



Der A11 im aktuellen Zustand.

## Vom Rochen zum Hai: i2800 - das Sechszylinder-Sportcoupe von Irmscher

Schon mit dem Erscheinen des Opel Manta B 1975 rätselten die Fans: Kommt er, oder kommt er nicht? Der ultimative Manta mit der geballten Kraft aus sechs Zylindern, der Anti-Porsche – davon träumten viele. Und wie nahe liegend die Idee war, hatte schon im Vorjahr die belgische Firma Transeurop Engineering (TE) bewiesen: Dort wurde der 2.8 Liter-Motor des Commodore A GS mit Zenith-Doppelvergäsern und 142 PS in den Manta A montiert. Doch schon 1975 endete die Produktion des TE 2800 mit dem Konkurs der Firma. Bis dahin waren immerhin 79 Einheiten des Sechszylinder-Rochens gefertigt worden. Für den Vertrieb hatte in Deutschland zunächst Steinmetz gesorgt. Nachdem wegen der fallenden Nachfrage im Zuge der ersten Ölkrise auch dieses Unternehmen aufhören musste, kam der TE 2800 in das Programm von Irmscher im schwäbischen Winnenden. Dort blieb er, bis Transeurop

Engineering die Produktion einstellte. Doch die Inspiration für die Idee kam auch aus Rüsselsheim selbst: Früher als andere hatte Opel die Möglichkeit entdeckt, verhältnismäßig große Motoren in kleinere Modelle zu setzen. Stand beim Rekord A-6 noch die Laufkultur im Vordergrund, boten Commodore, Kadett B Rallye und später Ascona schon merklich rasantere Fahrleistungen als die normal motorisierten Schwestermodelle. Für den Manta B war werksseitig eine solche Transplantation aber nicht vorgesehen. Den Commodore gab es schon, den Monza sollte es bald geben – und der Einbau des potenten Sechszylinders in den Manta-Motorraum passte auch nicht in die Logik der Großserienfertigung. Durch den Vertrieb des TE 2800 ermutigt, unternahm Günther Irmscher Anfang 1976 den Anlauf, dem Manta B ein größeres Herz einzupflanzen. Die Wahl des Antriebsaggregats fiel dabei wieder auf den

größten angebotenen Sechszylinder aus Rüsselsheim, und der 2.8-Liter-Motor des Commodore B GS/E passte einigermaßen gut in das Vierzylinder-Abteil. Einzig der Kühler wurde vor die vordere Quertraverse versetzt, wo er von zwei davor montierten Elektroventilatoren Luft zugeführt bekam. Um einen ca. zehn Zentimeter hohen Buckel auf der Motorhaube zu vermeiden, tauschten die Winnender die D-Jetronic von Bosch gegen die flacher bauende Zenith-CL-Einspritzung. Hierdurch büßte das Triebwerk des Irmscher i2800 gegenüber dem des Commodore GS/E zwar 5 PS ein, leistete also „nur“ noch 150 PS, was durch das geringere Gewicht und die strömungsgünstigere Karosserie wieder wettgemacht wurde. Beim Getriebe wurden das ZF- sowie das Getrag-Getriebe vom Kadett C GT/E verbaut. Über eine verstärkte Kardanwelle gelangt die Kraft an die Hinterachse mit einer Übersetzung von 3:18 einer



**A11 aus der Schweiz vor der Umlackierung in Orange. Zu diesem Zeitpunkt fehlten die Embleme noch**



**A02 ab 1999. Nach Unfall wieder neu aufgebaut**



**A03. Stark verbaut und kaum originale Teile vorhanden**



**A07 Sondermodell der „weißen Flotte“ aus der Schweiz. Dieser i2800 ist zu 90% original und der einzige mir bekannte 2.8er in der originalen Lackierung**



**Hecksicht des A07 mit orig. Emblem**

Differenzialsperre mit bis zu 40% Wirkung. Natürlich benötigte das Fahrwerk wegen des höheren Motorgewichtes eine neue Abstimmung. Die härteren Federn und Bilstein-Sportstoßdämpfer wirkten im Verborgenen, die Absenkung der Karosserie um immerhin 20 mm fiel hingegen sofort auf.

Geplant war eine Kleinserie von 100 Exemplaren des offiziell irmscher 2800 genannten Sportcoupes. Der Kaufpreis wurde bei der ersten Ankündigung im März 1976 mit rund 21.000.- DM angegeben, im Oktober 1976 waren es bereits 23.000.- DM, und zum Start der Serienproduktion war er mit 27.850.- DM festgeschrieben. Im März 1978 belief sich der Kaufpreis schon auf 28.100,80.- DM – und das ohne die umfangreiche Aufpreisliste zu bemühen.

