

Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



A VFTS története



A VFTS története

Egyes hírforrások szerint a VFTS ötlete nem a Szovjetunióból ered, hanem az egykori Csehszlovákiából. Állítólag a Metalex cég készített a Fiat 131 Abarth mintájára egy versenyváltozatot a Lada új típusából, a 2105-ből, ez tetszett meg az oroszoknak.

Az viszont tény, hogy a szovjet autóversenyzés központja a mostani Litvánia fővárosában, Vilniusban volt akkoriban egy titkos tengeralattjáró-üzem lezárt részében. Itt a Vilnusi Versenyautó Központ cégnév alatt fejlesztették és készítették fel nem csak a Ladákat, hanem a Volga versenyautóit is. Sztatisz Brundza fejlesztő-versenyző vezetésével alkották meg az egyes piacokon Nova névvel megjelenő „kocka” Lada felspoilerezett változatát, amin a ezen kívül jó néhány módosítást elvégeztek még természetesen. Az orosz sztyeppéken, gyakran havas körülmények között edződött versenyzők nem csak kamikázé módon történő autózásukkal, hanem a kategóriában elért eredményeikkel is nagy reklámot csináltak a VFTS-nek. Az autó nem csak a Béke és Barátság Kupa (BBK) országaiban – Szovjetunió, Lengyelország, NDK, Csehszlovákia, Magyarország, Románia, Bulgária – hanem a vasfüggönyön túl is kapóssá vált rövidesen, így az Avtoexport el is kezdte exportálni észak- és nyugat-Európán kívül Kanadába is.

A VFTS-en a teljesség igénye nélkül a következő változtatásokat végezték el:

Az alumínium karosszériaelemekkel és a plexiből készült oldalablakok használatával jelentős súlycsökkentést értek el, az autó súlya a biztonsági felszerelésekkel együtt 950 kg. Ahhoz, hogy a nagyobb nyomtávval a kanyarsebességet növelhessék, műanyag szélesítésekkel látták el a kasztnit.

Motorja a 2106 kódú alapmotor, 1600 köbcentis, két duplatorkú Weber karburátoron keresztül

kapja a benzin-levegő keveréket. A vezérlését módosították, a forgórészek könnyített, polírozott kidolgozásúak. Beállítástól függően 150-160 lóerős, 3500-8000-es fordulatszámon dolgozik, végsebessége a differenciálmű- és váltóáttételtől, valamint a kerékmérettől függően 150-200 kilométer/óra közötti.

Egyenes fogazású ötsebességes váltó került az autóba, de az eredeti házat meg kellett tartani. Emiatt a kapcsoló mechanika és a fogaskerekek együttese csak úgy fért el, hogy az egyes sebességi fokozat az ötödik helyére került, a többi pedig a négysebességes séma szerint került kiosztásra. A hajtás lamellás önzáró differenciálművön keresztül jut el a hátsó kerekekhez.

A futóműben a nyomtávszélesítő használata mellett változás a szilentek anyaga, a gumi helyett speciális műanyagot használtak. A merev hátsóhíd jelentős erősítésen esett át.

Az autó leggyengébb pontja a már akkoriban is idejétmúlt széria fékrendszer volt, elől kisméretű, nem hűtött tárcsákkal, hátul dobfékkel. Csupán a betét anyaga változtatható, valamint flexibilis, fém bevonatúra cserélhetők a fékolaj gumi vezetőkei.

