

Szybkie Ce

tekst: Wojciech Jurecki
zdjęcia: Reinhard Klein,
Leszek Małkowski,
Archiwum, archiwum Opla



Od początku lat 70. Opel poprzez rajdy promował Asconę A Grupy 2, w wyścigach startowały też 3-litrowe, fabryczne Commodore'y, największe sukcesy odnosząc w Grupie 1. Niezawodna i wytrzymała Ascona stawała się zbyt powolna jak na rajdową ekstraklasę. Kiedy pokazał się Kadett C, stało się jasne, że ze świetnym prowadzeniem, lekką i mocną karoserią oraz możliwością zamontowania pod maską silnika z Ascony, ma on potencjał zwycięzcy zarówno w Grupie 1 (samochody niemal seryjne), jak i w Grupie 2 (samochody znacznie przerobione do sportu).

ZROBIĆ Z NIEGO SPORTOWCA

W latach 1973-75 Ascona wciąż miała się nieźle, np. Walter Röhrl w 1974 roku zdobył na tym aucie tytuł rajdowego mistrza Europy. Tymczasem, aby z Kadetta C zrobić zawodnika, potrzebna była wersja sportowa dostępna w normalnej sprzedaży, konieczna do uzyskania homologacji. W najlepsze trwał wtedy szal czarnych matowych masek, które miały np. usportowione wersje Manty A czy Forda Capri. Kadett z czarną maską prezentował się przy tych wozach elegancko, ale w konkurencji piszczenia oponami wypadał nader skromnie. Najszyb-

szym, jakiego można było kupić, był Kadett Coupé SR ze wzmocnionym zawieszeniem, sportowym malowaniem karoserii, felgami typu koniczynki i dodatkowymi wskaźnikami. Wprawdzie 60 KM w samochodzie o masie własnej 805 kg oraz dobre podwozie, to dość przyzwoita propozycja, ale... dla niektórych życie zaczyna się powyżej 100 KM. Dla tych klientów oraz z myślą o sporcie, Opel w 1975 roku zaprezentował Kadetta 1.9 GT/E. 105-konny silnik CIH z wtryskiem paliwa Bosch L-Jetronic pochodził z produkowanej od kwietnia 1974 roku Manty A GT/E.

Ten zawodnik miał wspaniałe predyspozycje fizyczne oraz świetnych trenerów i choć zawiódł w światowym czempionacie, stał się podporą rajdów w większości krajów Europy.



PODSTAWA

Kadett GT/E dostępny był tylko z nadwoziem coupé i tylko malowany na żółto-czarno. W standardowym wyposażeniu znalazł się „pakiet SR”, jeszcze twardsze niż w 1.2 Coupé SR zawieszenie, większe hamulce z Manty/Ascony 1.6-1.9 (tarcze o średnicy 246 mm z przodu i bębny o średnicy 230 mm z tyłu), szybka przekładnia kierownicza oraz opony 175/70 HR 13 na 6-calowych czteroramiennych felgach. Za dopłatą można było otrzymać m.in.: wycieraczki reflektorów, reflektory halogenowe i dodatkowe światła dalekosiężne i przeciwmgielne. Jed-

nak najciekawszą pozycją na liście płatnych dodatków, była 5-biegowa przekładnia ZF. Piąty bieg był w niej biegiem bezpośrednim, a jedynkę wrzucało się w lewo i do siebie. W opcji z 5-biegową skrzynią można było także dokupić dyferencjał o ograniczonym poślizgu i skróconym przełożeniu głównym.

NA START

Po otrzymaniu homologacji w Grupie 4, jeszcze w 1975 roku miał miejsce rajdowy debiut GT/E. Walter Röhrl wziął udział w Rajdzie San Remo i brytyjskim, tradycyjnie kończącym sezon Mistrzostw Świata,

Z lewej: Najważniejszy wynik Kadetta C GT/E w rajdzie do Mistrzostw Świata: Walter Röhrl/Johann Berger, Monte Carlo 1976, 4. miejsce za trzema Lanciami Stratos. Mimo tego sukcesu, zawodny Kadett Grupy 4 16V nie spełnił nadziei.

