

Установка откидного верха

В этой главе мы раскроем секреты снятия откидного верха, установки новых подушек и изготовления новой обивки ниши для хранения верха. Затем вы узнаете, как вставить заднее окно совершенно без морщин и, наконец, как устанавливать сам верх.

Это будет длинная и сложная глава. На практике, однако, все происходит достаточно быстро. Наш гид и наставник в этой работе, Марвин Карр, делает до трех таких верхов за день. В последнее время он стал работать медленнее и редко делает больше двух. Так что давайте понаблюдаем за его работой.

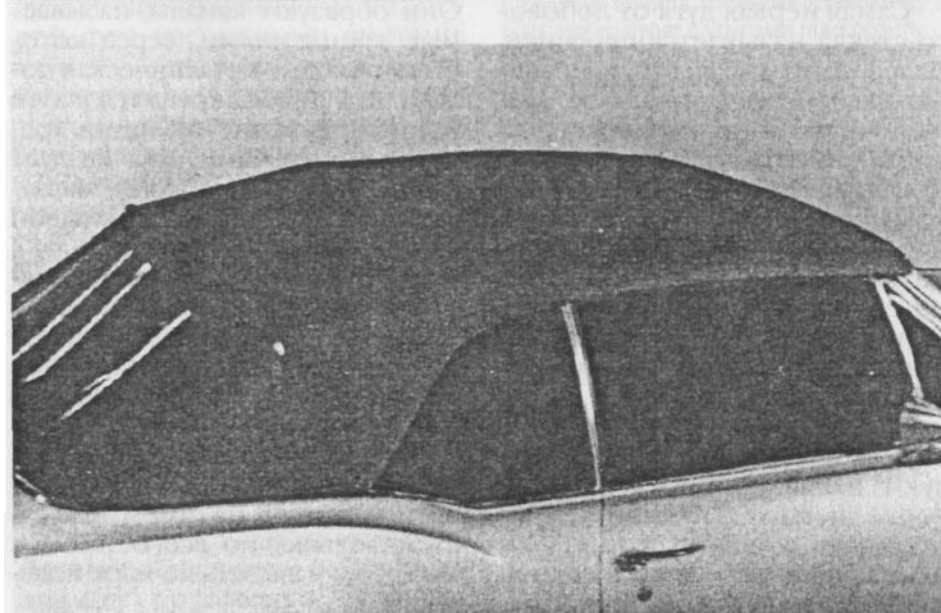
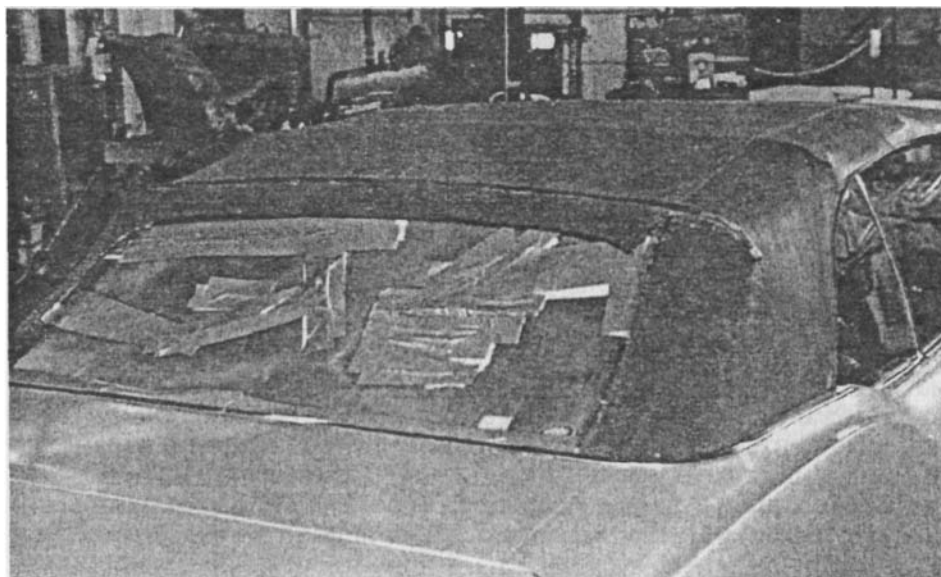
ДЕМОНТАЖ