Műszaki adatok:

Típus: Lada VFTS (Zsiguli 2105)

Homologizáció: 1982.10.01. (B222)

Erőátvitel: hátsókerék-hajtás, 5 fokozatú aszinkron sebességváltó

Felfüggesztés: elől kettős keresztlengőkaros felfüggesztés torziós stabilizátorral, hátul merev

Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

híd hossz- és keresztirányú tartókkal

Fékek: elől 253 mm átmérőjű tárcsafék, hátul dobfék

Hossz: 4090 mm

Súly: 920 kg (az alumínium karosszériaelemekkel 820 kg)

Motor:

Soros, 4 hengeres szívómotor

Hengerűrtartalom: 1588 ccm

Furat: 79,5 mm

Löket: 80 mm

Kompresszióarány: 11,5:1

Karburátor: 2 darab duplatokú Weber 45 DCOE

Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

Teljesítmény: 160 LE (fordulatszám: 7000/min)

Nyomaték: 164,8 Nm (fordulatszám: 5500/min)

Az VFTS-ből készült 16 szelepes kísérleti példány is.



Motor:

Soros, 4 hengeres, turbófeltöltéses motor, 16 szelepes DOHC vezérlés

Hengerűrtartalom: 1800 ccm

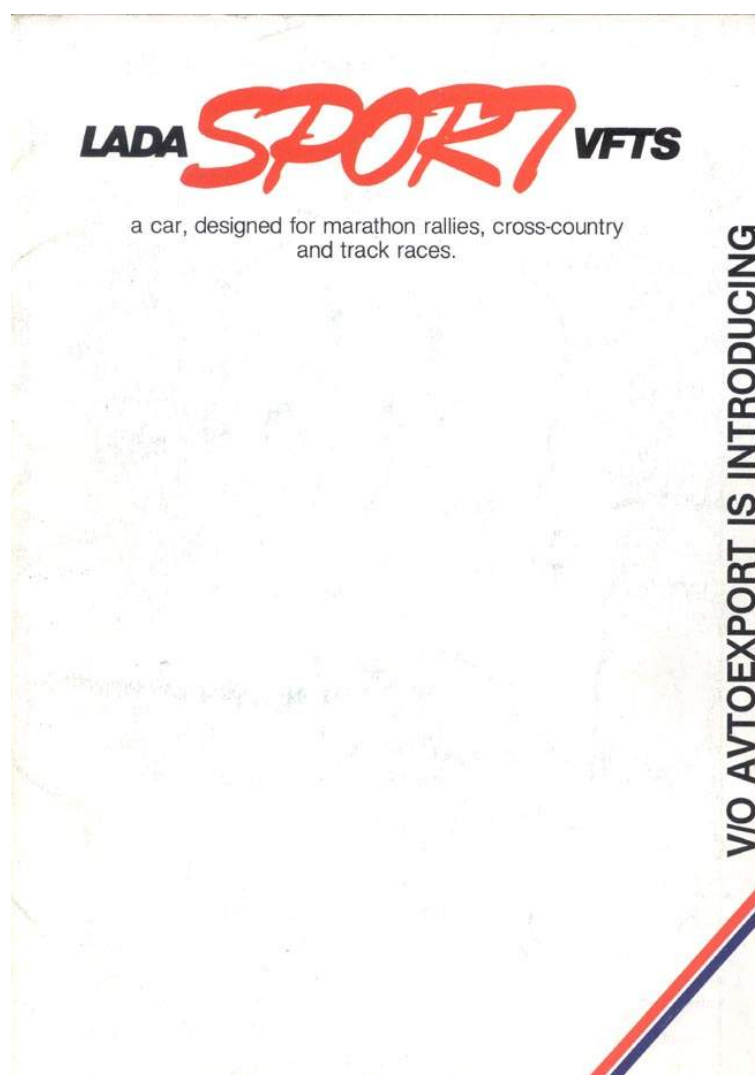
Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