SZYBKIE BE



Znakomity przodek: Opel Kadett B Rallye. Technicznie był on protoplastą Manty i Ascony A oraz Kadetta C. Powyżej: cywilny Kadett B Rallye LS (1967-70). Poniżej: reklama Kadetta B i jednocześnie gratulacje od zespołu rajdowego dla załóg, za sukces w rajdzie RAC w 1970 roku.

OPEL DEALERS IN BRITAIN CONGRATULATE THE WINNERS OF THE 1970 RAC INTERNATIONAL RALLY

Overall

1st: H. Källström/G. Häggbom	Lancia 1600 Fulvia HF
2nd: O. Eriksson/H. Johansson	Opel Kadett Rallye
3rd: L. Nasenius/B. Cederberg	Opel Kadett Rallye
4th: J. Henriksson/L. Carlström	Opel Kadett Rallye

MANUFACTURER'S TEAM AWARD-OPEL

Class 4 winners (1500-1900 cc)

1st: O. Eriksson/H. Johansson	Opel Kadett Rallye
2nd: L. Nasenius/B. Cederberg	Opel Kadett Rallye
3rd: J. Henriksson/L. Carlström	Opel Kadett Rallye

The Opel Kadett Rallye marks up outstanding successes in this gruelling test of reliability.



RAC. San Remo nie ukończył po kłopotach z hamulcami i urwaniu wału napędowego. Z RAC trzy fabryczne Kadetty (Röhrl, Aaltonen, Kulläng) odpadły przez awarie układów napędowych lub silnika.

W poprzedzającym RAC asfaltowym Rajdzie Korsyki, dobre 10. miejsce za Lancią Stratos i Alpine Renault A110 zajął francuski kierowca Henri Grédér.

Koniec sezonu 1975 w ogólnym rozrachunku był porażką. Jak potem przyznał Tony Fall, późniejszy szef Działu Sportu Opla, „błędem było publiczne testowanie nowego samochodu”.

Der Rallye-Spezialist
für alle Tage

Kadett GT/E



„Durch und durch sportlich –
und absolut zuverlässig!“
Ausspruch eines begeisterten GT/E-Besitzers



“For £4154 you can have an Opel Kadett like mine.”

To były czasy! Inspiracją dla ówczesnego „tuningowca”, czy też „gogusia” (środkowa reklama), byli rajdowcy: Walter Röhrl (z lewej) i Tony Fall (z prawej)).

KONSTRUKCJA

Zatrzymajmy się na chwilę przy konstrukcji rajdowego Kadetta. Samochód Grupy 4 oraz Grupy 2 (stanowiącej rozwinięcie Grupy 1) miał poszerzone nadkola, konieczne do pomieszczenia szerokich opon na rajdy asfaltowe oraz do zwiększenia skoku zawieszenia na rajdy szutrowe. We wzmocnionej karoserii zabudowano klatkę bezpieczeństwa. Elementy zawieszenia, jak belka i wahacze z przodu oraz kielichy mocujące sprężyny tylnego zawieszenia, także znacznie wzmocniono. W układzie hamulcowym zastosowano z przodu tarcze wentylowane o średnicy 246 mm i zrezygnowano ze wspomagania. Kadett miał także chłodnicę oleju silnika. Generalnie nie różnił się jednak od wozu seryjnego tak drastycznie, jak miało to miejsce np. w przypadku rajdowego Escorta RS 1800 czy RS 2000.