Der i2800 war Irmachers Start als Kleinserienhersteller, und bedingt durch die umfangreichen Eingriffe sowie die eigenständige Entwicklung trug der irmscher 2800 weder die Herstellerbezeichnung Opel noch den Namen Manta. Die Fahrzeuge bekamen eigene Fahrgestellnummern, die aber auf den von Opel vergebenen ursprünglichen Nummern basierten. Es wurden jeweils ein A und die Folgenummer der Fertigung angehängt. So wurde z.B. aus dem Manta B mit der Fahrgestellnummer 59 65 001234 der irmscher 2800 mit der Nummer 59 65 001234 A27. Diese Erweiterung wurde hinter der sich rechts im Bodenblech des Beifahrersitzes befindlichen Nummer eingeschlagen. Das Typenschild, vorne rechts im Motorraum, wurde gegen eine von Irmacher gefertigte Variante ausgetauscht

Im Zuge des Kooperationsvertrags mit Opel wurden komplette Fahrzeuge in den Serienlackierungen aus dem Manta-Programm nach Winnenden geschickt und dort auf Halde gelegt. Dies erklärt z.B. auch, warum der A25 erst 1979 seine Erstzulassung erhielt, obwohl er bereits am 29. August 1975 vom Band gelaufen war. Als Besonderheit ist es noch anzusehen, dass die Modelle A01, A02 und

A25 als Werkswagen bei Opel Tageszulassungen erhielten. Diese drei i2800 waren Vorserienfahrzeuge, die später in die Gesamtproduktion übernommen wurden.

Zur Verwendung kam die Berlinetta-Version (Modellbezeichnung SZL, Modell Nr. 59), lediglich die ersten beiden 2.8er (A01 und A02) wurden auf der Basis des Manta Standard (Modellbezeichnung SZ, Modell Nr. 58) gefertigt.

Die Karosserieanbauteile wie Frontschürze, Heckspoiler und die Radlaufverbreiterungen stammten bei den Vorserienmodellen noch von Zender. Erst mit dem Beginn der Serienproduktion kamen eigenständige Irmacher-Anbauteile ins Programm. Bei den Vorserienmodellen war am Heck eine lackierte Stahlstoßstange verbaut, die Heckstoßstange aus Kunststoff existierte zu diesem Zeitpunkt nur auf dem Reißbrett und wurde somit erst 1977, zu Beginn der Serienproduktion, an den Fahrzeugen verbaut. Bei der Entwicklung der Karosserieanbauteile und während der Vorserie arbeitete Irmacher eng mit dem Opel-Design zusammen. In den ersten Testberichten diverser Automagazine waren daher auch nur Vorserienmodelle im Einsatz, die neben der Stahlstoßstange auch noch das ab Werk verbaute Interieur besaßen. Weiter verfügten die ersten Testfahrzeuge auch noch nicht über die i2800-Embleme an Front, Heck und Seiten. Rechtzeitig zum Anlauf der Serie im Mai 1977 waren dann alle speziellen i2800-Teile für Karosserie und Innenausstattung verfügbar. Bei den Lackierungen konnte man die serienmäßigen Farben aus dem Manta-Programm wählen oder gegen einen Aufpreis in Höhe von 2200,- DM die so genannte Paradiesvogel-Lackierung ordern. Die meistgewählten Farben waren Signalgelb Nr. 445, Signalblau Nr.224, Polarweiß Nr.452 und Bernstein gold Nr.425. Bei Polarweiß und Bernstein gold wurden gerne die Zweifarbenlackierungen Polarweiß mit unten abgesetztem Hellgrau Nr. 351 oder Bernstein gold mit Haselbraun Nr. 463 geordert.

Die Innenausstattungen wurden, soweit farblich passend, im Serienzustand belassen, jedoch wurden die vorderen Sitze gegen Recaro LS Sportsitze getauscht. Gegen einen Aufpreis von 2224,34.- DM standen auch Recaro LS Sitze mit passender Rückbank in Velours zur Wahl. Folgende Farbvarianten gab es: Braun mit beigefarbenen Längsstreifen durchzogen und schwarz mit silbernen Längsstreifen.

