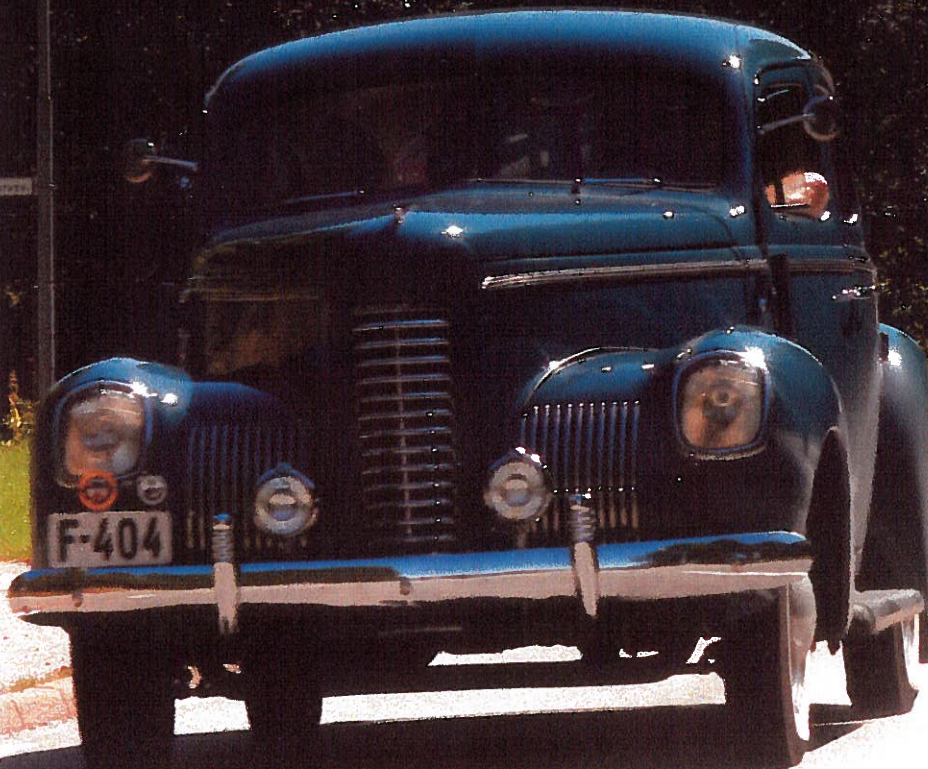


AUTOMOBIL

ISSN 1892-1663

Chaufføren
2011



Årsskrift for
KONGSBERG AUTOMOBILSELSKAP

HEKTA PÅ RALLY KADETT



I 2007 kjøpte jeg min nåværende Opel Kadett Rallye 2.0 E 1979 modell. Den forrige gule og hvite Kadetten jeg hadde, kjøpte jeg for 30 år siden, hjemme på perm fra førstegangstjeneste på Kystvakt i Barentshavet.

Men interessen for Kadett Coupe'er startet tidligere. Da jeg var 16 år jobbet min onkel hos Halvor Sælebakke og jeg kjøpte med spons hjemmefra, som kompensasjon for ikke å kjøpe moped, en pent brukt rød Kadett B Olympia 1200, 1969 modell med vinyl-tak. Den ble pusset og stelt og ovelseskjørt med fram til 18 års dagen. Dessverre gikk det bare 3 uker med ferskt førerkort før det bar av veien. Etter oppretting bytta jeg den bort i en velbrukt Kadett B Rallye 1900, 1969 modell. Bilen trengte en skikkelig oppussing, men gnisten blei tent av to doble Dellorto 45 mm forgassere, Dr. Schrick kam og portet topplokk. Karosseriet blei strekt opp og lakkert svart og solv, svært populært på den tiden. Bilen gikk bra og med Scheel stoler fra Ba-De-Rek, GT ratt og Rial felger ble det mang en nattlig «luftetur» sommer som vinter uten å gå nærmere inn på det :-)