Najważniejsze zmiany w Kadecie nastąpiły pod maską. Ponieważ seryjny GT/E miał żeliwną, mało efektywną i przestarzałą głowicę, wyciśnięcie z 1.9 litrowego CIH-a więcej niż 150 KM było nie lada problemem. Dlatego już dla Ascony 1.9 Opel

opracował do sportu głowicę ze stopów lekkich. Miała ona 8 zaworów rozstawionych w „V”, sterowanych pojedynczym wałkiem rozrządu, półsferyczne komory spalania oraz oddzielne kanały dolotowe i wydechowe dla każdego cylindra. Dzięki tej głowicy osiągi wzrosły radykalnie. Rajdowy silnik CIH rozwijał 180-200 KM przy około 7000 obr/min. Ciekawostką może być fakt, że mimo nazwy GT/E (E jak Einspritzung, czyli wtrysk paliwa), silnik Kadetta zasilany był gaźnikami Weber 48 DCOE. Napęd przenosiła na tylny, zeszerowany most pięciobiegowa skrzynia ZF.

Dysponując mocą około 200 KM, lżejszy od Ascony o 100 kg, a od Lancii Stratos o około 30 kg, Kadett GT/E niestety i tak ledwo nadążał za mocniejszymi konkurentami. Dodatkowo dręczyły go wspomniane problemy z niezawodnością.

16 ZAWORÓW I WIĘCEJ PROBLEMÓW

Na sezon rajdowy 1976 Dział Sportu Opla przygotował coś naprawdę mocnego. Przepisy Grupy 4 umożliwiały użycie głowicy 16-zaworowej, pod warunkiem wyprodukowania

wania serii 100 takich głowic. Z tego przepisu korzystał m.in.: Ford i Fiat. Dla Kadetta także opracowano głowicę 16-zaworową, dzięki której 1.9-litrowy CIH rozwijał około 225-240 KM. Silnik był zasilany wtryskiem Kugelfischer PL-04 lub gaźnikami Weber 48 DCOE. Lekki, mocny i doskonale wyważony Kadett miał teraz potencjał absolutnego zwycięzcy. Niestety, lista występów 16-zaworowego Kadetta Grupy 4, to ustawiczne okupowanie rubryki „wycofali się” w tabelach wyników. Toteż w 1977 roku, równoległe z próbami poprawiania wozu Grupy 4, Opel powrócił do słabszego, ale bardziej niezawodnego Kadetta GT/E Grupy 2 (8-zaworowego).

PROBLEMATYCZNY NAPĘD

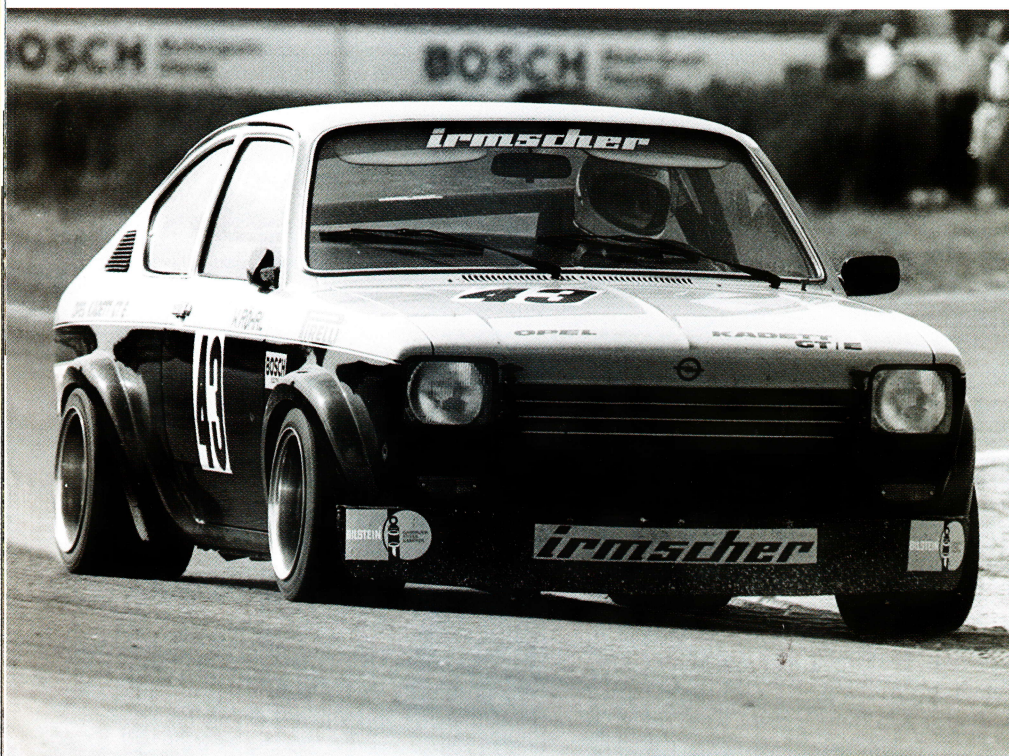
Oprócz silnika, największych problemów nastroczał układ przeniesienia napędu. Tylny most był za słaby, często psuła się też skrzynia ZF. Największa bolączka inżynierów wynikała z wady konstrukcyjnej Kadetta, która ujawniała się powyżej 150 KM. Wspomniany w poprzednim artykule „samolot”, czyli przedłużenie tylnego mostu, zawierające łożysko pośrednie wału napędowego, nie wytrzymywał obciążenia. Aby wyeliminować tę wadę, należało zmienić układ prowadzenia tylnego mostu, na co nie pozwalały ówczesne przepisy. Dokonano tego w 1981 roku, konstruując według przepisów Grupy B Asconę 400 i Mantę 400.

