

Gelukkig nietverkocht





Soms moet je in het leven keuzes maken... noodgedwongen, omdat jouw toekomst je er toe dwingt. Keuzes die je met pijn in het hart moet nemen. Als dan toch blijkt, dat die toekomst er rooskleuriger uitziet dan voorspeld, is het fantastisch de genomen keuze nog terug te draaien. Een ietwat vreemde inleiding misschien voor een verhaal over Leo Bénard en zijn unieke Opel.



Wie in de jaren '70 de autosport op de voet volgde, kent hoogstwaarschijnlijk Leo Bénard. Leo speelde namelijk een belangrijke rol daarin. Al toen hij pas zijn rijbewijs had, in 1968, deed hij mee aan puzzelritten en slalomwedstrijden. Hij ging ook in 1978 de oostgrens over om in Duitsland heuvelklims te rijden. Zijn eerste 'rallywapen' was een NSU 1200 TT, maar al snel volgden Opels, met name de A- en B-Ascona. Zijn liefde voor Opels kwam tot stand, omdat hij als klein jochie bij Opel-dealer Van der Kooij in Vlaardingingen rondliep, een garage bij Leo om de hoek. Hij was daar kind aan huis en werkte al snel mee in de werkplaats. Van der Kooij sponsorde Leo later in zijn autosportcarrière en dat deed hij niet onverdienstelijk. In 1978 werd Leo namelijk kampioen in Nederland en Duitsland in de slalom met een Kadett GT/E. Vervolgens behaalde hij zijn racelicensee en was hij vooraan te zien op circuits zoals Zandvoort. In 1979 t/m 1985 reed hij daar mee met een Ascona i2000, gebouwd door Henk van de Lee uit Driebergen. Privé reed hij ook in een Ascona en wel in de gelimiteerde versie 400, één van de drie destijds in Nederland. In 1985 werd het racestuur 'aan de wilgen gehangen' nadat hij drie jaar was vreemd gegaan in de Toyota Cup Race. En dan... Met racen verdiende Leo niet voldoende en daarom stond hij op werkdagen voornamelijk in de slagerij die hij van zijn vader had overgenomen. Door een verkeers-circulatieplan werd de

winkel gesloten, en... dat biedt kansen! Want die winkel werd omgebouwd naar garage waarin een Kadett GT/E kwam te staan. Die wagen had echter nog wat werk nodig, wat maar niet afkwam.

"Op een gegeven moment kocht ik nabij Borculo de Manta Cabriolet. Ik was met een Kadett GT/E bezig, maar ik wist niet zozeer wat ik er mee moest gaan doen. Ik wilde in ieder geval niet meer racen," begint Leo zijn relaas. "Zo'n cabrio vond ik wel apart. Ik heb onderzocht waar de auto vandaan is gekomen. Hij is in 1984 gebouwd en afgeleverd aan een Duitse Opel-dealer waar hij vier jaar heeft binnen gestaan. Hij was door iemand 'een soort van besteld' en die persoon nam de wagen niet af. Degene die hem uit Coburg in Duitsland heeft gehaald in 1994 heeft hem 700 km rijdend over de weg naar huis gereden en in zijn loods gereden en pas na vier jaar op kenteken gezet." De Nederlandse verkoper had helaas totaal geen documentatie meer, omdat zijn huis in de brand heeft gestaan. De auto is als standaard coupé door de Opel-fabriek afgeleverd. Een klant van de hiervoor genoemde Duitse dealer heeft de wagen na vier jaar stilstand om laten bouwen met een nieuwe 2.0i-motor. "Ik heb een mail van een Duitser gehad naar aanleiding van een forumdiscussie, die vertelde dat de firma Leidinger cabriolets en targa's bouwde." En zo kwam Leo achter de naam van het bedrijf dat de carrosserie had omgebouwd. Wij hebben contact gezocht met Hermann Leidinger van het gelijknamige Leidinger Tuning GmbH in Merzig-Brotdorf (D). Hij vertelde vele Opels te hebben omgebouwd, maar – of d'n duvel ermee speelt – ook hij heeft hiervan niets aan documentatie bewaard. Jammer... Er waren overigens meerdere bedrijven die Manta's ombouwden naar cabriolet, zoals de firma Piecha Automobile in Lauffen/Rottweil (D) die zijn versie introduceerde op de IAA autotentoonstelling in Frankfurt in 1987. Het verschil met

"Ik legde de motor erin en het was werkelijk ongelooflijk: sleutel omdraaien en hij liep!"