Im April 1978 präsentierte Günther Irmischer unter dem Titel „Die weiße Flotte“ eine Sonderserie für Kadett C, Ascona B, Rekord E und Manta B. Auch der i2800 wurde in diese Serie einbezogen und präsentierte sich von da an in Polarweiß, unten hellgrau abgesetzt. Beide Farben trennte ein feiner roter Dekorstreifen, der sich über die gesamte Fahrzeuglänge zog. Weiße ATS-Alufelgen komplettierten den Weißen aus Winnenden. Dieser Serie waren die Recaro LS in schwarz zugeordnet, was jedoch in Anbetracht des um knapp 3000,- DM gestiegenen Kaufpreises nicht ins Gewicht fiel. Ob dieser hohen Forderung erstaunt es allerdings, dass die i2800 der „weißen Flotte“ knapp 25 % der gesamten Produktion ausmachten. Für gut 30.000,- DM bekam man 1978 sicherlich Autos, die, bedingt durch die Serienproduktion, qualitativ hochwertiger waren, jedoch machte gerade das Individuelle beim i2800 den Reiz aus – damals wie heute.

Aus den Plänen, 1979 dem i2800 den neuen 3.0 E-Motor vom Opel Monza einzuverleiben, wurde leider nichts. Nach nur 27 gefertigten Exemplaren wurde die Produktion eingestellt. Sechs Fahrzeuge fanden den Weg in die Schweiz und wurden damals über den Opel Händler Wolf vertrieben. Die restlichen i2800 blieben in Deutschland.

Erst 1983/ 84 rollte mit dem i300 wieder ein Irmischer-Sechszylinder-Manta aus der schwäbischen Produktionshalle. Dieser i300 war wie der i2800 ein eigenständiges Irmischer-Modell und gilt somit als legitimer Nachfolger des irmscher 2800

Seit ich mir im Februar 2001 den i2800 A25 zugelegt habe, interessiert mich die Historie dieses raren Sechszylinder-Rochens. 2002 rief ich das „irmscher 2800 Register“ ins Leben und konnte bis dato folgende dreizehn Exemplare ausfindig machen: A01, A02, A03, A07, A11, A12, A13, A14, A16, A20, A22, A23 und A25. Zurzeit laufen über den Schweizer Sektionsleiter, Herrn Rene Bigler, Nachforschungen in der Schweiz. Dort befinden sich noch zwei weitere i 2800, über die bis auf Bilder und vage Berichte keine näheren Informationen vorliegen. Meldungen über angebliche Exemplare in Österreich und Frankreich haben sich bis heute nicht bestätigt.

Derzeit bekannte irmscher 2800 und deren Originalzustand als Manta B ab Werk

#### **Modell:**

A01 Deutschland

#### **Chassis-Typ:**

SZ – 58 Manta Standard

#### **Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

November 1975

#### **Erstzulassung als irmscher 2800:**

1978

#### **Orig. Motor mit Nummer:**

1.9E/Mot.-Nr. 0030099

#### **Orig. Getriebe:**

Viergang

#### **Orig. Lackierung:**

signalgelb 445

#### **Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

#### **Anmerkung:**

Vorserienmodell in der Paradiesvogel-Lackierung; dieses Modell wurde für die meisten Testberichte verwendet, originale Frontschürze und Frontemblem

#### **Modell:**

A02 Schweiz

#### **Chassis-Typ:**

SZ – 58 Manta Standard

#### **Auslieferung ab Werk (Rüsselsheim):**

26. Mai 1976

#### **Erstzulassung als irmscher 2800:**

1. März 1977

#### **Orig. Motor mit Nummer:**

1.6N/Mot.-Nr. 0400959



*Der A07 beim Umbau vom originalen 2,8-Liter-Motor auf den 3.0E. Hier sind auch noch die originalen Breitbandscheinwerfer verbaut. Die Windsplits auf den Kotflügelkanten sind zeitgenössisches Irmischer-Zubehör*



*A11 mit originalestem 2.8 ltr. Motor, der jedoch auf die D-Jetronic rückgerüstet wurde. Seit 2007 ist zusätzlich ein Kompressor verbaut*



*A11 im originalen Zustand von 1978. Der Wagen war in Bersteingold / Nr.425 lackiert. Hellbraun wurde bei Irmischer unten herum beilackiert. Auf diesem Bild hat der A11 noch alle orig. Anbauteile und Embleme. Das Fahrzeug verunfallte im Frontbereich leider stark. Zum Zeitpunkt der Reparatur war kein Frontblech mit zwei Schlitzen (Manta B1-Baureihe) vorhanden, so dass der A11 seitdem mit der Vierschlitz-Front der Manta B2-Baureihe versehen ist.*