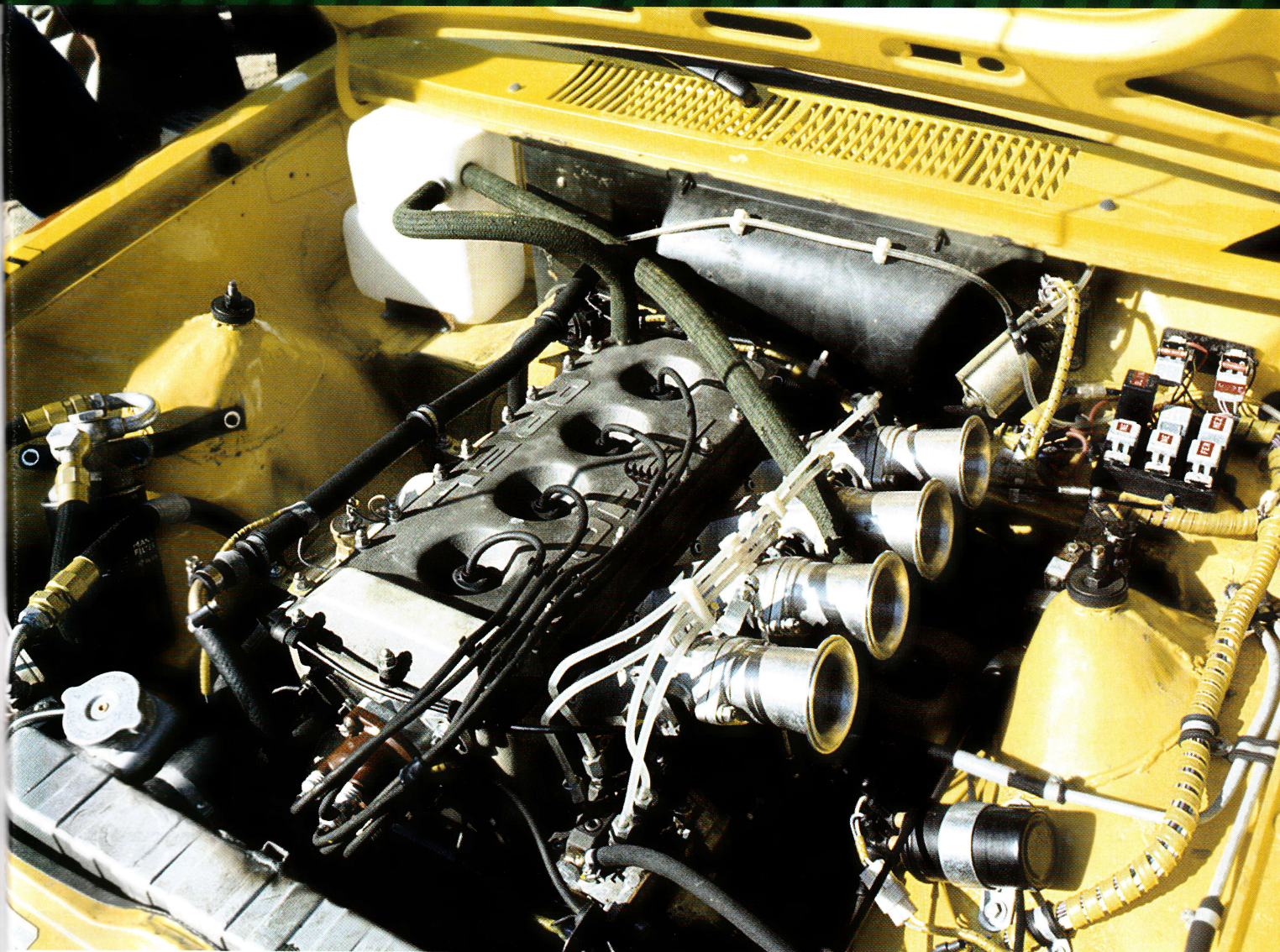
Nowe przepisy na 1978 rok zdelegalizowały głowice 16-zaworowe i Opel był zmuszony wrócić z Kadettem do specyfikacji Grupy 2. Niedługo potem pojawiła się rajdowa Ascona B, której starty były dla firmy najkorzystniejsze z marketingowego punktu widzenia. Opel stawiał bowiem przede wszystkim na promowanie niezawodności swoich wozów, lepiej tej sprawie służył zwykły 4-drzwiowy sedan, niż z założenia sportowy Kadett Coupé.

