

Der Kupplungswechsel

Im Laufe der Zeit nervte mein Lada mit ziemlich ruppigem Anfahrverhalten und heftigem Getriebeschütteln bei jedem Schaltvorgang. Das Auto war zwar noch fahrbar, aber ich hatte großes Interesse an einer einwandfreien Technik, da ich durch die Schüttelei Folgeschäden befürchtete. Also mußte die Kupplung ausgetauscht werden.

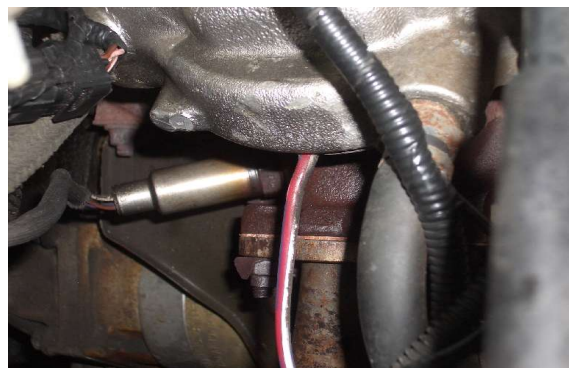
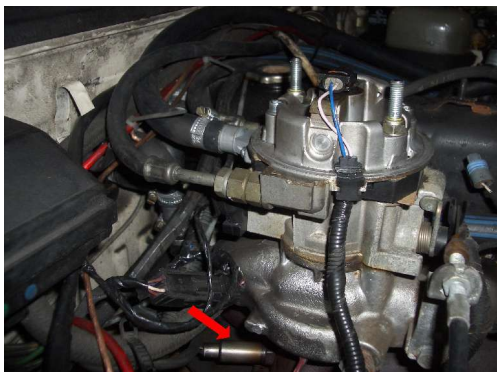
Zum Ausbau mußte das Auto so ziemlich komplett zerlegt werden, das war also keine 'Mal eben'-Aktion!!!

Im Innenraum mußte zunächst die Mittelkonsole entfernt werden, dazu waren die beiden Kreuzschlitzschrauben unter der Schalterleiste und die Muttern zu entfernen, die die Konsole oben festhalten (Uhrenpanel rausnehmen). Der Bowdenzug für die Lüftung sowie die Schraube für die Ablage auf der Beifahrerseite nicht vergessen!



Weil die Kabel des Radios großzügig genug bemessen sind, war es nun kein Problem mehr, die Mittelkonsole über den Schalthebel zu heben und im Beifahrerfußraum abzulegen. Unter der Gummimanschette befindet sich ein Rahmen, dessen vier Schrauben zu lösen waren. Gegebenenfalls ist der Teppich dazu etwas einzuschneiden. Im Whims ist beschrieben, daß der Schalthebel ebenfalls raus muß, aber der war so störrisch, daß es auch so gehen mußte.

Der nächste Schritt war das Entfernen des Auspuffes, zumindest das Rohr zwischen Krümmer und Kat war im Wege. Am Krümmer sind das vier Muttern, die mit Sicherungsblechen versehen sind und wegen der excellenten Zugänglichkeit die ersten Flüche verursachten. Der Luftfilter versperrte nur die Sicht, also runter damit.



Am Kat sind's nur zwei Schrauben, die mit Federn für den richtigen Sitz sorgen.
Bei dieser Gelegenheit wurde der Feuerring kontrolliert, damit später keine Undichtigkeiten auftreten. Danach war die Kardanwelle an der Reihe, die mußte komplett raus.



Vorne sind das drei Schrauben, (Gummischeibe drinlassen),
und hinten vier Verschraubungen.



Die Schrauben der Getriebeglocke waren der nächste Schritt. Diese sind teilweise vom Motorraum her erreichbar, und welche von unten.
Nun wurden das Masseband am Getriebe, der Kupplungszyylinder, das Hitzeschutzblech über dem Kat und die dortigen Blechhalterungen entfernt.



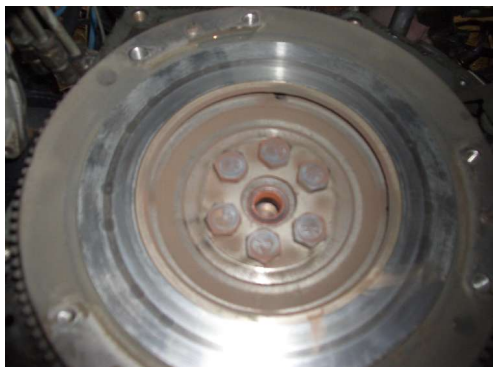
Endlich konnte das Getriebe herausgenommen werden. Zunächst haben wir es nach hinten geschoben, um die Welle aus dem Motor zu ziehen, dann vorne zuerst abgesenkt, um den Schalthebel auszufädeln.

