ТЮНИНГ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ

Исматов Джуманиез Файзуллаевич, Ташкентский государственный технический университет имени Ислама Каримова, профессор, доктор технических наук
Мустаева Барно Ураковна, Ташкентский государственный технический университет имени Ислама Каримова, соискатель
Калауов Сайдулла Аймаханович, Ўзбекистон Республикаси ички ишлар Академияси, профессор

«Современный мир уже не такой, как прежде. Дело не в тарифах или их количестве. Международные институты, которые на протяжении многих лет обеспечивали стабильные отношения и взаимное доверие между государствами, а также разработанные ими правила и нормы, сегодня становятся неэффективными», — отметил президент Ш.М. Мирзиёев [1].

Он подчеркнул, что такие процессы могут вызвать цепную реакцию, привести к замедлению мировой экономики и снижению объемов международной торговли. Согласно прогнозам, только из-за высоких тарифов объем глобальной торговли может сократиться на 3,5 трлн долларов, а уровень инфляции в мире вырасти до 7,5–8%. «Тот факт, что всего за три-четыре дня международные финансовые рынки потеряли 10 трлн долларов, должен стать для нас серьезным сигналом», — заявил Мирзиёев.

Президент подчеркнул, что такая ситуация может нанести серьезный удар по ключевым отраслям мировой экономики, таким как текстильная, электротехническая, автомобилестроительная и пищевая промышленность.

Автомобилестроение является одной из приоритетных отраслей промышленного производства республики Узбекистан, обладающей большим экспортным потенциалом. Тюнинг - новое производственное направление, предполагающее, создание новых рабочих местам (что само по себе имеет социальную направленность), а также приток зарубежного капитала. Однако он возможен лишь в рамках тесной кооперации с генеральным подрядчиком и вероятными субподрядчиками [2, 3, 4].

Успешное ведение подобного бизнеса базируется на ряде политических, юридических и экономических условий, среди которых важными следует считать исключение двойного налогообложения, четкое выполнение кооперирующими сторонами обязательств (которое требует единство законодательной базы). Немаловажным фактором также является единство обращения финансовых потоков между субъектами кооперации. Все эти проблемы могут быть решены в ближайшей перспективе, в рамках свободной

экономической зоны на пространстве СНГ.

Одним из особенных свойств ВАЗов является пригодность к доработкам, переделкам и тюнингу. В силу достаточно простой конструкции и невысокой стоимости, ВАЗы позволяют проводить над собой крайне удачные эксперименты в плане уровня проходимости и ходовых качеств, а также предоставляет неограниченное поле деятельности для тюнинга практически под любые нужды: охоты, рыбалки, соревнований по бездорожью и даже достаточно красивых городских вариантов.

Тюнинг ВАЗ - настройка автомобиля в соответствии со вкусами владельца или условиями эксплуатации. Тюнинг включает в себя многоуровневую и разностороннюю доводку автомобиля. Тюнинг двигателя ВАЗов обычно включает в себя полную или частичную перенастройку серийного двигателя, или его замену на дизель модели российского или импортного производства. Тюнинг подвески обычно начинается с замены амортизаторов на более жесткие образцы, а пружин на более короткие или наоборот длинноходные варианты. Также заменяются на более надежные рычаги и прокладки. Тюнинг автомобилей ВАЗ включает в себя перекраску или аэрографию (часто под камуфляж), установку лебедок и люков, воздухозаборников и веткоотсекателей, силовых бамперов, тонировку стекол.

Тюнингу автомобиля ВАЗ-2121 подвергли внешний вид. Его кузов окрасили в синий металлик, установили новые бамперы, а на передних и задних крыльях и, боковых дверях накладки, воздухозаборник на капоте. Добавили кенгурин с дополнительными фарами спереди и защитный обвес из металлических труб под порогами и задним бампером, а также новые наружные зеркала заднего вида, литые пятнадцатидюймовые диски с высокой ярославской резиной размерности 31,5×15, существенно расширяющие колею автомобиля и, соответственно, повышающие его устойчивость.

В просторном девятиместном салоне тоже не стали ничего менять. Лишь в крышу врезали люк Webasto. Автомобиль благодаря такой доработке стал смотреться более гармонично и даже стильно.