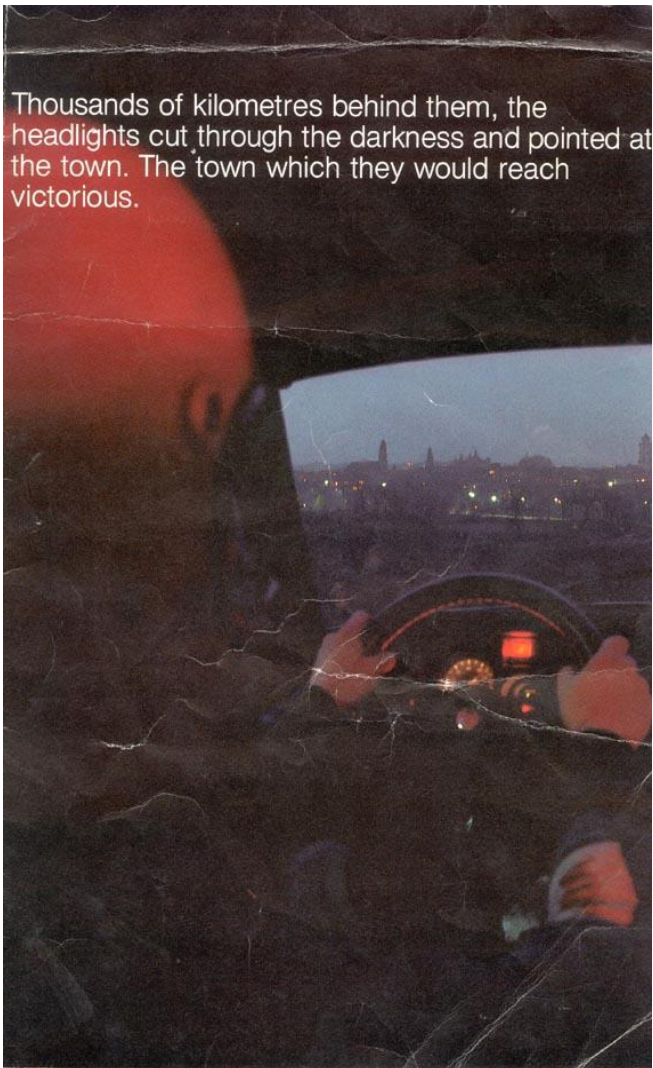
Teljesítmény: 240 LE (fordulatszám: 7000/min)

A autót angol nyelvű prospektussal is népszerűsítették.



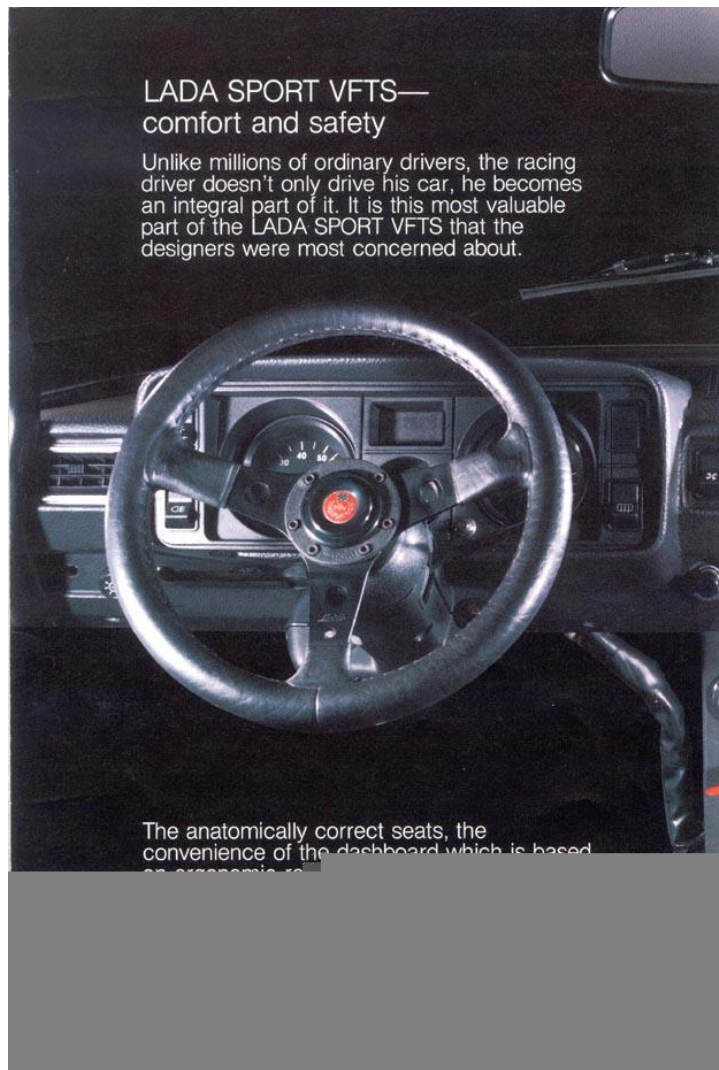
Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