Som nevnt, hjemme på perm sommeren 1981 stod dromme bilen til salgs

hos Lover Auto. En gul og hvit Opel Kadett C Rallye 2.0 E, 1978 modell. Det var ytterst få av disse bilene som ble imponert til Norge, - hadde sikkert noe med prisen å gjøre. Kostet vel oppunder hundre tusen kroner, like mye som en Opel Commodore på den tiden. Bilen var jo bare tre år gammel og i god stand, utstyrt med 5 trinns ZF S5-18/3 gearkasse, differensialbrems og Recaro interior. Det kribla og jeg fikk nesten ikke sove om natta, og etter en tur i Sandsværbanen ble det handel med innbytte av den gamle Rallye Kadetten.

Bilen var utrolig lett kjørt og hadde vesentlig bedre kjøreegenskaper enn B Kadetten. Litt uvant i starten med første gear ned til venstre, men det gikk seg fort til. Rakk 30 mil før jeg måtte nordover igjen. KV Nornen skulle på tokt til Svalbard.... Seinere ble bilen utstyrt med rally understell, veltebur, Lexmaul skjermmutterbyggere, AFS 7 toms felger og motoren

fikk LENEM kam tilpasset den originale Bosch L-jetronic innsprøytingen. Bilen ble bare brukt til gatebruk, men «lufteturene» fortsatte og jeg hadde utrolig mye moro med den.

Etter noen herlige år med dromme bilen meldte behovet seg for familiebil og Rallyen ble solgt for å finansiere en Peugeot 505 TI. Absolutt en god bil, men liksom ikke helt det samme som å kjøre Rallye Kadett. Min interesse for Rallysporten har alltid vært stor og vi var mye rundt og kikka på løp i Norge, Sverige og Finland. Var og med å kjørte service på noen løp og det gikk jo som det måtte gå, det begynte å krible i gassbeinet igjen.

Rallytiden

Jeg hadde vært med og kjørt en del service for Roar Vannebo som en periode kjørte en svært potent Kadett GT/E. Vannebo bygde etterhvert opp en Ascona B og det meste av grom delene blei flyttet over på den.

HALVOR SÆLEB

EFTF. AS



Foto: Ståle Weseth

Jeg sporet opp Kadetten hans i Hokksund. Ganske forfallen, men med Matter veltebur og kort styring fikk jeg den for 4000 kr. Bilen hadde vært løpsbil siden den var ny så det måtte en god del sveise og forsterknings jobb til. Steinar Mikkelsen (faren til WRC fører Andreas) importerte bilen inn til Norge og seinere ble den kjørt av Walther Jensen som ble Norgesmester med den, og som nevnt Roar Vannebo. Oppbyggingen startet på lavbudsjett, men nye stoler og sæler, Quaife drevsats i gear kassa, Bilstein understell, 4.75 utveksling og ZF sperre kom på plass. Motoren ble hjemmetrimma med mye modifiserte standarddeler, Weber forgassere og ENEM kam. Men den bremsset allikevel 153 HK etter justering på rullende landevei hos Alf Eng i Trøgstad, og gikk som ei klokke i mange løp. Det første endte forresten i en fjellvegg i Moss.....

Mange lokale sponsorer støtta meg og uten det hadde det ikke vært mulig å drifte teamet. Heller ikke uten god hjelp av kompiser både til skruing og service på løp.

Etterhvert blei lysten stor etter mer krefter i motoren. Kjøpte en motor i Sverige som selvfølgelig ikke var så bra som selgeren fortalte. Vi brukte bare toppen og bygde opp en grom bunn med smidde Mahle stempeler og

smidde råder, avbalansert etter alle kunstens regler. Dessverre var det for liten klaring mellom stempel og ventiler og på ei lang rettstrekke på Elverum med høyt turtall totalraste motoren. Toppen var helt ødelagt og jeg fikk bygget en ny hos Kenneths Motor i Motala. Det blei en ordentlig grom motor som bremsset 195 HK hos Eng, og dro på et stort turtallsregister. Det blei imidlertid for mye for den synkroniserte Quaife kassa og vi måtte sette inn en rettskjært Quaife dog shift kasse.

