

LADA GAS CAR

2005

zum Gaseinbau nach Polen



LADAGASCAR

Schon vor dem Kauf meines LADA 2104 stand für mich fest, dass ich dieses Fahrzeug mit einer Flüssiggasanlage ausrüsten würde.

Einige Wochen habe ich mich in verschiedenen Gasfahrerforen schlau gemacht und für das Abenteuer einer Umrüstung in Polen entschieden. Der Preisvorteil für eine Venturi-Anlage, die für die Monopoint-Einspritzung des 1,7i vollständig ausreicht, ist mit 500-700 EUR doch recht erheblich und für die technische Abnahme bot sich eine Firma in Berlin (also direkt auf dem Rückweg) an, die zwar auch die Hand aufhalten sollte (Meinung der Gas-Foren), aber auch das geringste Risiko für die Abnahme darstellte. Die Wahl des Umrüstbetriebes fiel für mich nach einigen Telefonaten auf die Firma Artur Dec in Debno in der Nähe von Frankfurt/ Oder.

Bei der Festlegung eines Termins zum Ende September schloss sich Christian Gooßen dann meinem Experiment an, womit die Aktion dann fast schon ein Lada-Welt-Selbstversuch wurde.

Am 27. September um 10.00 Uhr tankte ich meinen Kombi in Dortmund noch einmal voll und verabschiedete mich von meinem Tankwart (bis zu diesem Tag habe ich die Tankvorgänge wie einen Countdown gezählt!!), dann ging es auf die A2, die so genannte Warschauer Allee, in Richtung Polen.

An der Raststätte Auetal traf ich auf Christian, der über die A30 angereist war. Mit zügigen 120-130 Km/h „heizten“ wir gen Osten. Die Mittagspause verbrachten wir bei McDo am Autohof Königslutter, wo unsere sozialistischen Fahrgeräte einen sehr harmonischen Vordergrund zur kapitalistischen Klopsbraterei abgaben.

Die polnische Grenze erreichten wir schließlich nach 413 Km



fahrt um 17.00 Uhr. Für den Grenzübertritt reicht mittlerweile der Personalausweis, weitere Kontrollen fanden nicht statt. 20 Km und eine halbe Stunde später fahren wir dann in die Stadt Debno ein. Direkt an der Kirche (wir haben nur die eine gesehen) geht es links ab und nach etwa einem weiteren Kilometer befindet sich rechts die Gastankstelle der Firma Dec.

Es handelt sich hier sicherlich um einen polnischen Musterbetrieb, denn der ganze Hof stand voller (deutscher) Autos, an denen geschraubt wurde und in der Werkstatt schien ein T34-Panzer gedreht zu haben. In einem A300 Bus schraubte ein junger Mann einhändig, in der anderen Hand eine Flasche Piwo – na, zumindest hatte niemand eine Zigarette im Mundwinkel. Wir stellten unsere Wagen erstmal an die Seite und suchten den Chef. Bogumil- der





deutschsprachige Part der Dec-Brüder, stand hinter der Theke der Tankstelle und zeigte sich erstmal verwundert über unser „frühes“ Erscheinen, da wir ja erst am nächsten Tag den Termin hatten. Er eröffnete uns, dass er uns gerade heute Abend noch anrufen wollte, um uns mitzuteilen, dass die Preise sich doch stark erhöht hätten: statt der vereinbarten 575,-€ müsste er nun doch 730,-€ berechnen. Ich war drauf und dran, Ihn genauso über seinen Tresen zu zerren, wie ich mich von ihm über den Tisch gezogen fühlte, doch dank Christians beschwichtigenden Worten traten wir in Verhandlungen, die in einem Preis von 650,- € als Kompromiss endeten. (dieser Preis wird aber definitiv keine weitere Gültigkeit für spätere Aktionen haben!!). Der Punkt, an dem Christian dann doch etwas aus der Fassung geriet war erreicht, als Bogumil vehement verneinte, einen Termin für zwei Lada gemacht zu haben (was er von mir nach unserem Telefongespräch sogar schriftlich bestätigt bekommen hatte). Er wurde etwas nervös und teilte uns dann mit, es ginge morgen doch noch. Wenigstens war aber der von mir gewünschte 110Lit.-Tank verfügbar. In dem allgemeinen Durcheinander wurde dann schon einmal für die Tanks Maß genommen, dann besorgte Bogumil uns ein Hotelzimmer in der Stadt. Wir sollten die Wagenschlüssel und die Kfz-Scheine abgeben und dann holte uns ein netter Herr – unser Zimmerwirt, wie sich herausstellte, mit dem Auto ab. Ich machte noch schnell einige Fotos mit Datumseindruck, die unsere Autos noch mit Holzlenkrad und Alufelgen zeigten- man kann ja nie wissen...