DOJRZEWANIE

Mimo niepowodzeń w Mistrzostwach Świata, nie było tak źle. Podczas kiedy Kadetty GT/E, startujące w ramach fabrycznego

Kontrakt Waltera Röhrla z Oplem obejmował też starty w wyścigach. Tutaj: Nürburgring i Kadett GT/E Grupy 4. Uwagę zwraca szerokość tylnych opon.





Rajd Portugalii 1976. 16-zaworowy silnik Kadetty Grupy 4 (1976), o mocy 240 KM, zasilany wtryskiem Kugelfischer. Widoczna chłodnica oleju.

zespołu Euro-Handler Team (lub European Dealer Team), psuły się i psuły, Kadetty z zespołów prywatnych lub luźno powiązanych z fabryką, pokazywały coś zgoła innego: szybkość połączoną z niezawodnością. Największą w tym zasługę miał szef brytyjskiego zespołu Dealers Opel Team (DOT) i kierowca rajdowy Tony Fall. Z udziałem miejscowych specjalistów zrobił z Kadetty GT/E niezawodną, choć i nienajszybszą rajdówkę. Warto wspomnieć, że zwykły GT/E dostępny był w Wielkiej Brytanii

tylko z kierownicą z lewej strony. Konwersji do ruchu lewostronnego Opel nie oferował, ponieważ kolektor wydechowy silnika CIH znacznie utrudniał przebudowę auta. DOT szybko opracował i włączył do oferty taką przeróbkę. Ponadto kupując Kadettę GT/E w DOT można było od razu zamówić kompletne przygotowanie wozu do sportu. Wystarczyło odebrać kluczyki do nowego Opla od jednego pana w salonie i wręczyć je drugiemu panu w tym samym salonie.

Kadett GT/E na szutrze. Z lewej: Walter Röhrl na Kadecie Grupy 2, zwycięzca klasy w International Mintex Rally, rok 1977. Z prawej: Röhrl na Kadecie Grupy 4, rajd RAC 1976.

