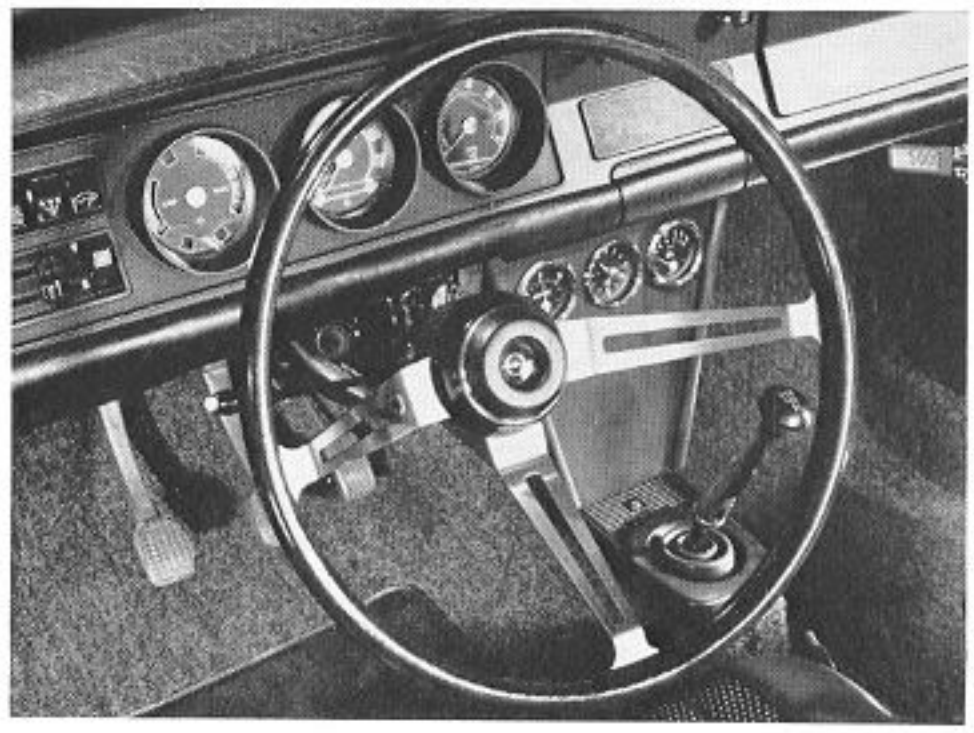
Für Sportfahrer:

OPEL RALLYE KADETT

Um den Wünschen vieler Sportfahrer gerecht zu werden, entschloß man sich bei OPEL, auf der Basis des Kadett-Coupés ein Fahrzeug mit ausgeprägten sportlichen Eigenschaften zu schaffen. Man hatte sich zum Ziel gesetzt, eine für ein Wettbewerbsfahrzeug verhältnismäßig hohe Lebensdauer sowohl aller Fahrwerksteile wie auch des Motors zu erreichen. Äußerlich ist der Rallye-Kadett an dem doppelten seitlichen Rallyestreifen, zwei schwarzen, blendfreien, mattlackierten Flächen auf der Motorhaube, Lochfelgen mit Gürtelreifen, verchromtem Doppelauspuff und zwei zusätzlichen Jod-Weitstrahlern zu erkennen.
Abgesehen von einigen Abweichungen, entspricht das Fahrwerk dem der übrigen Kadett-Modelle. Die Räder sind serienmäßig zur Verbesserung der Bodenhaftung mit breiten Sportfelgen, auf denen Gürtelreifen mit Schlauch montiert sind, ausgerüstet. Die Befestigung erfolgt mit verchromten Hutmuttern. Die Bremsanlage mit Bi-Vac-Bremshilfe hat zwei Kreise, mit Scheibenbremsen für die Vorderräder und Trommelbremsen für die Hinterräder.