Unser „Hotel“ war dann ein noch nicht ganz vollendetes Gebäude in zentraler aber ruhiger Innenstadtlage. Das Zimmer war sehr groß und



freundlich und nagelneu. Das Bad sehr sauber und sehr groß und der Fernseher



brachte ausschließlich deutsche Fernsehprogramme. Schräg gegenüber vom Hotel fanden wir die Pizzeria Veneta, eine Kneipe im Tiefpaterre mit einigen Sitzgelegenheiten oben an der Straße, an der Zufahrt zu einem Netto-Supermarkt. Wir bestellten bei der Bedienung, die sich mehr durch ihr Äußeres als durch den Intellekt auszuzeichnen schien, zwei Pizzen und setzten uns dann nach draußen, da das Wetter dies noch zuließ. Das Essen kann sehr schnell, die Pizzen waren riesig und das Ganze kostete, inklusive 0,4l Pils vom

Fass gerade mal insgesamt 8,75 €. Nach dem Essen gehen wir zurück zum Hotel und bereiten uns auf den Tag der Umrüstung vor.

Dieser beginnt pünktlich um 08.00 Uhr mit einem sehr ordentlichen Frühstück. So gestärkt gehen wir zu Fuß zur Werkstatt (diese Strecke von etwa einem Kilometer sollten wir noch öfters abschreiten). Das Wetter beschert uns diesmal einen sehr unangenehmen Nieselregen. Unsere Wagen stehen hinter der Werkstatt und sind auch noch komplett vorhanden. Auf dem Gelände „boxt schon der Papst“. Ein Ford Galaxy ist gerade fertig und ein Audi 6-Zyl. aus Hannover rollt schon in die Startposition. Bei unsere Wagen werden alle notwendigen Teile für den Umbau in die Laderäume gelegt. Artur und Bogumil pendeln zwischen all diesen Baustellen wie ein Anatomieprofessor, der die ersten Sezierungsversuche seiner Studenten beaufsichtigt.



Unsere Wagen rollen dann vom Hof zu einer – laut Bogumil – etwa 30 Km entfernten Werkstatt. So kann er wohl nur den Termin halten, doch wir haben natürlich nun nichts mehr zu schauen oder gar zu fotografieren. Wir beschließen daher, uns den Ort näher anzuschauen, was natürlich bei dem Regen besonderen Spaß bereitet. Es gibt hier einen kleinen Markt, auf dem zwar die Gemüsepreise sehr günstig sind, aber sonst nichts wirklich interessantes angeboten wird – insbesondere nicht eine Kappe, die verhindern könnte, dass Christian der Regen ständig hinter die Brille tropft. Die ortsansässigen Autoteilehändler sind auch nicht sehr gut bestückt, erst



recht nicht für Lada, und haben eindeutig eine Tendenz, deutschen „spezielle“ Preise anzubieten. Da die Pizzeria noch geschlossen ist, kehren wir in einem Lokal ein, das im Fenster für asiatische Gerichte wirbt. Hier bekommen wir ein Chinesisches süß-sauer-Gericht auf Reis mit Getränken – richtig – für insgesamt 8,75 €. Da wir ja den ganzen Ort nun schon kennen, beschließen wir, erstmal im Hotel eine Mittagspause einzulegen. Wir bezahlen hier auch gleich unsere Unterkunft und werden pro Person 28,- € für 2

Übernachtungen und 1 Frühstück los. Essen uns Unterkunft sind somit nicht der

größte Kostenfaktor dieses Abenteuers. Nach der Pause kaufen wir noch schnell einige Lebensmittel für das morgige Frühstück – es soll ja schon um 06.30 wieder gen Deutschland gehen, und laufen dann wieder einmal den Weg zur Werkstatt. Von unseren Ladas ist natürlich noch nichts zu sehen, Bogumil hat jedoch schon Nachricht, dass einer der Wagen schon so gut wie auf dem Weg ist. Wir lernen langsam die anderen Deutschen kennen, die hier „vergast“ werden. Da ist John, der Audi-Fahrer, dann eine junge Familie mit einem BMW aus Rostock und deren Bekannter mit einem Astra aus Hamburg. Auch der Galaxy-Fahrer aus Magdeburg taucht wieder auf und reklamiert die Funktion seiner Anlage. Er hatte sich in Berlin zur Rückkehr entschlossen. Um 20.00 Uhr kommt Christians Lada auf den Hof, wird sofort mit 10 l Gas für die Reserve-Einstellung betankt und dann vor die Werkstatt gerollt, in der noch der Audi auf der Bühne steht. Artur Dec kommt mit dem Laptop zur Einstellung der Werte. Nach einigen Versuchen wird klar, dass der Ansaugquerschnitt beim Lada zu groß für den Gasmischer ist. Es soll daher eine Verengung des Ansaugtraktes von 36 auf 32 mm vorgenommen werden. Christian wehrt sich mit Händen und Füßen gegen eine „Modifizierung“ seines Luftsteuergerätes vor dem Luftfilter (aus



