuell. Capri und Manta zu fahren bedeutete, ein Coupé mit betörender Linienführung zu besitzen, das durchaus italienischer Herkunft hätte sein können, dabei aber vom engmaschigen und professionellen Servicenetz der Opel- und Ford-Händlerschaft zu profitieren.

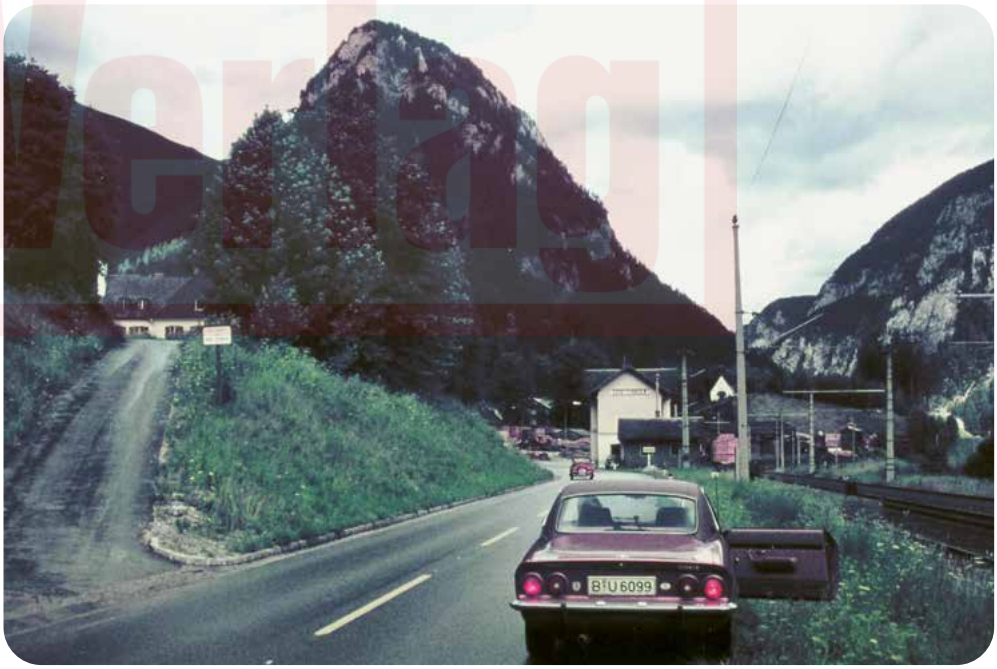
Das Ende der meisten Mantas, denen nicht das Privileg widerfährt, zum Klassiker reifen zu dürfen: Reinhard aus München zusammen mit seinem Freund Michl 1984 auf dem Weg zum Grillfest. Der endfertige Manta mit schwarzem Vorderkotflügel und nach rückwärtiger Berührung mit einer Straßenlaterne etwas onduliert. Im Fässchen im Kofferraum ist: was wohl? Natürlich Bier!

Die 1970er Jahre waren dem Genre des Sportwagens nicht wohl gesonnen. Die Ölkrise 1973/74, die exorbitanten Unfallzahlen mit immens vielen Verkehrstoten und eine um sich greifende Mentalität der Autoverteufelung sorgten für ein Umdenken sowohl bei den Kunden als auch bei den Herstellern. Stand zuvor der Fahrspaß im Mittelpunkt, so überwog nunmehr der Vernunftgedanke. Opel war gerüstet mit dem Manta. Er konnte nämlich beides: Dank seiner rassigen Linie sah er gut aus und machte Spaß, und dank seiner Großserientechnik war er vernünftig und halbwegs sparsam. Zwei Fliegen mit einer Klappe schlug Opel mit dem Manta, und in zwei Generationen sollte das Prinzip Manta bis 1988 leben.

VIPs zieren Briefmarken. Die Queen oder Abraham Lincoln oder der westdeutsche Bundespräsident oder Walter Ulbricht. Und der Opel Manta A im Jahre 2017.