Fra 1987 – 1994 ble det rundt 50 rally løp i Norge og Sverige. Aldri øverst på pallen, men utrolig mye moro. Numedalsrally og Finnskogrally var nok

mine favoritt løp.

«Ny» drømmebil fra Sverige

Etter det har jeg hatt to Rallye Kadetter, B modell som nå er solgt, tida strakk ikke til. Men i 2007 begynte jeg å se meg om etter en Kadett Rallye eller GT/E, C modell 1974 – 1979. Søkte opp en Rallye 2.0 E på nettet som ifølge eieren skulle være en av Sveriges fineste Kadetter, og den så grei ut på bilder, utvendig. Men det blei skikkelig bomtur til Stockholm med bil og henger. Bilen skulle bare ha vært brukt til bil orientering, men den var fullstendig ødelagt under, ville vært en stor jobb å restaurere den. Skuffa



dro jeg hjem og søkte videre. I Hässleholm i Sydsverige stod det en nedplukket Rallye 2.0 E 1979 modell hos K.M Svensson Motorsport and Classic cars. Han sendte meg masse bilder. Bilen var solgt ny i Hässleholm og hadde hatt kun 2 eiere og det viktigst, aldri løpskjørt. Jeg kunne nesten ikke vente med å reise ned for å beskue bilen og etter et kommunestyremøte kjørte jeg ned på natta. Bilen var bra og det lille som var gjort av rust sveising var greit gjort. Original interiøret var og helt og fint. Bilen var solgt fra forhandler med originale / Irmscher skjermutbyggere, noe som passet meg bra. Den var lakkert helt hvit, støtfangere og alt, men det spilte ikke noen rolle da den allikevel skulle lakkeres, og da selvfølgelig tilbake til original fargene gul og hvit. Jeg kjøpte bilen og gjorde samtidig avtale om lakking utenpå og innvendig inklusive monteringer. I avtalen inngikk og demontering av dører og vinduer før lakking. På www.kmsvensson.com og videre på classic cars på menyen ligger det bilder av bilen fra oppussingen. Det gikk noen måneder før den var klar for levering men sommeren 2008 ble den med til Norge på henger. Det var fortsatt et år til den var veteran og i mellomtida blei det full overhaling av bakstilling. Fjærskålene måtte skiftes og alle delene ble lakkert. Monterte og polyuretan foringer, justerbare SPAX støtdempere, nye fjærer og nye bremses foran og bak. To dager før Kongsberg knekken 2009 registrerte jeg den på Notodden uten anmerkning.



Hadde og satt på nye ATS classic 8 toms felger og bilen er godkjent med de og 235/50 – 13 dekk. Sist vinter demonterte jeg forstillinga og fikk alt sandblåst og lakkert. Oppgraderte den og til såkalt «serie 1000» forstilling med påsveising av forsterkninger på travers og bærebuer. Monterte også her polyuretan foringer, nye bærekuler og endeled og selv om den var godkjent med det som satt der fra før har den blitt enda mer tett og kontant på styringa. Jeg har ingen spesielle planer med bilen nå selv om tanken har vært der på en lett tuning av motor og kanskje en differensialbrems, vi får se etterhvert. Det er ikke så mange igjen av disse bilene som ikke er brukt opp i rallyskogen og det er moro å ha den siste årsmodellen av gul og hvit Rallye 2.0 E med bakhjulstrekk og kjøre en tur når det passer.

Vidar Lande



For de som trenger en liten oppfriskning på hukommelsen, var Opel Olympia (over) en påkostet utgave av Opel Kadett B. Mere blanke deler og vinyltak. Innvendig var det seter hvor ryggen kunne justeres. Kadetten hadde fast rygg. Støtfangerhornene på bilen på bilde under viser at den Kadetten også er endel påkostet, de fleste Kadettene ble levert uten slike.

Bjørn Sand