der berechtigten Annahme, dass Polski-Tuning hier eher zur Zerstörung führen wird) und bewirkt so einen Kompromiss. Der Mechaniker bastelt aus einer Gummi-Durchführung und verschiedenen Schläuchen eine sehr subtile aber durchaus wirkungsvolle Vorrichtung für den Ansaugtrakt und der originale Kasten ist erstmal gerettet. Bei meinem Auto gibt es angeblich noch Probleme beim Tankeinbau. Wir melden uns daher um 21.00 Uhr zum Abendessen ab und fahren mit John in seinem mittlerweile fertigen Audi wieder in die Stadt. Die Pizzeria hat bereits wieder geschlossen, also steuern

wir den „Asiaten“ von heute Mittag an. Der Laden ist bis auf einen Tisch voll. Wir bestellen wieder aus der Karte und warten. Die Bedienung – eine andere als heute Mittag – scheint hier für die Theke und auch für die Küche zuständig zu sein, was sie offensichtlich vollständig überfordert. Nach einer Stunde, in der uns niemand auch nur eine Chance gab, ein Getränk zu ordern, hören wir, wie in der Küche Koteletts geklopft werden – und die hatten wir bestellt! Christian sondiert in der Küche und man sagt ihm, das Essen wäre „gleich fertig“. Daraufhin gehen wir, hungrig und gefrustet, da wir nicht riskieren wollen, dass Artur die Werkstatt zumacht, bevor wir gegessen haben.

Zurück an der Tankstelle ist von meinem Auto allerdings immer noch nichts zu sehen. Der gesamte Hof ist leer und das Personal ist weg. Nur Bogumil sitzt noch hinter der Theke und wird nun, während der Wartezeit, zunehmend gesprächiger. Er versucht, uns die Gründe für seine neuen Preisforderungen zu verdeutlichen und gewährt uns etwas Einblick in das Marktverhalten der Hersteller der Tanks und

Gasanlagen. Danach glaube ich, dass zwar der Treibstoff LPG nicht über die Masse teurer werden wird, die Umrüstungen der Fahrzeuge werden in Zukunft jedoch sicherlich kostspieliger. Artur taucht auch wieder auf und beginnt, aus einem ganzen Paket Venturi-Düsen eine Passende Reduktion für meinen Wagen zu basteln. Seine Vorgehensweise ist dabei sehr pragmatisch aber zugegebener Weise effektiv. Um 23.20 Uhr trifft dann endlich auch mein Wagen wieder ein und wird für die Reserve-Einstellung betankt. Im Gegensatz zu Christians Radmuldentank liegt in meinem Auto nun ein Teil in der Größe einer 250Kg Fliegerbombe an der Stelle, wo früher der Rücksitz war. Artur wechselt die Venturi-Düse gegen seinen „Eigenbau“ und stellt dann genervt fest, dass das immer noch nicht reicht. Nach einigen Suchen findet er eine Gummitülle in einem Müllhaufen unter der Feilbank. Dieses Teil, ergänzt um eine Schlauchschelle und ein weiteres Schlauchteil, passt er dann in den Luftstutzen ein – und siehe da, die Werte stimmen. Mich beschleicht die Vermutung, dass die hier gar nicht saubermachen können, weil dann wichtige „Bauteile“ unwiederbringlich verloren gehen.



Kurz nach Mitternacht wird der große Tank dann endlich gefüllt. Danach fällt mir auf, dass die Kontrolllichter des neuen Schalters im Cockpit nicht ausgehen, wenn die Zündung ausgeschaltet wird. Der Wagen kommt also wieder in die Halle und es geht munter weiter. Artur pelzt die Isolierung vom Kabelbaum des Steuergerätes und beginnt zu messen. Jedes Mal, wenn er sich irgendwo vorne abstützt, greift er irgendwo in die reichlich vorhandenen Vorräte an Mike Sander Fett und bekommt danach von mir ein

freundliches „watch out, Artur, it's greasy over there“ zu hören, worauf hin er fluchend zum Lappen auf der Feilbank greift und seine Hände und seinen Computer sauberwischt. Ich glaube, alle Anwesenden haben langsam „die Faxen dicke“. Nach dem Umlöten zweier Kabel und dem Anbringen einer neuen Isolierung ist dann aber auch mein Wagen fertig. Um 00.50 bezahle ich meine Rechnung (die es allerdings nicht schriftlich gibt!) und um 01.05 sind wir mit den Autos endlich am Hotel.