*originaler Motor im A23*



**A22 mit originalem Frontemblem und originaler Innenausstattung. Ehemals Sondermodell der „weißen Flotte“**



**Einstellarbeiten an einem noch unbekanntem i2800 aus der Schweiz. Dieses Bild zeigt den 2.8er bei der damaligen irmscher -Vertretung in der Schweiz, dem Opel Händler Wolf. Dieses Exemplar hatte eine Doppelvergaseranlage verbaut**



**Der unbekannte i2800 in einer der vom A01 bekannten Paradiesvogel-Lackierung ähnlichen Ausführung.**



**Motor - Frontansicht des unbekanntem i2800**



**Seitenansicht des Motors. Sehr schön ist die Doppelvergaser - Anlage zu sehen**

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

signalorange 509  
auf Kundenwunsch in  
Bernsteingold 425 umlackiert

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

beige/ hellbraun

**Anmerkung:**

Vorserienmodell und vermutlich der erste i2800 in der Schweiz, stark verbaut mit Mantel Bausatz, kaum originale Teile vorhanden

**Modell:**

A03 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Rüsselsheim):**

24. Mai 1977

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

5. Januar 1978

**Orig. Motor mit Nummer:**

1.9S/Mot.-Nr. 15119020

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

signalgelb 445

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

kaum originale Teile vorhanden, stark verbaut mit Lexmaul M400 Bausatz

**Modell:**

A07 Schweiz

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

14. November 1977

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

Mai 1978 in der Schweiz

**Orig. Motor mit Nummer:**

1.9S/Mot.-Nr. 1558853

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

polarweiß 452  
(Sondermodell „weiße Flotte“)

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

optisch und technisch zu 90 Prozent original, Stahlschiebedach nachgerüstet

**Modell:**

A11 Schweiz

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

21. November 1977

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

15. Februar 1978 in der Schweiz

**Orig. Motor mit Nummer:**

1.9N/Mot.-Nr. 0251419

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

bernsteingold 425

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

beige/hellbraun

**Anmerkung:**

viele originale Anbauteile, Embleme vorhanden, 2.8 Liter mit Kompressor

**Modell:**

A12 Deutschland

(Fahrstellnummer wird vom Besitzer nicht freigegeben, daher sind tiefer gehende Nachforschungen nicht möglich)

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk:**

Januar 1978

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

April 1978

**Orig. Motor mit Nummer:**

nicht nachvollziehbar

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

nicht nachvollziehbar

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

nicht nachvollziehbar

**Anmerkung:**

Piecha Cabrioumbau, Erstzulassung auf Günther Irmischer sen.

**Modell:**

A13 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

16. Februar 1978

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

18. Mai 1978

**Orig. Motor mit Nummer:**

2.0S/Mot.-Nr. 0151897

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

polarweiß 452

(Sondermodell „weiße Flotte“)

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

original Recaro LS-Sitze,

original Felgen

**Modell:**

A14 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

20 Februar 1978

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

31. Mai 1978

**Orig. Motor mit Nummer:**

2.0S/Mot.-Nr. 0154822

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

brillantgelb 445

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

originale Innenausstattung,

Frontschürze und Auspuff,

Stahlschiebedach

**Modell:**

A16 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

2. Juni 1978

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

22. August 1978

**Orig. Motor mit Nummer:**

2.0S/Mot.-Nr. 0208304

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

polarweiß 452

(Sondermodell „weiße Flotte“)

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

beige/hellbraun

Anmerkung: originale Frontschürze

und Verbreiterung, original Recaro

LS-Sitze, Stahlschiebedach

**Modell:**

A20 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**9. Januar 1976 (geplant für Export  
nach Italien)**Erstzulassung als irmscher 2800:**

April 1979

**Orig. Motor mit Nummer:**

1.2S/Mot.-Nr. 0994688

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

signalblau 224

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

originale Innenausstattung,

originale Verbreiterungen,

Stahlschiebedach

**Modell:**

A22 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

6. Februar 1979

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

3. Mai 1979

**Orig. Motor mit Nummer:**

2.0S / Mot.-Nr. 03386682

**Orig. Getriebe:**

Viergang

**Orig. Lackierung:**

polarweiß 452

(Sondermodell „weiße Flotte“)