При тюнинге ВАЗов рекомендуют менять вакуумные усилители, после чего тормоза (в случае удачной замены) не уступают по быстродействию и надежности иномаркам. Более глубокий тюнинг подразумевает замену тормозов на дисковые, но это уже более дорогостоящий вариант.

Заволжский двигатель обеспечивает машине приемлемую динамику, но предпочитает высокие обороты. При оборотах ниже 2000 он становится откровенно вялым, автомобиль нервно дёргается, ощущается недостаток крутящего момента, и приходится переходить на низшую передачу.

Отклик на нажатие педали газа происходит практически моментально,

без всяких задержек. Работа тормозов, дисковых спереди и барабанных сзади удовлетворительная. Для динамичной езды по городу они достаточно эффективны, а усилие на педали тормоза легко дозировать благодаря хорошей обратной связи. А вот работа гидроусилителя руля такова, что автомобиль приходится постоянно отлавливать на высокой скорости, чувствительности почти никакой. Если резко повернуть руль в одну сторону, а потом в другую, то машина сначала долго думает, поворачивать ей обратно или нет, а затем резко выполняет предложенный маневр.

Свою лепту здесь вносят и высокие ярославские шины. В крутом повороте, подламываясь, они позволяют ВАЗу сильно смещаться на внешнюю траекторию. Зато при проезде трамвайных путей и выбоин на асфальте не нужно сбрасывать газ - ударов на кузов почти не передается.

На песке эти же шины показали отменную проходимость, практически не позволяя автомобилю закапываться и не вынуждая водителя переходить на пониженную передачу. Малое усилие на руле в условиях плохих дорог оказалось только благом. При проезде глубоких выбоин и больших неровностей руль из рук не вырывается, и управляешь машиной в самых вязких грунтах довольно свободно. Ну а то, что, обладая комфортным салоном и стильной внешностью, ВАЗ-2121 остается еще и одним из лучших внедорожников.

Вывод. Усреднённая оценка потребительских качеств никак не отражает чувства, которые вызывает эта машина — мы по-прежнему любим «Ниву» и каждый раз с удовольствием хватаемся за возможность поездить на ней вновь. И этих чувств здесь целая гамма. Во-первых, щемящая ностальгия по временам, когда тебя катал на такой, например, родной дядя или отец лучшего друга. Во-вторых, ощущение фана от обладания честной железякой, которая хоть и требует к себе особого отношения, но не загораживается от водителя мягкотелыми подвесками, могучими сервоприводами и предупредительной электроникой. Наконец, искреннее восхищение от возможностей, которые дарит один из самых дешёвых автомобилей рынка.

Именно поэтому существенную часть покупателей составляют люди, которые берут «Ниву» просто для фана в качестве второй или третьей машины. И если бюджет у них без особых ограничений, а вылазок на серьёзное бездорожье не планируется, есть смысл рассматривать один из двух «Урбанов» — пусть не совсем «трушный», но более современный и внешне очень даже модный.

Список использованной литературы:

1. Мухитдинов А. А. О максимально возможном тягово-скоростном свойстве самоходной машины - Транспорт, Москва, 2000, №7, с. 37…39.

2. Соцков Д. А., Тимофеева С. И. Повышение безопасности движения АТС в едином транспортном потоке. В кн. Фундаментальные и прикладные проблемы совершенствования поршневых двигателей. Материалы IX международной научно-практической конференции. Владимир, 2003, с. 456…458.

3. Исматов Ж.Ф., Мустаева Б.У. Анализ современных подходов к аванпроектированию тюнинга. Islom Karimov nomidagi Toshkent davlat texnika Universiteti. «Innovatsion yechimlar: qishloq xo‘jaligi va oziq-ovqat sanoatida barqaror rivojlanish» mavzusidagi V xalqaro ilmiy-texnik anjuman ilmiy ishlar to‘plami. 25-26 aprel. Toshkent – 2025.

4. Ж.Ф. Исматов, Б.У. Мустаева. Классификация легковых автомобилей. Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш: бугунги кундаги ҳолати, муаммолари ва такомиллаштириш йўллари: Республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Тошекнт.: Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси, 2025 йил 16 май. – 156 б.