FACE-LIFTING

W 1977 rozpoczęto produkcję unowocześnionej wersji Kadetta C (C2). GT/E otrzymał mocniejszy 2-litrowy silnik i pięciobiegową przekładnię w wyposażeniu standardowym. Dopłaty wymagała szpera. Ponieważ planowano ograniczoną serię GT/E, a zapotrzebowanie na tego typu auto było duże, Opel wypuścił też model Rallye, zaopatrzony w efektowne spojler, silnik z GT/E lub 1.6S. W tym samym roku, po objęciu kierownictwa Działu Sportu Opla przez Tony'ego Falla i zrezygnowaniu z silnika 16-zaworowego, auto zaczęło odnosić pewne sukcesy. Röhrl zrażony niepowo-





Jerzy Landsberg i jego Kadett GT/E podczas wyścigów w Toruniu, rok 1977.
Niżej: ...i na wyścigach w Poznaniu, rok 1978.

dzeniami przeszedł do Fiata, tymczasem w 1977 roku Bror Danielsson ukończył Rajd Szwecji na 2. miejscu, a Anders Kulläng na 3. (oba na Kadettach GT/E Grupy 2).

KADETT TRAFIA POD STRZECZY

Rajdowy Kadett GT/E z 8-zaworowym silnikiem sprawował się świetnie nie tylko w DOT, z powodzeniem używały go także inne narodowe zespoły Opla, od Włoch po Danię. Na poziomie lokalnym i krajowym dziesiątki kierowców prywatnych startowało Kadettami GT/E. Można powiedzieć, że ten tani, prosty i szybki samochód upowszechnił w Europie sport rajdowy wśród zawodników nie dysponujących dużymi budżetami.



Jerzy Landsberg z Januszem Szajngielem podczas Rajdu Warszawskiego, rok 1978. Opel Kadett GT/E Grupy 2.

Jakim sposobem prywatne lub startujące w zespołach „dilerskich” Kadetty GT/E były bardziej niezawodne od fabrycznych? Jak już wiemy, ograniczenia w konstrukcji układu napędowego powodowały, że duża moc silnika źle służyła Kadettowi. Najlichniesze sukcesy w zawodach lokalnych i krajowych odnosił jednak Kadett Grupy 1: niemal seryjne auto, bez poszerzeń błotników i ze zwykłym motorem CIH z wtryskiem L-Jetronic. Na rynku pojawiły się produkowane przez firmy tuningowe setki części do sportu, ich zestawy lub części do tuningu „ulicznego”. Najbardziej znane firmy to Steinmetz, Irmscher i Lexmaul. W późniejszych latach, w miarę jak Kadett dalej był używany w rajdach i wyścigach, wszystkie wady, które tak

Styczeń 1977 roku, Jerzy Landsberg z Markiem Muszyńskim na Oplu Kadecie GT/E Grupy 2 startują do Rallye Monte Carlo spod warszawskiego hotelu Forum. Na mecie uplasują się na świetnym 13. miejscu.



dokuczały kierowcom fabrycznym i inżynierom z Rüsselheim, zostały wyeliminowane. Kadetty Grupy 1 i 2, stały się niezawodne. Podstawowy, produkowany masowo Kadett był przy tym autem na tyle dobrym, że do ścigania wymagał minimum przeróbek. Walter Röhrl mawiał o Oplu, że wystarczy mu parę koni mechanicznych więcej, cztery dobre amortyzatory i... już można wygrywać. Zawierając minimum drogich, wyczynowych części, profesjonalnie przygotowany rajdowy Kadett Grupy 1 rozwijał około 125 KM. Nie był to najlepszy wynik, ale dzięki niemu Kadett pozostawał tanim samochodem, dostępnym dla początkujących zawodników.