Und danach begann der zweite Frühling. Der Manta erlebte keinen Tiefpunkt in den Augen seiner Fans, wie dies bei einem »normalen« Auto üblich ist - Renommee- und Wertabfall nach Produktionsauslauf, und erst mit zeitlicher Verzögerung der Adelsstand des Klassikers. Beim Manta gab es diese Delle in der Entwicklung vom Gebrauchtwagen zum Youngtimer nicht. Ein Manta war nie out. Das lag auch an der langen Produktionszeit. Der Manta A hatte einen normalen Lebenszyklus von fünf Jahren, aber der Manta B lief 13 Jahre lang vom Band - nie zuvor und nie danach wurde ein Opel länger gebaut. Der Manta A war bereits ein Youngtimer, als der Manta B noch fabrikneu zu haben war. Durch die lange Bauzeit und die mannigfachen technischen Übereinstimmungen zwischen Manta A und B war der Manta A ein einfach zu pflegender Klassiker. Noch als er neu zu haben war, in den späten 80ern, war der Manta bereits ein gerne gesehener Gast auf Opel-Treffen und ein Star im Szene-Flash, was sich bis heute nicht geändert hat. Sein Nachfolger,

Natürlich werden die Sondermodelle ausgiebig vorgestellt, quasi das Salz in der Manta-Suppe, die Kleinserien, die heute auf Alt-Opel-Treffen für Furore sorgen. Reinweiß mit ebensolchen Sportfelgen und einem frischen Streifen präsentiert sich der Manta Swinger....



..und in edlem Tarragonarot der Manta Berlinetta, als Sondermodell zur Welt gekommen und danach zum Serienmodell am oberen Ende der Palette befördert. Kein Manta A war luxuriöser als die Berlinetta.

Motor Buch Verlag

Einleitung

Manchmal muss man auch stark sein. Vor allem, wenn es um Mantas geht. Nicht jeder Manta durfte in Ruhe altern und sein Schicksal genießen. Dieser Plastikbomber mit Glashubdach steht noch 2022 jeden Tag im Freien, in Aydin in der türkischen Ägäis, und genießt das dortige Wetter und sein Dasein.

Auch im Winter, wenn es schneit: Manta B auf der ungesalzenen Nebenstraße, zusammen mit zwei Renault 4 und einem Golf I. Ein Wintermärchen.

Ein Manta bereitet seinen Menschen Freude. Ein junger Mann mit Manta bleibt nicht lange alleine. Zum Manta gesellt sich das Mädchen. Sie freut sich, ganz offensichtlich. Trendsetter der Lamellenstores (Szenejargon: »Katzentreppe«) an der Heckscheibe war der Lamborghini Miura. Und dann weitete sich die Mode aus, es gab sie als Zubehör in fast allen Größen zu kaufen.

Der erste Manta war ein Solitär, den zweiten gab es als Stufenheck- und als Schrägheck-Coupé. Letzterer war praktischer und baumarkttauglich. Aber das wollten die Manta-Piloten nicht. Der Manta CC bescherte Opel nicht den gewünschten Erfolg.

Solange der Opel Manta gebaut wurde, war Deutschland ein geteiltes Land. Nur als Gebrauchter kam er in die DDR. Aber er schielte bereits zuvor gen Osten und trieb sich nahe der Mauer um - hier im Blickkontakt mit einem Renault 16.

Von all den Serien-Mantas war der Manta 400 der heißeste. Wer ihn sich gönnte, leistete sich auch den Widebody-Kit. Aber serienmäßig war das nicht. Es gab auch schmale Manta 400. Der 400er wurde schmal geboren.

Motorbuch Verlag

Aber so richtig breit wurde der Manta ohnehin nicht in der Obhut von Opel. Die »Boah, is' der fett, Mann«-Manta sind Tuning-Exemplare, und zu den wildesten zählt der Mattig Extrem. Er wurde zum VIC. Das ist ein Very Important Car, denn er war der Hauptdarsteller im Film Manta, Manta, der im Frühjahr 2023 seine Fortsetzung findet.