Die Leistung des 1,1-Ltr.-S-Motors wurde um 5 DIN-PS auf jetzt 60 DIN-PS bei 5600 U/min. erhöht. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 9,2 und das maximale Drehmoment von 8,3 kpm wird über den beachtlichen Drehzahlbereich von 3500 bis 4500 U/min. abgegeben. Die höheren Lagerdrücke für Kurbelwelle und Pleuel werden von Speziallagern aufgenommen. Man verzichtete auf extreme Spitzenleistung des Motors zugunsten einer abgerundeten Triebwerkscharakteristik, wodurch zum einen Laufkultur und Dauerhaftigkeit dieses zuverlässigen Triebwerkes erhalten blieben und zum anderen die Nachteile einer überzüchteten, im Stadtverkehr kritisch zu fahrenden Maschine, vermieden wurden. Der seitherige Vergaser wurde durch zwei Solex-Vergaser ersetzt und mit einer Hochleistungsauspuffanlage ausgerüstet. Die Stromerzeugung erfolgt mittels Drehstromgenerator.
Der Rallye-Kadett beschleunigt von 0 auf 80 km/h in 10,5 sec., von 0 auf 100 km/h in 16,5 sec. und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h. Der Kraftstoff-Normverbrauch liegt bei ca. 8,0 Ltr. pro 100 km.

Um Blendreflexe zu vermeiden, wurde das Wageninnere in lichtschluckendem Mattschwarz gehalten. Im Blickfeld des Fahrers befindet sich neben den üblichen Instrumenten anstelle der Zeituhr ein Drehzahlmesser mit einer Anzeige bis 7000 U/min. Ampèremeter, Öldruckanzeige und Zeituhr sind in einem Instrumententräger auf der Schaltkonsole angeordnet. Das Lenkrad ist als Sicherheits-Sportlenkrad mit 3 Metallspeichen, tiefliegender gepolsterter Nabe und splittersicherem Kranz ausgebildet. Die Instrumententafel ist oben und unten gepolstert, Griffe und Armlehnen bestehen aus Weichplastik. Die Betätigung der Scheibenwaschanlage erfolgt über eine Fußpumpe mit automatischer Wischereinschaltung. Die Sitze sind mit perforiertem Kunstleder bezogen, Dreipunkt-Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer sind serienmäßig.