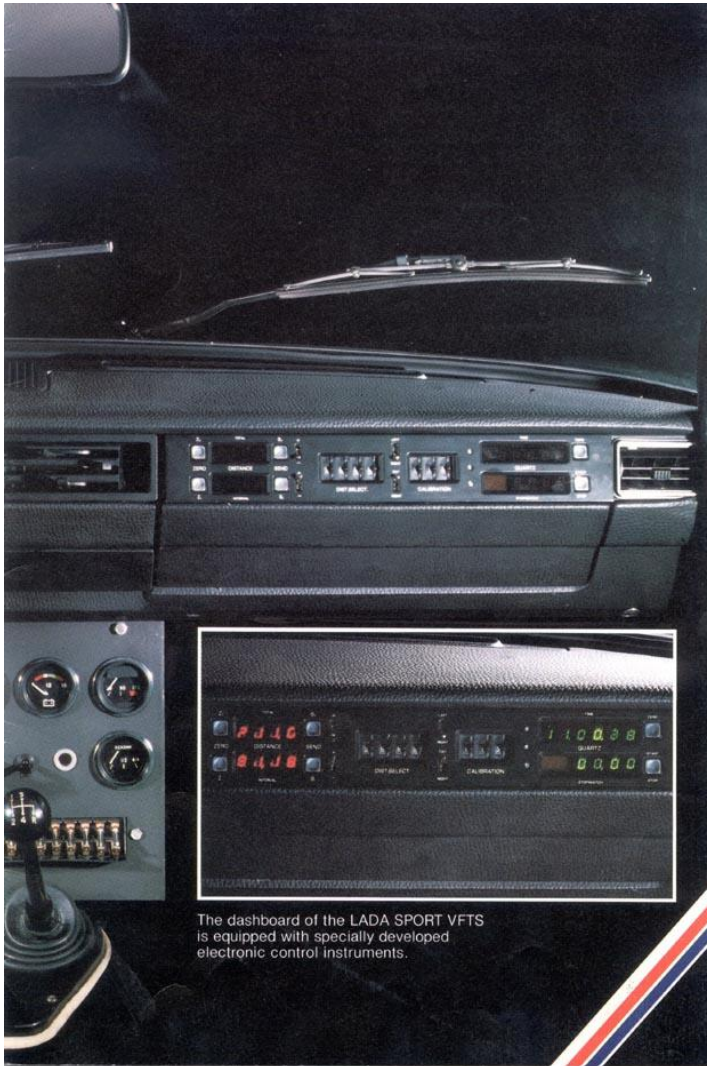
Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