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

originale Innenausstattung,

ZF-Getriebe,

Front- und Heckemblem vorhanden

**Modell:**

A23 Deutschland

**Chassis-Typ:**

SZL – 59 Manta Luxus/Berlinetta

**Auslieferung ab Werk (Antwerpen):**

13. März 1979

**Erstzulassung als irmscher 2800:**

8. Juni 1979

**Orig. Motor mit Nummer:**

1.2N/Mot.-Nr. 0363642

**Orig. Getriebe:**

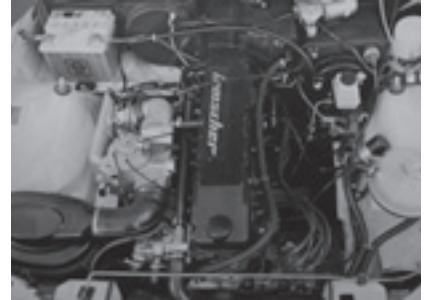
Viergang

**Orig. Lackierung:**

signalblau 224



Der A20 im Zustand von 1999 und bis auf den 400er Heckspoiler sowie die Felgen im optischen Originalzustand



originaler Motor aus dem einzigen Prospekt über den irmscher 2800



Prospektbild



Das "irmscher 2800 Register" präsentierte sich 2007 bei den irmscher tuning days mit den Modellen des A25, A07 und A11



irmscher 2800 Präsentation auf dem Autosalon in Genf 1977. Dieses Bild zeigt den i2800 noch als Vorserienmodell mit Opel-Logo an der Front, sowie einer lackierten Stahlstoßstange.



Messepräsentation des irmscher 2800 im Frühjahr 1977



Messepräsentation des irmscher 2800 im Frühjahr 1977



Der A01 in der Paradiesvogel-Lackierung. Der A01 war das Modell, das für die meisten Testberichte verwendet wurde



Der A23 im Zustand seit 2000. Einzig die Sitze sind noch original. Motor 3.0-24V, Cockpit BMW. Das Typenschild fehlt



Im Mai 1976 gezeigte Skizze des geplanten Irscher-Sechszylinder-Manta



Prototyp des i2800 beim Testbericht von 1976 in der rallye racing. Dieses Bild zeigt vermutlich den späteren A25

**Orig. Polster/Innenausstattung:**

schwarz

**Anmerkung:**

,

**Technische Daten**

**Motor:**

Wassergekühlter Sechszylinderreihenmotor Commodore B GS/E (2.8 Liter H-Motor)

**Hubraum:**

2784 ccm

**Verdichtung:**

9,4:1

**Leistung:**

150 PS bei 5500 U/min

**Drehmoment:**

21,4 mkp bei 3800 U/min

**Einspritzung:**

Zenith Einspritzung der DVG

**Getriebe:**

Getrag 256/9.1

**Getriebe-Übersetzungen:**

1.Gang	3,36
2.Gang	2,16
3.Gang	1,58
4.Gang	1,24
5.Gang	1,00
Rückwärtsgang	4,00

**Getriebe:**

ZF S5 18/3

**Getriebe-Übersetzungen:**

1.Gang	2,99
2.Gang	1,76
3.Gang	1,30
4.Gang	1,00
5.Gang	0,874
Rückwärtsgang	3,57

**Hinterachs-Übersetzung:**

3,18

**Hinterachssperre:**

42 %

**Fahrwerk: Federn**

30 mm, Bilstein - Gasdruckdämpfer

**Felgen:**

7 J 13 ET 20 ATS Leichtmetallfelgen in Silber oder Schwarz/poliert

**Reifen:**

195/70 HR 13

gegen Aufpreis auch 205/60 HR 13

**Leergewicht:**

1130 kg

**Gewichtsverteilung vorn/hinten:**

630/500 kg

**Leistungsgewicht:**

7,5 kg/PS

**Höchstgeschwindigkeit:**

212 km/h

**Beschleunigung 0-100km/h:**

8,5 sec.