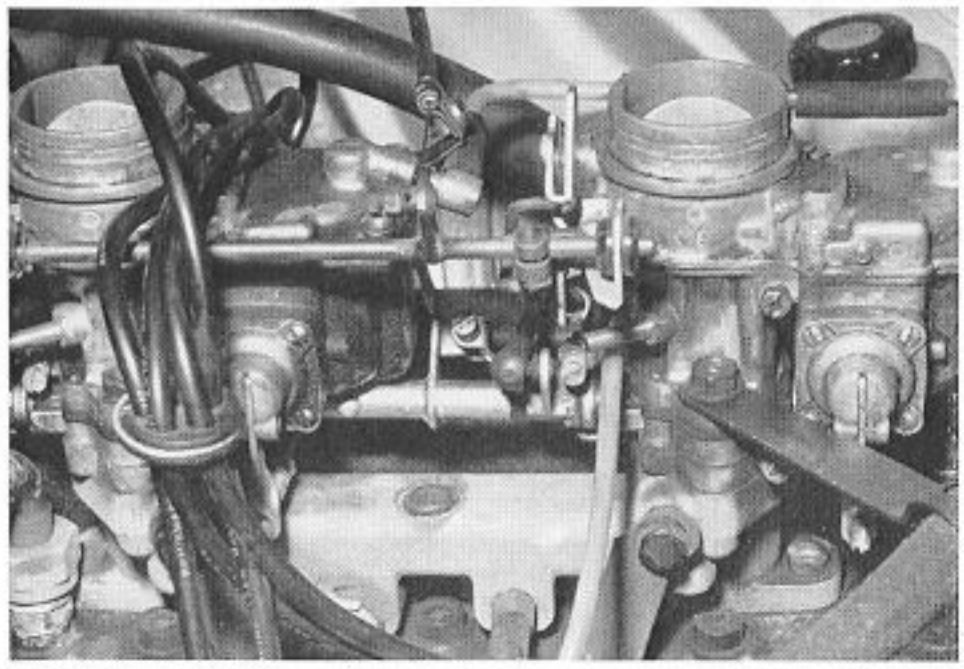
TECHNISCHE DATEN

FAHRWERK	**Hinterachsgetriebe:**	
	Übersetzung	4,125
	Zähnezahl Tellerrad	33
	Zähnezahl Kegelrad	8
	Räder:	
	Felgenbauart	Tiefbettfelge mit Lochscheibe
	Felgengröße	5 J x 13
	Reifenart	Radialreifen mit Schlauch
	Reifengröße	155 SR 13
	Instrumente (Anzeigebereich)	
	Tachometer	20 bis 180 km/h
	Drehzahlmesser	400 bis 7000 U/min.
	Öldruckmesser	0 bis 5 kp/cm²
	Ampèremeter	–30 bis + 30 A
	Zusatzscheinwerfer	
	Bauart	Weitstrahler, einstellbar für Fernlicht
	Glühlampe	Halogenlampe Y 12 V / 55 W
	Signalanlage	
	Bauart	Tellerhörner
	Anzahl	2
MOTOR	**Motorhauptdaten**	
	Größte Leistung DIN 70 020	60 PS bei 5600 U/min.
	Größtes Drehmoment	8,3 kpm bei 3500 bis 4500 U/min.
	Zylinderdurchmesser	75 mm
	Hub	61 mm
	Verdichtungsverhältnis	9,2
	Kraftstoffverbrauch DIN 70 030	ca. 8,0 Ltr./100 km
	Kurbelgehäuseentlüftung	Zweikreisentlüftung
	Vergaser	
	Anzahl und Typ	2 – Solex 35 PDSI – 2
	Lufttrichterdurchmesser	26 mm
	Hauptdüse	x 112,5
	Leerlaufdüse	55
	Luftkorrekturdüse	110
	Luftfilter	
	Bauart	Naßluftfilter

PRÜF- UND EINSTELLWERTE

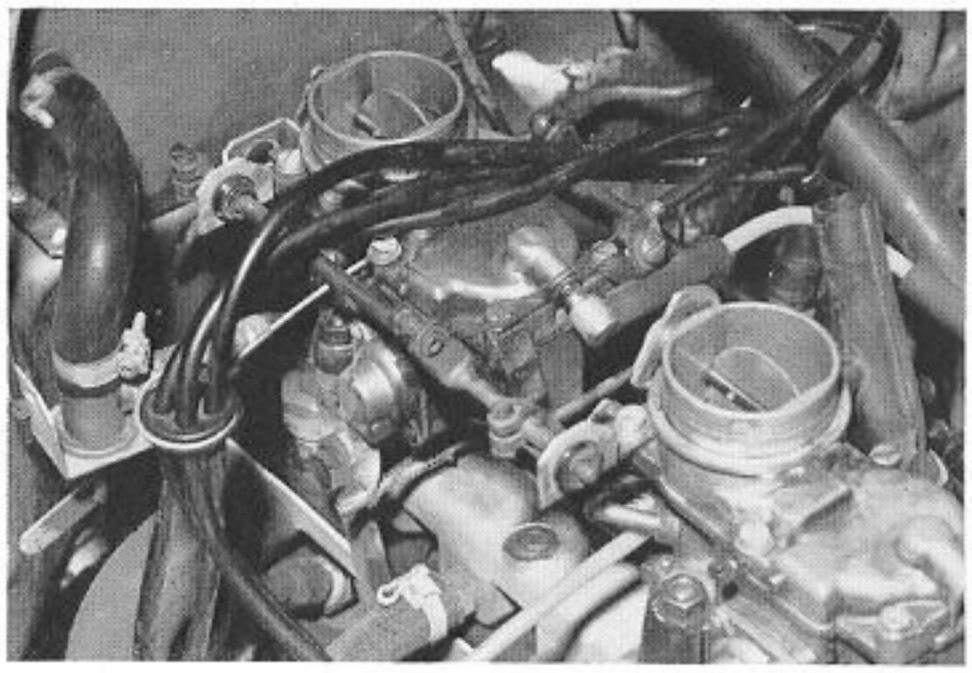
Motor:	
Ventilspiel mm	E = 0,15, A = 0,25
Bedingung	bei kalter oder warmer Maschine
Zündung:	
Zündfolge	1-3-4-2
Kontaktabstand mm	0,4-0,5
Schließwinkel in Grad	58 ± 3°
Schließzeit in %	56 ± 3%
Zündzeitpunkt	o. T.
Zündkerzen-Elektrodenabstand mm	0,7-0,8
Zündkerzen:	AC 43 F oder Bosch W 200 T 35
Vergaser:	
Leerlaufdrehzahl U/min.	950 bis 1000
Bedingung	60°-80° C Öltemperatur mit Luftfilter
Bremsen:	
Bremspedalspiel	ca. 7 bis 9 mm
Belagreststärke Scheibenbremse	2 mm
Bremsvordruck	min. 0,3 atü
Entlüftungsdruck	1,5 atü
Handbremswirkung – Beginn	2. bis 3. Raste
Reifendruck:	
vorn	1,3 atü
hinten	1,7 atü
Vorderradeinstellung:	
Bedingung	unbelastet, vorgeschr. Reifendruck
Vorspur (10' entspr. ca. 1 mm)	0,7-2,7 mm, 0° 7'-0° 28'
Sturz	0° 40' $^{+30'}_{-1°}$
Nachlauf	1° 25' $^{+1°}_{-2°}$
Dem Innenradeinschlagwinkel = 20° zugeordneter Außenradeinschlagwinkel (bei Vorspur = 0)	18° 30'