Voilà, schon war der Blick frei auf die Kupplung.



Spitze Bemerkung am Rande: spätestens zu diesem Zeitpunkt wäre eine vergleichbare Reparatur eines Trabis beendet ...

Nach Abnehmen der Kupplung und der Schwungscheibe war ein Schutzblech zu sehen, daß zur Kontrolle (Austausch) des Simmerrings der Kurbelwelle abgeschraubt wurde.





Wo alles so schön ausgebaut war, gab es jede Menge Kleinigkeiten, die dringend empfohlen werden können, um sich die Tortour bei eingebautem Getriebe sparen zu können:

Alles, was beweglich ist, und sich im Getriebetunnel befindet, wurde mit Mike Sander's Korrosionsschutzfett eingepinselt. Das Handbremsseil wurde kontrolliert, weil es direkt über der Kardanwelle angeordnet ist, sehr serviceunfreundliche Lage !!!

Im Falle eines defekten Rücklichtschalters wäre es jetzt der geeignete Zeitpunkt, das Getriebeöl durch die Ablassschraube zu entleeren, weil es sonst beim Ausbau des Schalters zu einem feuchten Erwachen kommt!!!

Auch das Einfüllen des Getriebeöls ist im ausgebauten Zustand wesentlich einfacher: Die Einfüllöffnung ist sinnigerweise so angebracht, daß in waagerechter Lage nicht die empfohlene Menge von 1,8 Litern hineinpassen, das Getriebe muß dafür gekippt werden. Wie so vieles im Leben, wirft auch die Geschwindigkeitsmessung viele Fragen auf. Warum wird z.B. der Sensor am Getriebe befestigt, obwohl sich die Tachowelle genauso gut im trockenen Innenraum dreht ?



Das Einsetzen des Ausrücklagers war ein wenig heikel, da der Ausrückhebel sich nur unter akrobatischen Einlagen wieder in den Kugelkopf arretieren ließ.



Der Getriebehalter, ein Gummiteil, haben wir wegen Altersrissen gewechselt. Ein besonderes Schmankerl gönnten wir der Lenkung noch: Den Einbau von Schmiernippeln in die Spurstangenköpfe. Dazu wurden 5,5 mm große Löcher hineingebohrt, mit Gewinden versehen und Schmiernippel aus dem Landwirtschaftsbedarf eingeschraubt. Ein paar Hübe aus der Fettpresse, und der Effekt dürfte dem des Einbaus einer Leichtlauflenkung entsprechen.



Vor dem Zusammenbau gehörte noch ein wenig Fett an den Anlasser, dann konnte der Wiedereinbau in umgekehrter Reihenfolge starten. Zum guten Schluß bohrten wir noch Wasserablauflöcher in Mitteltopf und Endschalldämpfer, um den zornigen Gott der Korrosion milde zu stimmen.



Das Getriebeöl wechselten wir entgegen der beschriebenen Vorteile erst, als alles wieder an seinem Platz war, dafür mußten wir nun nicht mehr nur das Getriebe, sondern das ganze Fahrzeug entsprechend ankippen. Die Berufsgenossenschaft hätte die wahre Freude an und gehabt!!!



Bei der Probefahrt ist lediglich der leicht veränderte Sitz der Auspuffanlage aufgefallen, der leichte Justagearbeiten erforderlich machte.

Als Nachsorge löste ich nochmal die Schrauben des Getriebehalters kurz an, um mechanische Spannungen zu reduzieren.

Das Ergebnis der ganzen Aktion ist absolut überzeugend, ein völlig neues Fahrgefühl !!! Wegen dem immensen Aufwand kann ich nur dringend empfehlen, nicht am Material zu sparen und die Kupplung von Sachs zu verwenden, die dürfte dem russischen Original in Fahrgefühl sowie Haltbarkeit weit überlegen sein.

Insgesamt brauchten wir bei entspanntem Arbeitstempo etwa 12 Stunden für alles, Nachahmer sollten nicht der Illusion verfallen, es wäre mit einem gemütlichen Samstagnachmittag in der Garage getan. Eine Hebebühne und ordentliches Werkzeug sind für solche Arbeiten erforderlich, alles andere ist Quälerei !

An diesem Beispiel ist für mich deutlich geworden, daß eine aufwändige, nachhaltig sinnvolle Reparatur langfristig billiger kommt, als die eingeschränkte Variante, die nur irgendwie das Auto wieder auf die Straße bringt, ohne auf die Feinheiten zu achten.