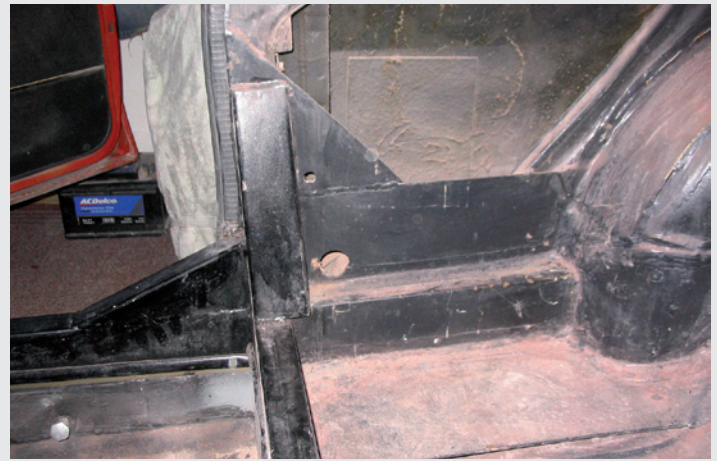




de Leidinger-versie is dat Piecha's Manta wel over een neerklapbare kapconstructie bezit, terwijl Leo's Leidinger simpelweg een dicht dak heeft dat met drukknoppen vastgemaakt kan worden. De Leidinger is dus een echte 'mooi-weer-auto'. Volgens Leo zou met wat aanpassingen de cabriokap van een BMW E46 er op moeten passen, maar daaraan heeft hij geen behoefte. Dit is namelijk niet origineel en Leo toert er enkel in bij mooi weer.

De Duitse tuners Hintermeier - de firma Cartech in Oldenzaal was distributeur in Nederland - en Mantzel maakten de Manta-B ook 'open' en verbreedden de carrosserie daarnaast aanzienlijk; erg populair in de jaren '80 geïnspireerd op de Ferrari Testarossa. Targa-uitvoeringen waren er eveneens, onder andere van Klostermann. Maar van de Leidinger-cabriolet zijn er circa drie exemplaren overgebleven, zo schat Leo in.

Toen Leo zijn Manta kocht, was de carrosserie heel erg slecht. "Het leek wel of de auto een paar jaar buiten had gestaan." Leo had een zwakke rug en was daarmee niet in staat fanatiek een auto te restaureren. Hulp vond hij bij een bevriende plaatwerker die elke vrijdag vanuit Brabant naar Vlaardingen (bij Rotterdam) reisde om pas zondag weer terug te gaan. Allereerst werd de Manta in de oude slagerij geheel gedemonteerd, nadat de Kadett GT/E die daar al jaren stond, werd verkocht en de opbrengst hiervan zijn goede doel vond in de Manta. Na de demontage kwam het werk dat menig hobbyrestaurateur vreest... het kaal maken van de carrosserie. Met borstels en beitsels gingen de heren weekend na weekend als mijnwerkers te keer. "Achteraf hebben wij daar wel spijt van gehad," vertelt Leo, "stralen was wellicht beter geweest." Het resultaat was niettemin hetzelfde: het plaatwerk toonde zijn naaktheid en hiermee ook zijn zwakke plekken. Een simpel 'faceliftje' volstond helaas niet om de body weer jaren





strak te houden. Voor vele 'ledematen' was de enige optie het inbrengen van nieuw plaatwerk. De dorpels moesten volledig vernieuwd worden, evenals de chassissinten en de wielkasten. Delen van de bodem zagen ook de slijptol en de lastoorts. Zelfs de complete voetenbak aan de bestuurderszijde moest er nieuw ingelast worden. De portieren waren op kritieke plekken zo knapperig als Knäckebröd, maar gelukkig kon Leo nog twee goede portieren vinden.

De wagen werd vervolgens in de epoxyprimer gezet, wat geheel in eigen beheer gedaan werd in de oude slagerij. Daarna een laag bootlak over de onderzijde en het interieur, een anti-roestlaag van Dinitrol en een vloeibare wax in de holle delen. De Ferrari-rode lak werd er door een professioneel bedrijf opgespoten.

Het onderstel had ondertussen een revisie ondergaan middels nieuwe rubbers en busen. Via de Opel-club had Leo Bilstein-schokbrekers gekocht die het sportieve imago onderstrepen.