Der letzte Tag unseres Abenteuers beginnt bereits um 06.00Uhr. Nach dem Schmieren unserer Frühstücksbrote aus den gestern gekauften Vorräten starten wir um 06.30 gemeinsam mit John und seinem Audi wieder in Richtung Deutschland zum Dekra-Termin bei der Firma Jäger in Berlin Hoppegarten. Wir erreichen Deutschland um 06.52Uhr. Die etwa 100 Km Wegstrecke führen größtenteils über

die Bundesstrasse 1, die hier, im Gegensatz zu dem Teil in Dortmund, nicht durch Staus gekennzeichnet ist, sondern durch herrliche Alleebäume. Als kleine Herausforderung liegt noch ein überfahrener Dachs auf der Piste, der mich zu einem ziemlichen Schlenker zwingt. Durch meinen dicken Tank auf dem Rücksitz fährt sich der Kombi zum Glück nun fast wie ein Auto mit Transaxle-Antriebsstrang. Mein Aldi-Navigationssystem – im Lada nennen wir die Damenstimme immer nur Olga – treffen wir bereits um 08.09Uhr, also direkt zur Werkstattöffnung ein, um uns dann einen Parkplatz neben den anderen 8 zur Prüfung aufgefahrenen Wagen suchen zu müssen, die bereits in der Schlange stehen. Jäger hat immer am Donnerstag die Dekra im Haus, was für eine Terminplanung bei Artur Dec ja nicht unerheblich ist.



Nach einigem Warten kommt mein Lada endlich in die Halle und der Prüfer beginnt sein Werk. Sofort fällt ihm auf, dass der Tankstutzen unerlaubter Weise direkt an der Stoßstange montiert ist. Eine weitere Schluderei findet er in Form einer nicht korrekt festgezogenen Mutter der Verschraubung des Tanks unter dem Fahrzeugboden. Christian, der in dem Mechaniker der Firma schnell einen seelenverwandten gefunden hat, ist sofort mit Werkzeug zur Stelle und entfernt auch noch korrekt den Unterbodenschutz, bevor er die Mutter nachzieht. Schließlich verlangt unser Prüfer noch, dass die Würgeschellen an den Schutzschläuchen der Gasleitungen im Wageninneren durch korrekte Schraubschellen ersetzt werden. Das Problem der Verlegung des Tankstutzens lösen wir mit der freundlichen Hilfe



der Firma Jäger, denn die räumt flugs den Stellplatz in der Halle nebenan und erlaubt uns dort die Durchführung der Arbeiten. Christian greift gleich an und schon nach 30 Minuten sitzt der Stutzen eingesenkt im hinteren Abschlussblech. Originalton Christian:“ Das können wir besser als die Polen – und demnächst bauen wir auch die gesamten Anlagen noch selbst ein“. Ich wechsele noch die Schellen gegen kostenlose Teile aus dem Jäger-Bestand, dann gibt der Prüfer seinen Segen mit der Auflage, noch eben zur Tankstelle nebenan zu fahren, um die Fülleitung unter Druck zu setzen für eine Dichtigkeitsprüfung am Stutzen, da diese Verschraubung ja geöffnet war. Ich fahre also zum Tanken – und prompt dreht der Tankwart dort mit dem Adapter für Deutschland auch gleich das Innenleben des Stutzens heraus. Das ist zwar nicht gefährlich, da der Tank ein gesondertes Ventil hat, aber ich darf wieder unter das Auto, um alles zusammenzubauen. Der Jäger-Mechaniker hilft beim Festziehen, dann fahre ich noch einmal zur Tanke (es passen nun noch 1,7 l). Die letzte Prüfung bestätigt dann die Dichtigkeit meiner Anlage und ich halte das Gutachten und eine Rechnung über 247,- gut angelegte tEuronen in der Hand.



An Christians Auto ist soweit alles in Ordnung, obwohl auch hier einiges deutlich nach polnischem Handwerk aussieht. Nur die LeerlaufEinstellung ist stark verbesserungswürdig und wird auch noch vor Ort modifiziert.