ZWEIVERGASERANLAGE

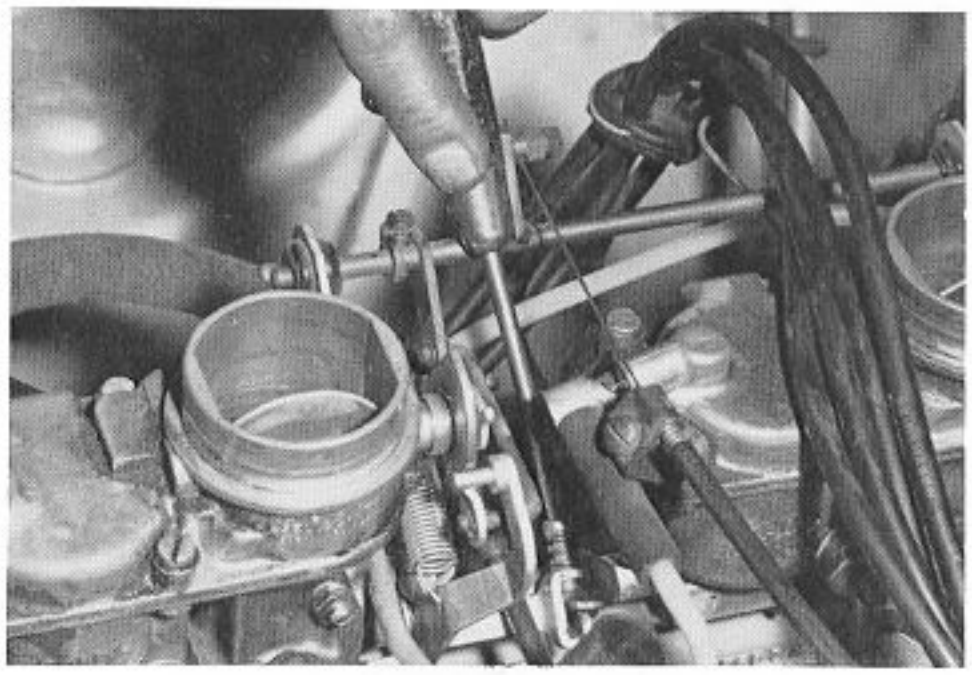


Allgemein: Die Vergaseranlage des Rallye-Kadett setzt sich aus zwei Vergasern, die dem der übrigen Kadett-Modelle in Aufbau und Wirkungsweise entsprechen, zusammen. Die Betätigung der Drosselklappenhebel erfolgt über eine Wellenverbindung, auf welcher eine Kupplung mit Einstellschraube zum gleichzeitigen Einsetzen beider Vergaser vorhanden ist. Der Starterzug schließt bzw. öffnet über ein Gestänge beide Starterklappen zugleich. Im Ansaugkrümmer befindet sich ein Ausgleichkanal, der die Aufgabe hat, den Füllungsgrad durch auftretende Gasschwankungen nicht zu beeinflussen.