De aandrijving geschiedt door een tweeliter injectiemotor, maar dit is niet de originele. Die originele motor heeft Leo er nog wel bij, maar hij legt uit: "Van de eerste Nederlandse eigenaar hoorde ik, dat dat motorblok een i200-motor (Irmischer getuned blok, red.) is met een nokkenas die pas boven de 4.500 toeren wat gaat doen. Ik kon op een gegeven moment een tweeliter injectiemotor kopen die door Opel-Duitsland was gereviseerd. De Duitse verkoper had zijn wagen total loss gereden, maar de motor had hij keurig opgeborgen en geconserveerd en 15 jaar stilgezet. Ik legde de motor in mijn Manta en het was werkelijk ongelooflijk: sleutel omdraaien en hij liep!"

Leo kocht de wagen met een rood-zwart interieur van een Manta GSi Exklusiv, waarschijnlijk is de wagen hierop gebaseerd wat onder andere te zien is aan de vier ronde koplampen; alhoewel deze uitvoering door Irmischer pas in 1985 werd geïntroduceerd en Leo's exemplaar uit 1984 is. Misschien een latere inbouw?

Die Exklusiv-bekleding was lelijk en versleten. Tijdens de onderhandeling met de Nederlandse Manta-verkoper, hoorde Leo hem zeggen dat hij op zolder nog een i200-interieur had liggen. Leo's handelsgeest klopte op zijn schouder en fluisterde in zijn oor, dat hij dat interieur erbij moest vragen of anders ging de deal niet door. De verkoper had centjes nodig en dus ging hij al snel in op het voorstel. Nu zit er dus een prachtig Irmischer i200-interieur in met van die grote Opel-logo's op de stoelbekleding.





“De verkoper had centjes nodig en dus ging hij als snel in op het ‘take-it-or-leave-it’-voorstel.”

De verdere details van de restauratie zorgden niet voor hoofdbreken. Het uitlaatsysteem was nog goed en is helemaal standaard gebleven. De velgen zijn zwart gespoten en de rest is bijzaak.

De verstevigingen aan de carrosserie die noodzakelijk zijn om de stijfheid te behouden, zijn duidelijk te zien in het interieur. De eerste constatering is zodra je het portier opent: de onderzijde van de portieropening is verstevigd. Onderaan het dashboard is over de volle wagen-

breedte met kokerprofielen een soort brug gelast en aan de bodem verbonden. Het geheel is niet echt subtiel weggewerkt, maar functioneert wel; geen kraakje te horen tijdens het bochtenwerk blijkt later tijdens een proefrit.

“Ik heb ‘m te koop gehad op het internet, maar er nu af gehaald. Hij heeft er een half jaar opgestaan, maar ik wil hem liever niet meer verkopen.” Leo werd namelijk behoorlijk ziek met minder goede vooruitzichten. “Maar ik ben door een operatie weer redelijk de ouwe,” verklaart hij opgetogen. Gelukkig was zijn liefde op wielen nog niet verkocht en dat gaat nu dus nog niet gebeuren.

Toerend door de omgeving van Vlaardingingen op zoek naar een fotolocatie, zie ik Leo duidelijk genieten van zijn unieke cabriolet. Voetgangers kijken ons na en bij stoplichten merk je dat omstanders bewonderenswaardige blikken werpen op de Ferrari-rode Manta. Een unicum! |

SPECIFICATIES OPEL MANTA LEIDINGER CABRIOLET (1984)

Motor	4 cilinder in lijn
Cilinderinhoud	1979 cc
Boring x slag	95 x 69,8 mm
Compr.verh.	9,4 : 1
Brandst.voorz.	LE-Jetronic brandstofinj.
Vermogen	110 pk/5.400 tpm
Koppel	162 Nm/3.400 tpm
Transmissie	handgeschakelde vijf versnellingsbak
Wieloph. v.	onafh. McPherson, schroefveren, stabilisator
Wieloph. a.	starre as met Panhardstang, schroefveren, stabilisator
Remmen v.	schrijfremsen
Remmen a.	trommelremmen
Gewicht	ca. 1.100 kg
Banden	195/60 HR14
Topsnelheid	192 km/u
0-100 km/h	10 sec.
Prijs (1984)	€ 8.865,-
Waarde nu	€ 15.000,-