Dann – endlich – kann ich mich auf den Heimweg machen. Die ersten insgesamt 676 Km (107 Km Debno – Berlin, 569 Km Berlin – Dortmund) läuft der Wagen wie ein Uhrwerk. Der Motorlauf ist weniger rau und ich habe keinen deutlichen Leistungsverlust bemerkt. Die Fahrgeschwindigkeit zurück bewegte sich überwiegend zwischen 110 und 132 Km/h nach der recht genauen Anzeige von Olga



und es war nach der Ankunft noch eine von 4 Füllstandslampen für den Tank an.

Auch am 30.09.05, dem Tag der Eintragung beim Straßenverkehrsamt lief alle glatt und die Anlage stellte bereits nach sehr kurzer Warmlaufzeit auf Gas um.

Christian hatte hingegen auf seinem weiteren Wege noch ein Problem mit Verdampfervereisung und kehrte daher wieder nach Jäger zurück. Dort wurde der Fehler schnell gefunden. Es hatte wohl mit dem Anschluss des Verdampfers an den Wasserkreislauf des Wagens zu tun.

Nun also mein ganz persönliches Fazit der Aktion:

Wer mit einem solchen Umbau nur leben kann, wenn er für alles Belege und Gutachten erhält und auf ordentliche Wertarbeit aus einer Hand wert legt, soll besser eine Anlage in Deutschland kaufen. Die Ersparnis erkaufte er sich sonst sicherlich mit einem mittelschweren Infarkt.

Wer erstrangig eine funktionierende Gasanlage zu einem immer noch unschlagbaren Preis sucht (auch in D werden die Anlagenpreise sicherlich mit steigender Nachfrage teurer) und dafür bereit ist, Zugeständnisse beim Einbau und Mehraufwand bei der Abnahme in Kauf zu nehmen, sollte sich die Reise durchaus überlegen, zumal, da ja nun die Fehlerpunkte bekannt sind und bereits vor der Übernahme des Wagens bei Artur Dec geprüft und auch reklamiert werden können.

Ansonsten besteht so eine Fahrt aus 80% Warten und Rumhängen, 5% Staunen und Verblüffung und 15% Ärgern und Bezahlen.

Was es in Bezug auf Verbrauch und Amortisation bringen wird, kann ich derzeit natürlich noch nicht sagen. Ich werde mich jedoch hierzu wieder zu Wort melden.

Schlüsselnummern zu 1 0225 zu 2 9308 zu 3 52003			16 Zul. Achslast kg v 700 m - h 870
PKW GESCHLOSSEN SCHADSTOFFARM EURO 2			17 Räder u./od. Gleisketten 1 18 Zahl der Achsen 2 19 davon angetriebene Achs
2 WOLGA-AUTOW.-VAZ/RUS			20 165SR13
3 VAZ 2104			21 vorn 165SR13 21 mittig 21 hinten
4 Fahrzeug-Ident.-Nr. XTA210440T0547077 1			22 175/70R13 80S
5 OT/GK/FLG 29 6 Höchstgeschwindigkeit km/h 153			23 od. vorn 175/70R13 80S 23 mittig 23 hinten
7 Leistung kW bei U/min. K62/5400			24 Druck am Bremsanschluß 24 Einleitungs- bar 25 Zweileitungs- bar
8 Hubraum cm ³ 1690			26 Anhängerkupplung DIN 740-Form u. Größe -
9 Nutz- oder Aufiege- last kg -			27 Anhängerkupplung Prüfzeichen MW -
10 Rauminhalt des Tanks m ³ -			28 Anhängelast kg bei Anhänger mit Bremse 1300 29 bei Anhänger ohne Bremse 500
11 Sitzplätze einschl. Führerpl. u. Not. 2			30 Standgeräusch dB (A) 85 31 Fahrgeräusch dB (A) 76
13 Maße über alles mm A 1115 B 1620 H 1458			32 Tag der ersten Zulassung 01.04.1997
14 Leergewicht kg 1090 15 Zul. Gesamtgewicht kg 1510			33 Bemerkungen FARBE: 1/-
ZIFF.13:HOCH 1508 JE NACH AUSR.*ZIFF.20 BIS 23 AUCH GEN.:165/80R13 82S OD. 165/70R13 79Q*ZIFF.27 GEN.:			
F3640 FALLS WERKSEITIG MON-TIERT*UMRUESTUNG A.BIVALENT EN FL-GAS ANTRIEB,M.TANK 110L,HERST.STAKO,SERIENNR.536			
2990,PROD.DATUM 09/05;M.GASANL.LANDI RENZO,TYP LCS A1			
,ENTSPR.ECE 67R01,VERDAMPF.TYP SE81 67R,10028,SCHRITTM OT.TYP SM72,M.STEUERGERAET TYP A1-V05 67R010033***			
30.09.2005			

Tschüs
„GazVAZ“ Mike