POLSKIE KADETTY

Kilka Kadettów GT/E zostało sprowa-

Marian Bublewicz (w białym kombinezonie i ciemnych okularach), jego Kadett GT/E Grupy 2 i serwisowy Volkswagen T2, eliminacja WSMP na Torze Kielce, rok 1978.



dzonych i do Polski przez prywatnych zawodników. Na Kadecie GT/E Grupy 2 startował Jerzy Landsberg. W 1978 roku Landsberg i jego pilot Janusz Szajng zginęli w ciężkim wypadku podczas krakowskiego Rajdu Krokusów. Na Kadecie Grupy 1 i 2 startował Krzysztof Komornicki. Od 1978 roku zarówno w rajdach, jak i wyścigach, za kierownicę GT/E siadał Marian Bublewicz, zdobywając na tym aucie w 1982 roku wicemistrzostwo Polski i I miejsce w klasie do 2000 cc, a rok później tytuł Mistrza Polski i wicemistrza KDL (Krajów Demokracji Ludowej). Do ciekawej historii startów Bublewicza Kadettem GT/E powrócimy w niedalekiej przyszłości.

DZISIAJ, JUTRO?

Kadett GT/E to jeden z ostatnich prostych, niezawodnych i, co ważne, tylnonapędowych samochodów w Europie. Stanowi jedną z ciekawszych propozycji do jazdy

drogowej, czy też na co dzień. Natomiast dla chcących się ścigać w rajdach w klasie historycznej, powinien zostać rozpatrzony jako kandydat numer jeden. Z tym, że wszystkim zainteresowanym ściganiem się zabytkiem, zmuszony jestem polecić starty w Czechach, na Słowacji lub w Niemczech. Polska klasa historyczna w rajdach (HR) istnieje tylko na papierze i nic nie zapowiada, żeby miało się to zmienić. Natomiast w każdym z wymienionych krajów, na przeciętnym rajdzie zobaczymy co najmniej kilkanaście samochodów zabytkowych, dzięki czemu po prostu jest z kim konkurować. Ponadto, starty za granicą są zazwyczaj tańsze i działacze mają tam lepsze podejście do zawodników, czego doświadczyło już wielu polskich rajdowców.

ca

OPEL KADETT 2.0 GT/E (2.0 GT/E GRUPA 2)

PRODUKCJA	1977-79, 2234 sztuk (1977-79, b.d.)
SILNIK	Opel CIH, 4 cylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, umieszczony wzdłużnie z przodu, wał korbowy w 5 łożyskach, blok i głowica żeliwne, OHC, napęd wałka rozrządu łańcuchem, zasilany wtryskiem paliwa Bosch L-Jetronic (dwoma podwójnymi gaźnikami Weber 48 DCOE) Średnica cylindra/skok tłoka: 95/69,8 mm Stopień sprężania: 9,4:1 (11,5:1) Pojemność skokowa: 1996 cc Max. moment obrotowy: 165 Nm/3600 obr/min (210 Nm/5500 obr/min) Max. moc: 115 KM/5600obr/min (185 KM/7100 obr/min)
NAPĘD	Na tylne koła, skrzynia ręczna 5-biegowa całkowicie zsynchronizowana, przełożenie główne 1: 3,44, z opcjonalną szperą 1: 3,67 (1: 3,67 lub 1: 3,89)
ZAWIESZENIE	Przednie: niezależne, podwójne wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowo-olejowe, stabilizator Tylne: most sztywny, dwa drążki wzdłużne i poprzeczny drążek Panharda sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowo-olejowe, stabilizator
HAMULCE	Hydrauliczne, dwuobwodowe, ze wspomaganie (bez wspomagania), z przodu tarczowe, tarcze niewentylowane o średnicy 246 mm (wentylowane 246 mm), z tyłu bębnowe o średnicy 230 mm, hamulec ręczny mechaniczny (hydrauliczny) na koła tylne.
OPONY	Opony: 175/70 HR13
WYMIARY I MASY	Długość: 412 cm Szerokość: 157 cm (159 cm) Wysokość: 133,5 cm Rozstaw osi: 239,5 cm Masa własna: 925 kg (950 kg)
OSIĄGI	Prędkość maksymalna: 190 km/h (b.d.) Przyspieszenie 0-100 km/h: 8,5 sek. (7 sek.) Średnie zużycie paliwa: 9,3 l/100 km (b.d.)