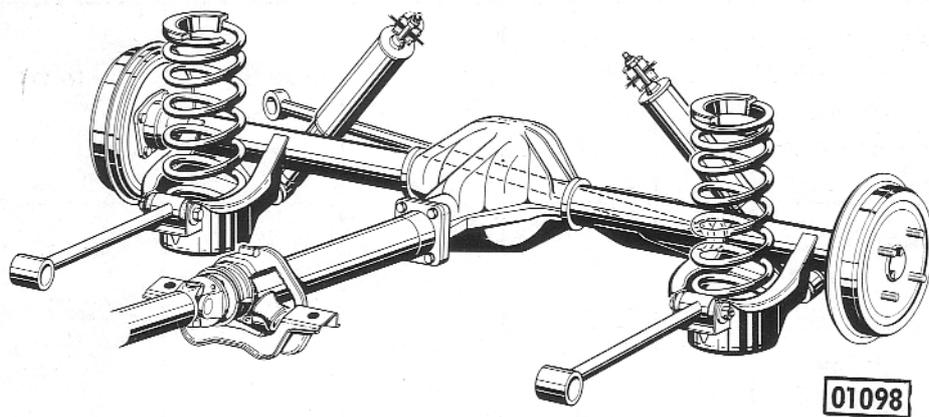


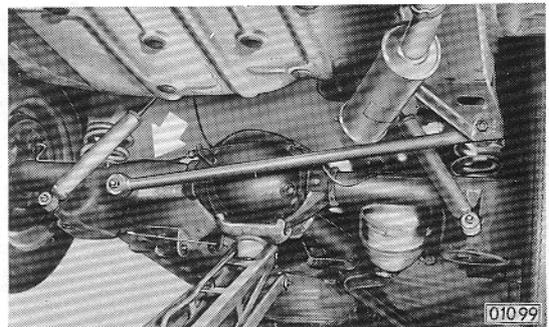
HINTERRADAUFHÄNGUNG

Die Hinterradaufhängung für den GT mit 1,1 Ltr.-SR- und 1,9 Ltr.-S-Motor entspricht in Aufbau und Wirkungsweise der des Kadett-B und Olympia-A.

Bis auf die nachfolgend aufgeführten Änderungen gelten für den Aus- und Einbau, das Zerlegen und Zusammenbauen der Hinterachse sowie der verschiedenen Bauteile an der Achse und Hinterradaufhängung die gleichen Anweisungen wie im Werkstatt-Handbuch für Kadett-B und Olympia-A.



Zur besseren Unterscheidung der einzelnen Hinterachsausführungen wird im Bereich der Befestigung Schubstange an Hinterachse ein Aufklebeztettel befestigt. Es handelt sich dabei um einen roten Klebeztettel mit schwarzen Buchstaben, der den entsprechenden Aggregat-Code bzw. die Hinterachskennzeichnung angibt.

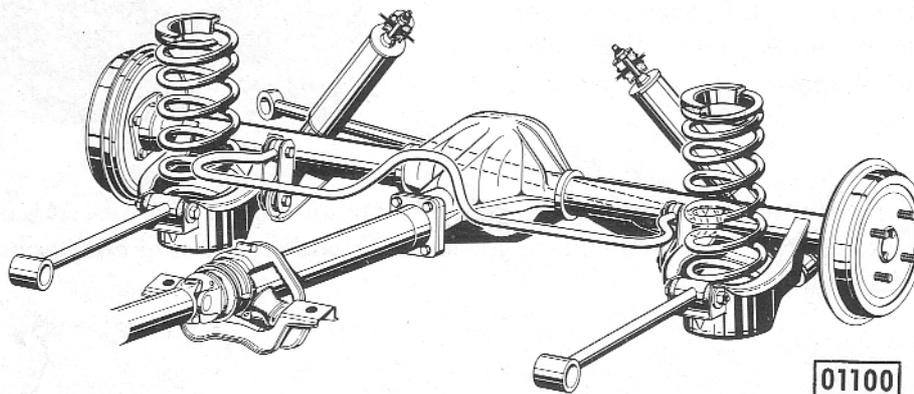


Die einzelnen Hinterachsausführungen, deren Kennzeichnung, das Übersetzungsverhältnis und die dazugehörigen Hinterfedern sowie die Stoßdämpfer sind aus nachfolgender Tabelle zu ersehen.