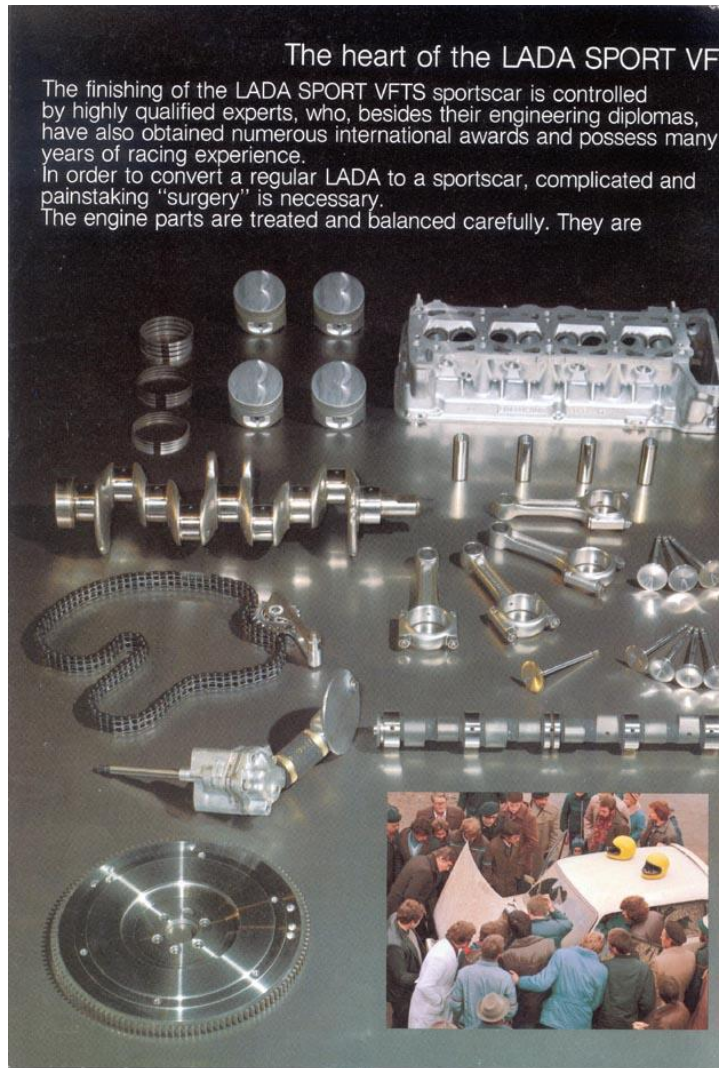
Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