**Anbauteile Karosserie**

Die Vorserienmodelle wurden mit dem Karosseriebausatz Typ 2.351.01.3, bestehend aus Frontspoiler, Radabdeckungen vorn/ hinten, Schmutzleisten und Heckspoiler von Zender bestückt. Ab der Serienproduktion wurden baugleiche Teile von Irscher verwendet (Preise Stand 1976)

- Spoilerstoßstange
- „irmscher markant“  
Teile-Nummer 26 01 158  
Preis: DM 272,00

- Satz Radlaufabdeckungen  
Teile-Nummer 26 01 150  
Preis: DM 355,00

- bestehend aus:
- Vorne links  
Teile-Nummer 26 01 155

- Vorne rechts  
Teile-Nummer 26 01 156

- Hinten links  
Teile-Nummer 26 01 153

- Hinten rechts  
Teile-Nummer 26 01 154

- Schmutzleiste links  
Teile-Nummer 26 01 244  
Preis: DM

- Schmutzleiste rechts  
Teile-Nummer 26 01 245  
Preis: DM

- Heckspoiler  
Teile-Nummer 26 01 159  
Preis: DM 194,00

- „irmscher top“  
Teile-Nummer 26 01 179  
Preis: DM 314,98

- Heckstoßstange  
Teile-Nummer 26 01 179  
Preis: DM 314,98

- „irmscher spezial“  
Teile-Nummer 26 01 179  
Preis: DM 314,98

- 5 ATS Felgen 7 J 13 ET 20  
Preis: DM 910,00

- Ausführung Silber  
Teile-Nummer 61 10 068  
Preis: DM

- Ausführung Schwarz/poliert  
Teile-Nummer 61 10 069  
Preis: DM

- **Lederlenkrad mit Prallplatte**  
Teile-Nummer 71 18 365  
Preis DM 154,63

**Innenausstattung**

- **Recaro-Sitze „ Idealsitz LS“**
- **Sitz links**  
Teile-Nummer 70 02 212  
Preis: DM
- **Sitz rechts**  
Teile-Nummer 70 02 213  
Preis: DM
- **Velours-Streifenbezug gegen Aufpreis**
- **Schwarz/Silber**  
Teile-Nummer 70 02 200  
Preis: DM 134,84
- **oder Braun/Beige**  
Teile-Nummer 70 02 200  
Preis: DM 134,84

**Aufpreisliste für Sonderzubehör (Stand März 1978)**

- **Colorverglasung rundum**  
Preis DM 252,25
- **Stahlschiebedach**  
Preis DM 624,58
- **Vinyldach**  
Preis DM 327,92
- **Scheinwerfer-Wischer-Anlage**  
Preis DM 197,77
- **Nebelschlussleuchte**  
Preis DM 50,46
- **Bereifung 215/60 VR 13**  
Preis DM 232,25

Günter Kari \*2621

*Anm. d. Red.: Mehr Infos und Bilder gibt es hier:  
<http://www.mantab.secudo.net/>  
Ein solches Register, wie es Günter Kari in beispielhafter Weise führt, lebt natürlich von Informationen. Wer etwas zu weiteren Fahrzeugen weiß: Nachricht bitte an Günter Kari oder die Redaktion.*



Der A01 als Vorserienmodell von 1976



Der A01 im aktuellen Zustand mit 3.0-24V-Motor. Im Original besaß er den 2,8 Liter mit „Schwedenkopf“



Der aktuelle Zustand des A20 mit 3.0E-Motor. Die originale Frontschürze ist nun am A25 verbaut.



Heckansicht des A25. Einzig der Kamei-Heckspoiler entspricht nicht den originalen Anbauteilen. Die Heckjalousie ist zeitgenössisches Zubehör.



Vorderansicht des A25 mit originalen Anbauteilen. Die Irmscher - Windsplits sind zeitgenössisches Zubehör.



Seitenansicht des A01 im originalen Zustand

**DAS JUBILÄUM: 30 JAHRE TECHNORAMA!**

Technorama®

- Seit 1979 der Marktplatz für Oldtimer und Teile in Europa!

**Ulm, 02. und 03. Mai 2009**

- 40.000 m<sup>2</sup> Messegelände, über 20.000 Besucher
- Oldtimer- und Teilemarkt für Auto & Motorrad
- über 850 Aussteller aus ganz Deutschland & Europa
- Clubstände, Sammlerfahrzeuge, Motorsport, Sonderschauen, Teile & Zubehör für alle Fabrikate
- internationales Traktoren- & Schleppertreffen
- zum 30. Jubiläum viele Sonderthemen
- großes Oldtimertreffen bis B.J. 1965

**Öffnungszeiten:**

- Samstag von 09:00 bis 18:00 Uhr
- Sonntag von 09:00 bis 16:00 Uhr

**Anmeldeunterlagen jetzt anfordern!**  
**Alle Infos, Bilder und News im Internet!**  
[www.technorama.de](http://www.technorama.de) | 0049 (0)731 189680

MEMA messe & marketing | [www.technorama.de](http://www.technorama.de)