Hinterachsausführungen des GT

Hinterachs- Ausstattung	Motor	Achskenn- zeichnung	Über- setzungs- verhält- nis	Hinterfeder (Spiralfeder, progressiv)		Stoßdämpfer Kennnummer
				Farb-Kenn- zeichen	Federrate $\pm 4\%$	
Normal-Ausstattung	mit 1,1 Ltr.-SR-	KA	3,89 (35 : 9)	blau-braun	23 kp/cm	3 435 797
Normal-Ausstattung mit Sonder-Ausstattung Stabilisator		LA				
Sonder-Ausstattung für erhöhte Zuladung und Anhängerbetrieb		KA		gelb-braun	26,5 kp/cm	3 435 461
Sonder-Ausstattung für erhöhte Zuladung, Anhängerbetrieb und Stabilisator		LA				
Normal-Ausstattung	mit 1,9 Ltr.-S-	JA	3,44 (31 : 9) auch bei autom. Ge- triebe	blau-braun	23 kp/cm	3 435 459
Normal-Ausstattung mit Sonder-Ausstattung Stabilisator		FA				
Sonder-Ausstattung für erhöhte Zuladung und Anhängerbetrieb		JA		gelb-braun	26,5 kp/cm	3 435 461
Sonder-Ausstattung für erhöhte Zuladung, Anhängerbetrieb und Stabilisator		FA				

Als Sonder-Ausstattung kann produktionsseitig hinten bei allen Achsen ein Stabilisator eingebaut werden, aber nur in Verbindung mit einem Stabilisator an der Vorderachse. Arbeitsanweisungen hierzu siehe im Werkstatt-Handbuch für Kadett-B und Olympia-A.



Die Überholung der Hinterachse beim GT mit 1,1 Ltr.-SR-Motor - Hinterachsübersetzung 3,89 (35 : 9) - ist nach den bekannten Anweisungen, wie sie für Kadett-B und Olympia-A mit 1,1 Ltr.-Motoren Gültigkeit haben, durchzuführen.

Beim 1,9 Ltr.-S-Motor - Hinterachsübersetzung 3,44 (31 : 9) - sind zur Antriebskegelrad-Einstellung die gleichen Meßwerkzeuge zu verwenden, wie sie für Kadett-B und Olympia-A mit großen Motoren (17 S, 19 S) erforderlich sind.

Die Sitzhöhe und die Zahnkopfhöhe des Antriebskegelrades hat sich gegenüber den Hinterachsen mit der Übersetzung 3,67 (33 : 9) beim 1,7 Ltr.-S-Motor und 3,18 (35 : 11) beim 1,9 Ltr.-S-Motor für Kadett-B und Olympia-A nicht geändert.

Die Antriebskegelradlager - Hinterachsübersetzung 3,44 (31 : 9) - sollen wie folgt vorgespannt werden:

Zulässige Kegellagervorspannung bei:	
neuen Lagern	bereits gelaufenen Lagern
8 bis 15 kpcm	6 bis 9 kpcm
anzustreben	
15 kpcm	9 kpcm

Vorspannung der Ausgleichgehäusekegellager:

Zulässiger Lagervorspannwert	
0,04 mm bis 0,12 mm	
Anzustreben bei:	
neuen Lagern	bereits gelaufenen Lagern
0,10 mm	0,06 mm

Zu der Differenz aus der Messung der Breite zwischen Hinterachs- und Ausgleichgehäuse und der Kegellagerbreite jedem Lager 0,05 mm bzw. 0,03 mm an Ausgleichscheiben zufügen.

Alle Hinterachsgehäusedeckelschrauben auf 3,0 kpm festziehen.

Hinterachsölfüllmenge und Ölqualität	
1,1 Ltr.-SR-Motor	1,9 Ltr.-S-Motor
0,65 Ltr.	1,0 Ltr.
Bei Einbau neuer Ausgleichgetriebeteile oder einer Ersatzhinterachse als Erstfüllung bis 1000 km:	
	Höchstdruckschmieröl M 66
Für Hinterachse nach Einlaufperiode - 1000 km - als Neu- und Nachfüllung:	
	Hypoidöl M 12

Die Gelenkwellen für den GT mit 1,1 Ltr.-SR- und 1,9 Ltr.-S-Motor - auch in Verbindung mit automatischem Getriebe bei 1,9 Ltr.-S-Motor - kommen in der gleichen Ausführung als einteilige Rohrgelenkwelle mit ein bzw. zwei Kreuzgelenken wie bei Kadett-B und Olympia-A mit kleinen bzw. großen Motoren zum Einbau. Die Gelenkwellen für den GT unterscheiden sich nur durch andere Rohrlängen.