Beitrag ID [post_id]

Artikel aus „Volksarmee“ Tipps von Horst Hanke zu LADA 2103

Seit rund zwei Jahren sind auf den Straßen unserer Republik immer mehr Pkw WAS/2103 (Lada 1500) mit VA-Kennzeichen zu sehen. Fragt man einen Militärkraftfahrer, der für einen solchen Wagen verantwortlich ist, so wird man viel Lobendes über den ruhigen, schnellen, bremsstarken und wendigen „Großen“ aus Togliatti hören. Dennoch, auch das beste Fahrzeug unterliegt dem Verschleiß.
VA bat Genossen Horst Hanke (Kfz-Schlosser im Kfz-Regiment 2) , aus seinen Erfahrungen als Wartungs- und Reparaturspezialist vom WAS 2103 einige Tips für die Militärkraftfahrer zu geben. Hier seine Hin-
weise:

Zur elektromagnetischen Schnellstopdüse des Vergasers: Sie bedarf keiner besonderen Wartung und Pflege. Störungen allerdings können auftreten. Sie zeigen sich dann so: Die Sicherung Nr. 9 Ist defekt, Motor hat keinen Leerlauf. Sicherung ist sofort nach Ersetzen wieder defekt. Ursache: Elektromagnetischer Teil der Schnellstopdüse hat einen Kurzschluß. Schnellstopdüse herausschrauben, Düsennadel herausnehmen und Düse wieder einschrauben. Motor läuft normal weiter. In einer Vertragswerkstatt durch eine neue Schnellstopdüse ersetzen.



Vergaser für WAS 2103

Ohne Veränderung der Leerlaufeinstellschraube hat der Motor plötzlich ein zu hohes Standgas: Dazu hört man ein saugendes Geräusch. Ursache dafür ist ein abgebrochenes Uberlaufrohr im Ansaugkrümmer. Dieses Überlaufrohr Ist am Ende als Düse gearbeitet und mit dem Leerlaufsystem abgestimmt. Bei Verlust des Rohres erweitert sich der Querschnitt der Bohrung. Es kommt zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch und schlechtem Fahrverhalten des Motors. Abhilfe: Ein neues Rohr muß eingesetzt werden. Die Bohrung darf auf keinen Fall durch Schrauben und dergleichen verschlossen
werden.

Beim Beschleunigen des Fahrzeuges verspürt man ein Loch – der Motor nimmt nur ruckweise und ungleichmäßig Gas an: Man nimmt den Deckel des Luftfilters herunter und betätigt langsam das Gasgestänge. Dabei muß der Kraftstoff gleichmäßig durch die Einspritzdüse in den Lufttrichter gespritzt werden. Fließt der Kraftstoff dagegen an der Seite der Einspritzdüse vorbei und es kommt zu keiner gleichmäßigen Einspritzung, so kann ein defektes Rückschlagventil die Ursache sein. Zum Abstellen dieses Mangels sollte man eine Vertragswerkstatt aufsuchen, die an Stelle des Bleistopfens, der das Rückschlagventil verschließt, diesen zusätzlich weich verlötet.

Schlechtes Anspringen, hoher Kraftstoffverbrauch und keine Leistung des Motors: Die Ursache kann der verölte oder abgenutzte Unterbrecherkontakt sein. Der Verschleiß des Unterbrecherkontaktes ist sehr hoch. Der Abstand, gemessen zwischen den Kontakten bei höchster Nockenstellung, beträgt ’ 0,4 + 0,1 mm. Weiterhin ist der Verteilerfinger mit einem zentralen Entstörwiderstand ausgerüstet. Es ist darauf zu achten, daß dieser keine Form- oder Farbänderung aufweist, da bei einem Defekt des Widerstandes der Motor nicht anspringen kann.

Nebenbei:

- Auf eine richtige Keilriemenspannung ist ständig zu achten!
- Der Flüssigkeitsstand der Batterie darf nicht höher als 2-3 mm über den Platten stehen, da sonst die Überströmschlitze verdeckt sind und kein Abgasen der Batterie möglich ist. Es kommt zum überkochen der Batterie, was beträchtlichen Schaden im Motorraum verursachen kann.