Natürlich hatten die Dicken und Beflügelten auch ihre motorsportliche Bedeutung, und das Buch blickt sowohl auf die Rundstrecke (Kissling-Manta-400 mit Ronal-Turbo-Felgen von Peter Hass und Bernhard Schmittner auf dem Nürburgring)...

... als auch auf Henri Toivonen mit seinem Co Fred Gallagher hier im Norden Italiens in der Provinz Imperia nahe der Rivieraküste, zu Manta-Zeiten noch eine Mischung aus Schotterstrecke und Asphalt.

der Opel Calibra, ist heute zwar ebenfalls in die Szene integriert und wird als würdiger Manta-Nachfolger akzeptiert. Aber danach gelang es Opel nicht wieder, ein Coupé zu lancieren, das dem Manta das Wasser hätte reichen können.

Dieses Buch muss den Manta nicht dem Leser nahe bringen. Der Leser ist dem Manta nah, mehr oder weniger nah, denn jeder Klassiker- und vor allem jeder Opel-Liebhaber hat den Manta »auf dem Schirm«. Unbekannt ist er niemandem. Und nahezu niemand hat keine Meinung zum Manta. Diese Meinung will vorliegendes Buch mit Fakten unterstützen, mit Hintergrundwissen zur Manta-Geschichte, den Versionen und Varianten, dem Manta vor der Haustüre und im Ausland, den Steinmetz- und Irmscher-Versionen, es geht um Motorsport und Tuning, um Karosseriebau, die Freude am Manta und seinen Stellenwert im Rahmen des Opel-Programms. Dazu kommen auch Anekdoten, natürlich die Manta-Filme, es findet sich auch der eine oder andere Manta-Witz im Buch (muss ja sein!), dazu ein wenig Fachsimpelei, ohne sich in technische Details zu verlieren. Wer an seinem Manta schrauben möchte, benötigt Schrauberliteratur. Ihn bedient dieses Buch nicht. Freude am Buch haben diejenigen, die den Manta kennen und noch näher kennen lernen möchten, die in seine Geschichte eintauchen wollen, ihn historisch, ästhetisch und ein wenig soziologisch begreifen möchten. Nicht die Schrauber und Techniker, sondern die Träumer und Fahrer. Mit diesem Buch tauchen Sie in den Manta-Kosmos ein, zeitgenössisch und authentisch. Und genau so sind auch die Fotos, vorwiegend zeitgenössisch und authentisch, Werksfotos sowie Dias und Negative aus den 70ern und 80ern. Modernes digitales Bildmaterial bildet ebenso die Ausnahme wie Aufnahmen restaurierter Fahrzeuge. Uns sind Fotos schöner oder leicht angerosteter Mantas lieber als Restomod-Interpretationen des Szene-Flashs, und aus den Radios der Mantas in diesem Buch klingen Hits der 70er und 80er, teilweise noch in Mono. Als Techno aufkam, waren die hier abgebildeten Mantas bereits Geschichte.

Ulm, im Februar 2023

Alexander Franc Storz

Alles rot. Außen rot und innen rot. Selbst die Mittelkonsole rot. Die Berlinetta gab sich Ton in Ton, aber die Oberseite der Türverkleidungen und Armaturenbrett mit Lenkrad waren stets schwarz. Ausstattung eines Wagens des Modelljahrs 1977.

197 DM, getönte Scheiben 261 DM, Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte 255 DM, Dreipunkt-Gurte 164 DM, Recaro-Sitze 525 DM, Sperrdifferenzial 415 DM, Schiebedach 650 DM, etwas breitere Reifen (195/70 R 13 statt 185/70 R 13) 46 DM, Alufelgen 242 DM, Scheinwerfer-Wisch/Waschanlage 205 DM, Quarzuhr 66 DM, rechter Sportaußenspiegel 44 DM, Vinyldach 340 DM, Metalliclack 213 DM, Signalfarbe 105 DM. Es war also nicht schwierig, einen Manta GT/E mit mehr oder weniger sinnvollen Extras deutlich über 20.000 D-Mark teuer werden zu lassen. Nicht wenig Geld damals für einen Facharbeiter, und nicht vergessen werden darf, dass damals Finanzierungsmodelle für Privatkunden noch weitgehend unüblich waren. Man zahlte bar.