Leerlaufeinstellung: Die Leerlaufeinstellung ist grundsätzlich bei betriebswarmer Maschine vorzunehmen. Zur exakten Einregulierung sind unbedingt ein Drehzahlmesser sowie ein Synchro-Testgerät erforderlich. Beide Luftfilter sind abzunehmen und die Stellung der Starterklappen zu überprüfen. Bei gezogenem Starterzug müssen beide Starterklappen geschlossen und bei hineingeschobenem Starterzug beide vollkommen geöffnet sein (Abb.: Starterklappe geöffnet).



Die Einstellschraube an der Kupplung zwischen den Vergasern ist so weit zurückzudrehen, daß genügend Spiel zwischen Schraube und Mitnehmerhebel vorhanden ist.

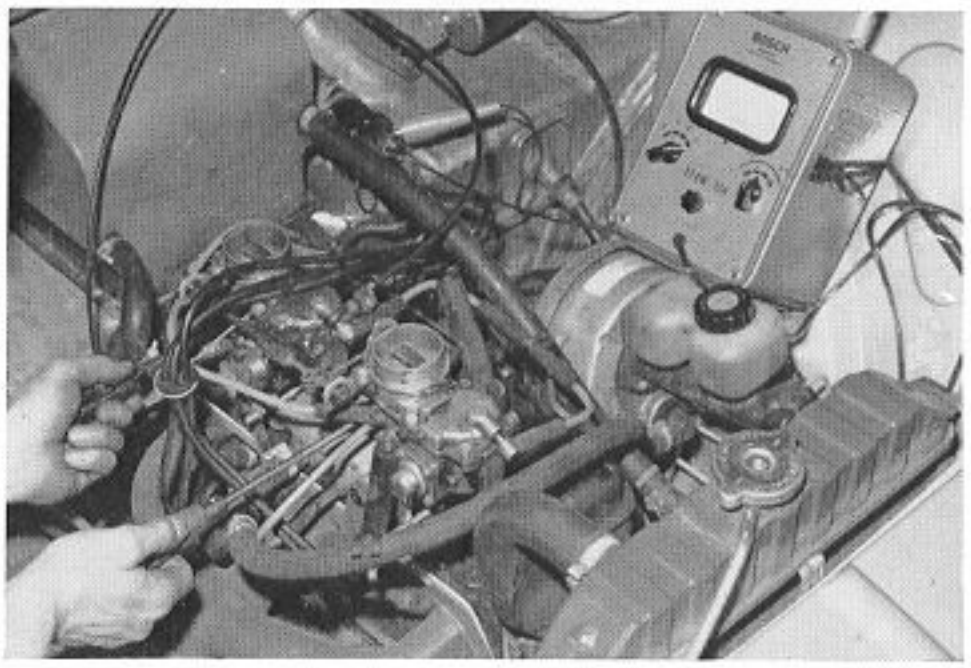


Grundeinstellung:

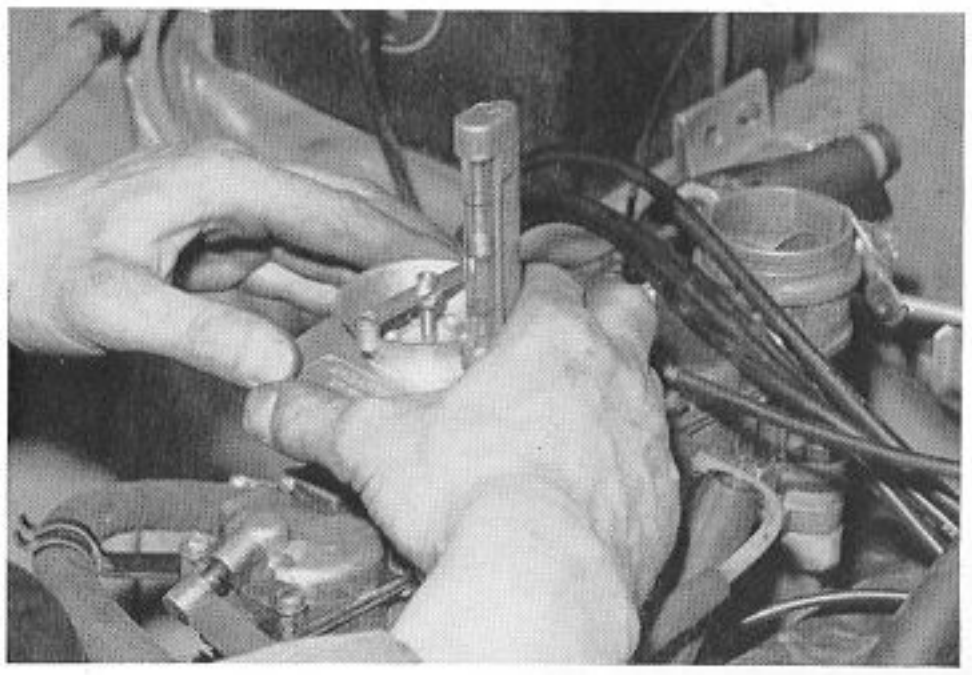
a) Gemischregulierschrauben ganz hineindrehen, dann 1½ Umdrehung herausschrauben.

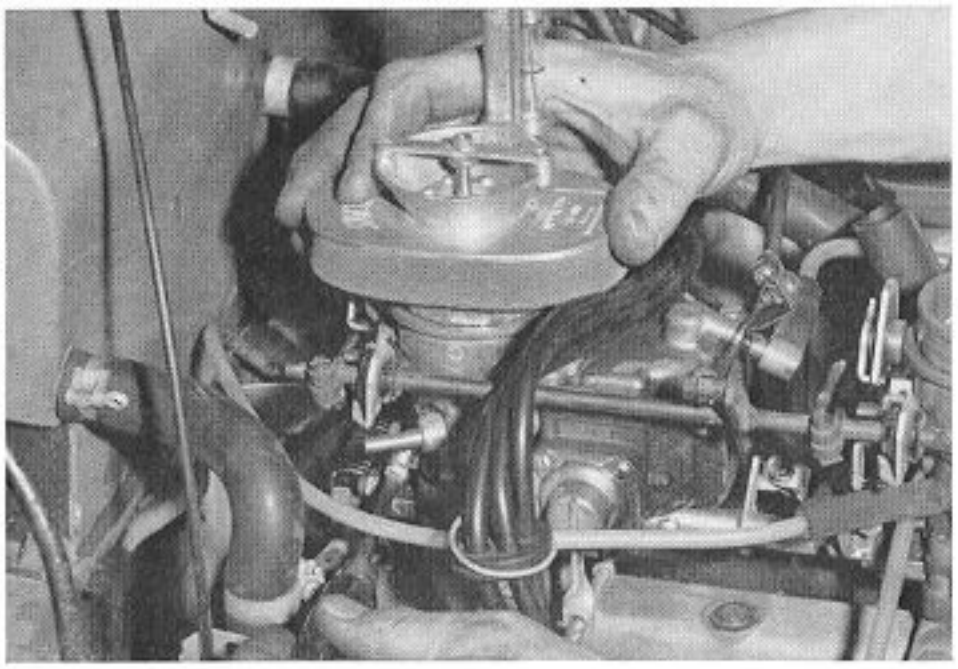
b) Leerlaufeinstellschrauben so weit zurückdrehen, bis die Drosselklappen einwandfrei geschlossen sind, dann 1 Umdrehung hineinschrauben.