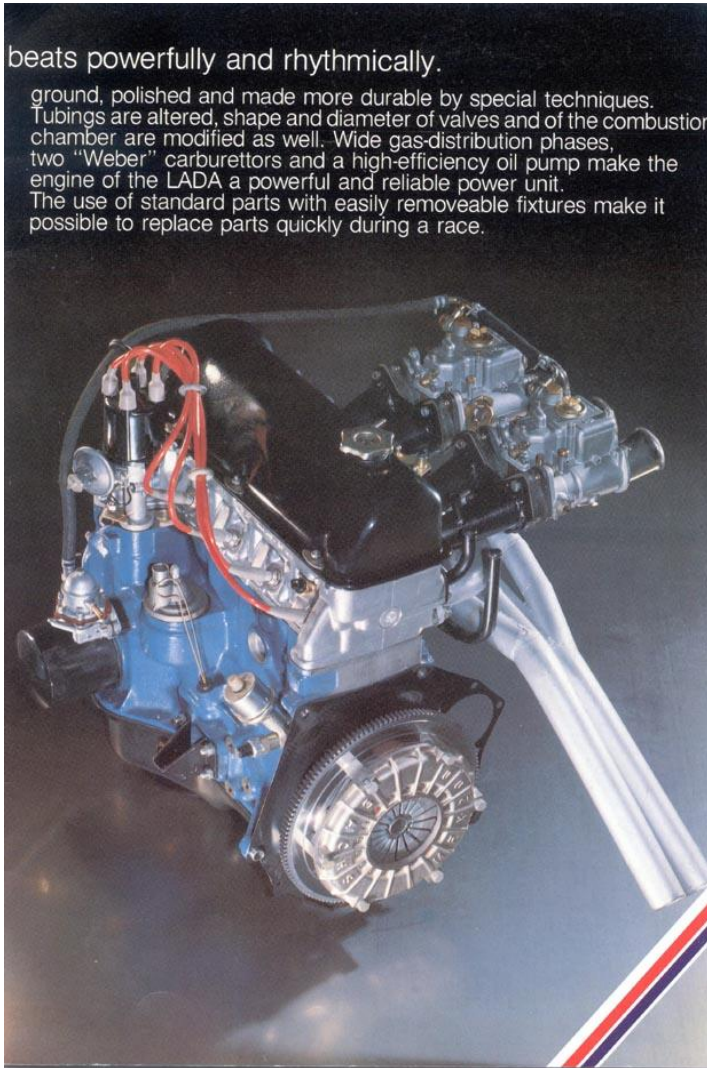


Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

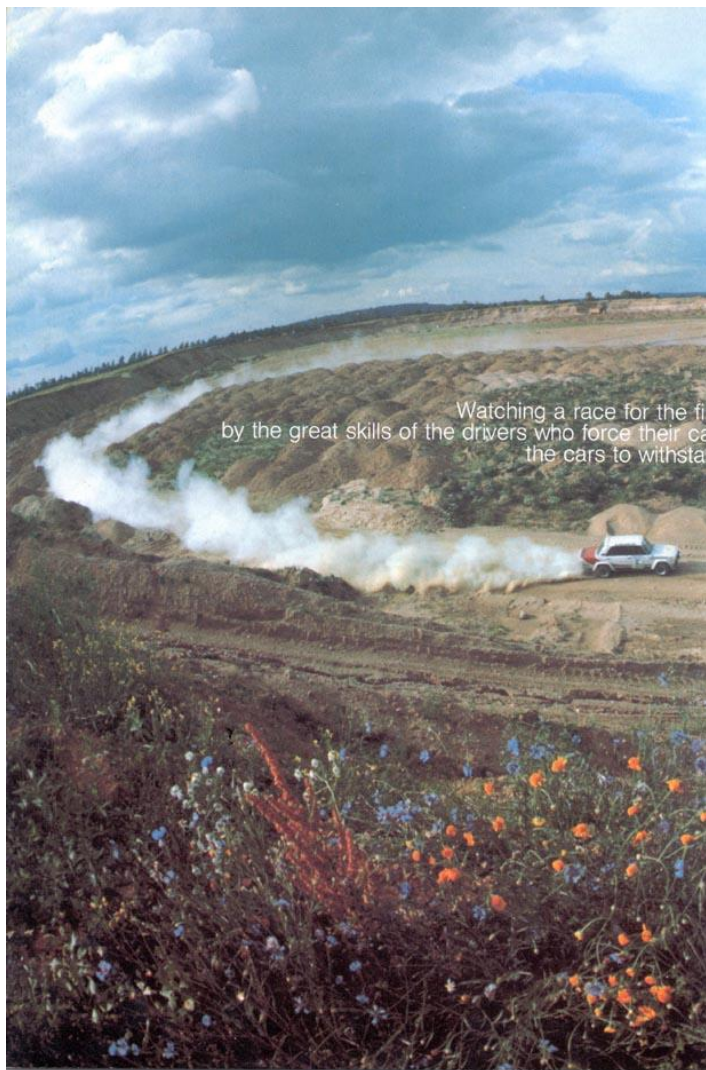
beats powerfully and rhythmically.

ground, polished and made more durable by special techniques. Tubings are altered, shape and diameter of valves and of the combustion chamber are modified as well. Wide gas-distribution phases, two "Weber" carburetors and a high-efficiency oil pump make the engine of the LADA a powerful and reliable power unit. The use of standard parts with easily removeable fixtures make it possible to replace parts quickly during a race.



Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

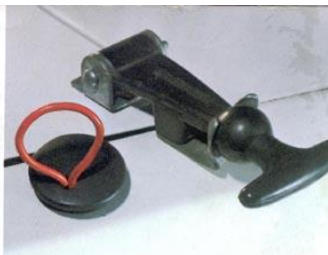
2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

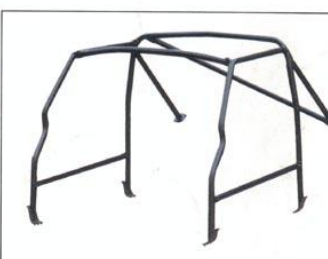
Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Once underway, there is no room for improvisation. Therefore, we only use components for the LADA SPORT VFTS which have been thoroughly tested in races:

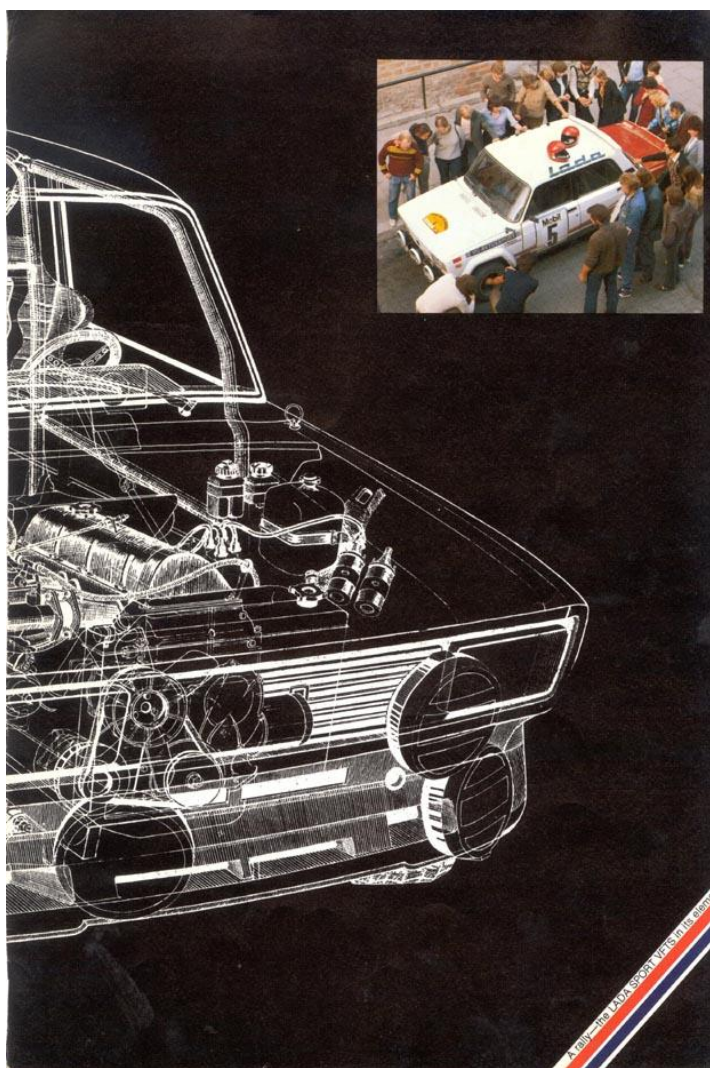
- High quality seat-belts;
- Reinforced jacks which make it possible to change two wheels at a time;
- Front- and rear spoilers for improved aerodynamics and for additional stability;
- Special fixtures for the spare wheel;
- Battery placed in the boot;
- Security locks for boot and bonnet;
- Emergency stop of battery;
- Strong body-structures;
- Reinforced front and rear suspension;
- Double stabilizers for transverse stability.



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06

A short comparison

	LADA- 2105	LADA SPORT VFTS
Number of seats	5	2
Length (mm)	4 128	4 090
Weight (kg)	995	980
Max. speed (km/h)	145	192
Acceleration time (sec) 0—100 km/h	20	8.4
Standing km (sec)	37	27.8
Number of cylinders	4	4
Capacity (cm³)	1294	1588
Bore/stroke (mm)	79/66	79.5/80
Compression	8.5	11
Max. output [kW (hp)/at rpm]	51(69)/5600	117(160)/7000
Max. torque (kP/at rpm)	9.6/3400	16.8/5500



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Vilnius Fabrik Tuning Sport, azaz a Lada VFTS

Írta: Fartik András

2011. december 26. hétfő, 17:29 - Módosítás: 2018. február 27. kedd, 19:06



Andrew