Zwar fuhren laut Opel-Erhebungen 68% aller Manta-Fahrer zuvor be-

Innen voll verkleidet, nirgends ist Blech zu sehen, auch nicht an den A-Säulen (wie bei anderen Mantas). Die Automatik harmonierte mit keiner Ausstattung besser als mit der Berlinetta. Das Holzfurnier wiederum harmoniert mit dem Rot nicht besonders.

Motorbuch Verlag

reits einen Opel, aber gerade die GT/E-Kunden kamen hauptsächlich von BMW. Opel nahm also gerne einen Dreier E21 oder einen 02er BMW in Zahlung. Und danach folgte meist wieder ein Opel (74 %) oder gar ein Manta (knapp 60 %). 5 % wanderten ab zu BMW, weitere 5 % zu Audi, »alle anderen sind nicht erwähnenswert«, so die interne Opel-Broschüre, die den »Mister GT/E« analysiert.

Opel betonte immer wieder gerne die Wahrhaftigkeit des GT/E, beispielsweise mit den Worten: »Das ist kein Promenadenauto mit aufgesetztem Rallye-Look« und sprach vom »ernsthaft sportlichen Fahren«. Nettes Detail: Der Manta ist offiziell ein Fünfsitzer, der GT/E nur für vier Personen zugelassen, aufgrund seiner sportlicheren Federungsauslegung. Wer ihn als Fünfsitzer nutzen wollte, konnte ihn durch verstärkte Hinterfedern auf immerhin 410 Kilo Zuladung und damit fünf Personen aufstocken.

Grob gesagt war der Manta GT/E ein Manta SR mit leicht anderer Optik und Einspritzmotor. Die Kriegsbemalung war in den Anfangsjahren nach wie vor serienmäßig. Auf sie zu verzichten, kostete allerdings keinen Aufpreis. Beim GT/E ist die komplette Haube mattschwarz, beim SR nur der mittlere Bereich zwischen den Sicken, und der schwarze Part umfasst hinten, zur Scheibe zu, ebenfalls mittig das Windleitblech und reicht nach vorne bis herab zur Stoßstange. Beim GT/E hingegen begrenzt die Haube den schwarzen Bereich nach rechts und links, das Windleitblech ist komplett mattschwarz und der vordere Bereich bis runter zur Stoßstange, je nach Modelljahr inklusive oder exklusive der Scheinwerferumrandungen. Seine Lenkung ist direkter übersetzt und ermöglicht dadurch einen engeren Wendekreis (9,9 anstelle von 10,3 Metern), das Fahrwerk ist empfindlich härter und verfügt über zusätzliche Stabilisatoren. Innen Recarositze, Zusatzinstrumente (Drehzahlmesser, Öldruckanzeige, Voltmeter), Dreispeichen-Sportlenkrad und schwarzer Dachhimmel, außen Frontspoiler, 6-Zoll-Sportfelgen mit 185/70er Reifen, auf Wunsch sogar 195/70er, von hinten charakterisiert durch das mattschwarz lackierte Heckblech.

Grundfarbe schwarz, aber die Sitzbezüge hell. Opel kehrte beim Manta B von der Praxis ab, dass ein GT/E-Interieur zwangsweise einfarbig schwarz zu sein hat. Gut zu sehen: Die A-Säulen sind innen nicht verkleidet.

Seitenschutzleisten strecken die Linie: GT/E im April 1977 als Neuwagen auf dem Händlerhof. Die seitlichen Zierleisten mit PVC-Einlage waren anfangs nur bei der Berlinetta in Serie, allen anderen, auch dem GT/E, wurden sie damals mit 120 D-Mark in Rechnung gestellt.