Nach Anschließen des Drehzahlmessers (Angaben des Geräteherstellers beachten) und Starten des Motors wird der Leerlauf durch gleichmäßiges Verstellen der Leerlaufeinstellschrauben auf eine Drehzahl von 950 bis 1000 U/min. eingestellt.

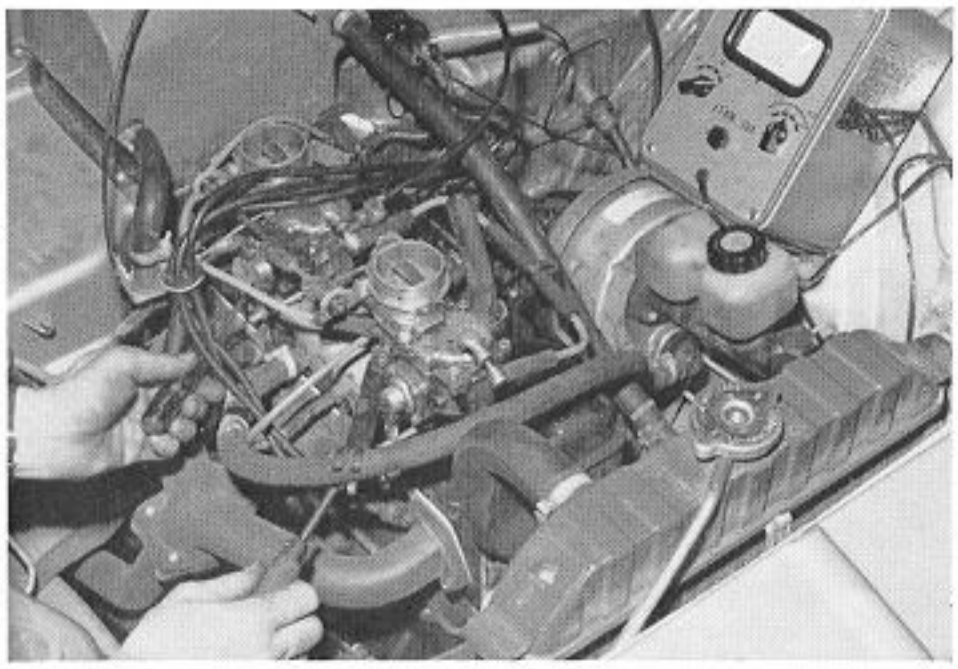


Das Synchro-Testgerät ist auf den Luftstutzen des vorderen Vergasers aufzusetzen und entsprechend den Herstellerangaben einzujustieren. Diese Einstellung des Testgerätes darf dann nicht mehr verändert werden.



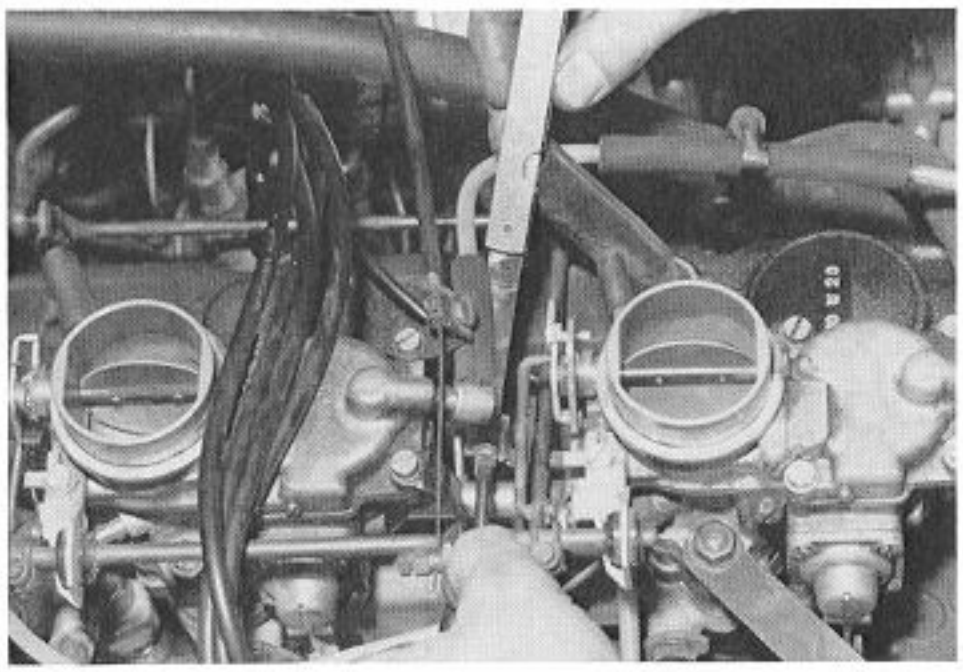


Danach wird das Synchro-Testgerät auf den Luftstutzen des hinteren Vergasers aufgesetzt und mittels Leerlaufeinstellschraube die Drosselklappe so verstellt, daß der gleiche Wert wie beim vorderen Vergaser angezeigt wird.

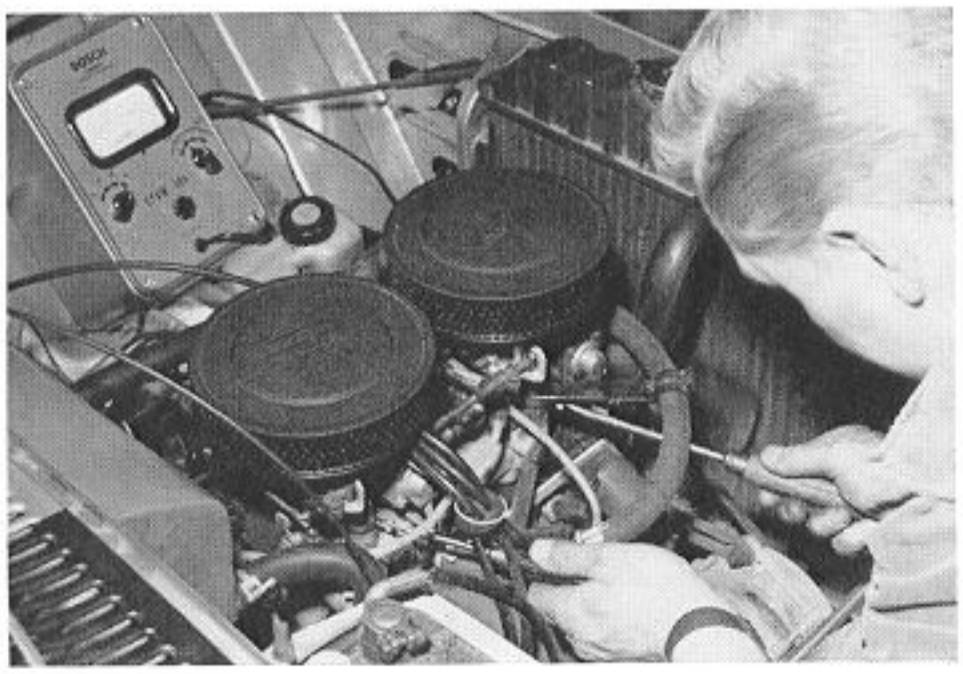


Die Leerlaufgemischregulierschrauben sind gleichmäßig um kleine Beträge zu verstellen, bis eine maximale Motordrehzahl erreicht wird.

Es ist nochmals die Einstellung mit Hilfe des Synchro-Testgerätes bei gleichem Luftdurchsatz durchzuführen und die Drehzahl auf 950 bis 1000 U/min. einzustellen; anschließend Leerlaufregulierschrauben verstellen, bis keine Drehzahlerhöhung mehr festgestellt werden kann.



Die Einstellschraube an der Kupplung zwischen den Vergasern ist auf ein Spiel von 0,1 mm einzustellen.



Nochmalige Überprüfung mit Synchro-Testgerät:
Gleicher Wert bei beiden Vergasern.
Nachdem die Luftfilter aufgesetzt wurden, werden die Leerlaufgemischregulierschrauben um gleiche Beträge nach rechts oder links verdreht, bis die höchste Drehzahl erreicht wird und der Motor ruhig läuft.