Motor Buch Verlag

Kapitel 18

Wenn einer Opel Manta heißt, so ist er schwierig zu beerben. Es waren riesige Fußstapfen, die das entschlafene Opel-Coupé hinterlassen hatte. Die Mammutaufgabe, den Manta zu ersetzen, wurde dem Opel Calibra zuteil. Und er hat sie geschafft! Die Manta-Kunden akzeptierten den Calibra vollauf als Nachfolger »ihres« Autos. Das Rezept des Opel Calibra war dasselbe wie dasjenige, welches zu zwei Manta-Generationen führte: Man nehme einen ausgereiften Mittelklassewagen und karossiere ihn neu, dazu einige sportliche Zutaten, und fertig war das Sportcoupé.

Über ein Jahr mussten die Manta-Freunde warten, bis sie einen Calibra kaufen konnten. Zwar stand der Prototyp im September 1989 auf der IAA, die Auslieferung begann aber erst im Juni 1990. Sein Technikspender, der Opel Vectra A, war zu diesem Zeitpunkt bereits 21 Monate lang auf dem Markt und somit ausgereift. Erhard Schnell ist zusammen mit Wayne Cherry der Künstler, der die Außenhaut zeichnete. Prinzipiell reiht sich der Opel Calibra stilistisch in die Sportcoupés seiner Zeit ein. Lange, kraftvolle Motorhaube und so genanntes Two-Box-Design. Schnell entschied sich für eine Kombination aus Schräg- und Stummelheck, also für eine große Heckklappe, kombiniert mit einem angedeuteten Stufenheck, was den Opel Calibra im Profil von der Konkurrenz wohltuend abhob. Und er entschied sich gegen noch etwas: Die Klappscheinwerfer, eine Mode der Zeit. Sie haben unbestritten Vorteile. Ihr Hauptmanko ist aber: Sie machen Autos gesichtslos. Der Opel Calibra hat ein Gesicht. So schmal waren Breitbandscheinwerfer bei einem Großserienauto noch nie, bis der Calibra kam. Mit den schmalen Augenschlitzen, gepaart mit der strengen, umlaufenden Gummiauflage der Stoßfänger und dem grimmigen Grill, machte der Opel Calibra nachhaltigen Eindruck. Mit seiner Markteinführung einher ging sogleich ein Superlativ: Sein Luftwiderstandsbeiwert lag bei cw = 0,26, Weltrekord für ein Großserienfahrzeug. Der Opel Calibra hielt ihn zehn Jahre lang, erst dann wurde er vom Honda Insight und Audi A2 entthront.

Die Technik teilte der Opel Calibra weitgehend mit seinem Konzernbruder Vectra, allerdings trug er keine einfache Verbundlenker-Hinterachse wie dieser, sondern eine Schräglenkerachse mit Miniblockfedern, Stabilisator und Teleskopstoßdämpfern. Das Facelift zum Modelljahr 1995 kann fast nicht als solches bezeichnet werden: Opel-Emblem im Kühlergrill statt auf der Motorhaube, Kleinigkeiten im Innenraum, weiße Grundfarbe der Armaturen.

Wie sein Vorgänger Manta überlebte der Calibra seinen Organspender Vectra A, wenngleich nur um zwei Jahre. Der Calibra startete mit den beiden 2-Liter-Motoren mit Zwei- oder Vierventiltechnik (115 respektive 150 PS), wobei schon der 115-PS-Calibra gut für mehr als 200 Stundenkilometer war. Die 150-PS-Version rannte sogar Tempo 223. Im März 1992 erweiterte Opel das Calibra-Programm um den unheimlich starken 2.0 Turbo, 245 km/h schnell und ein maximales Drehmoment von immerhin 280 Nm. Zwar schwächer, aber um zwei Zylinder angereichert, war der Opel Calibra 2.5 V6. Er sprach eine andere Zielgruppe an. Die 170 PS starke Maschine aus dem Omega MV6 lief seidenweich, hatte eine ebenso sanfte wie nachdrückliche Kraftentfaltung und machte aus dem Opel Calibra ein richtig komfortables Reisecoupé,