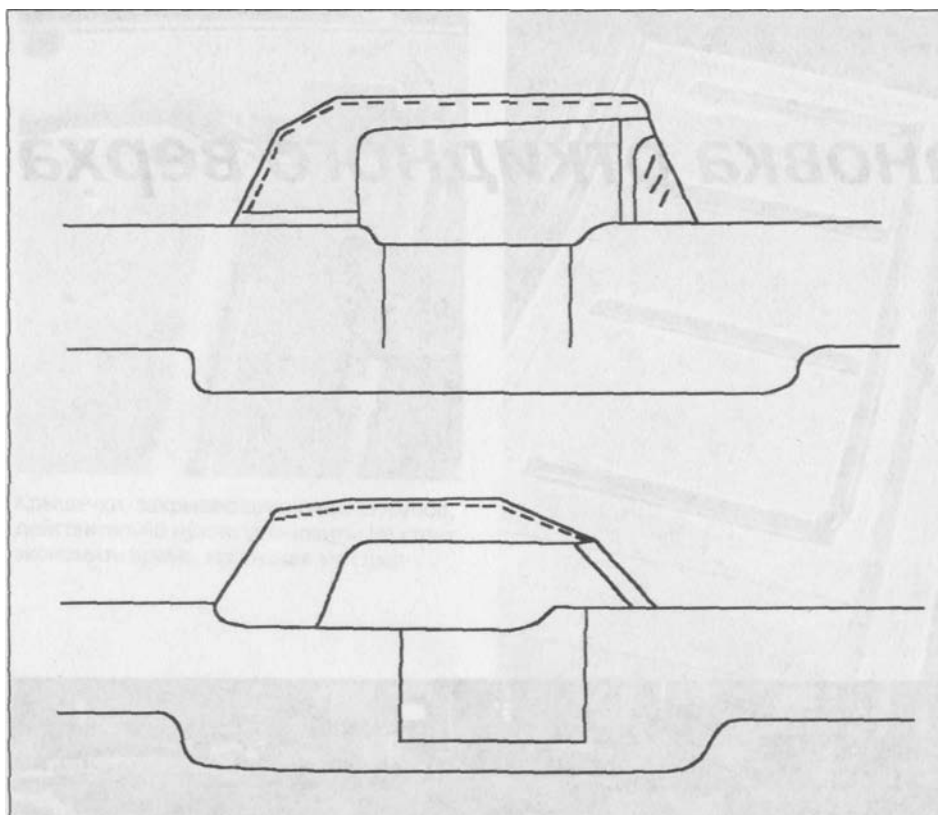
Марвин ускоряет процесс, просто отрывая верх для начала. Это приемлемо, но потребуются некоторые дополнительные шаги. Давайте делать по одной операции за раз.

Назовите эту часть

Это помогает запомнить названия частей конструкции. Основная часть откидного верха называется просто верхом или обивкой верха. Заднее окно еще иногда называют задней занавеской. Оно бывает из

Справа: Вот что несколько лет солнца, ветра и дождя могут сделать с откидным верхом.





До 1963 г. (сверху) большинство откидных верхов прикреплялось скобами к внешней задней раме, установленной на внешней части кузова. У такого верха были подушки в области задней боковины. После 1963 г. (снизу) наружные задние рамы были сняты с производства. Верх начали крепить к крепежной полосе, которая привинчивалась внутри кузова по заднему краю ниши для хранения верха. Задние подушки также прекратили устанавливать на большинстве транспортных средств.

материала двух видов: стекла и винила. Пожалуйста, не поддавайтесь искушению называть это прозрачным пластиком. Хотя это пластик, но это же винил, а не плексиглас или еще что-нибудь из множества пластиков.

Самая первая дуга от лобового стекла называется передней. Далее идут первая, вторая и задняя дуги. Поддерживают эти дуги и удерживают весь механизм верха вместе направляющие. Когда верх находится в закрытом положении, говорят, что он поднят, когда в открытом — опущен. Когда верх опускается, он собирается в нише для хранения верха. На некоторых машинах его потом можно закрыть чехлом.

Под обивкой верха находят подушки. Эти подушки образуют изгиб от плоской части верха к направляющим. Они проходят с обеих сторон, соединяясь на передней и задней дуге. На некоторых старых ма-

шинах можно увидеть задние подушки, соединяющие заднюю дугу с задней направляющей.

Кроме того, под верхом в области первой и второй дуги проходят две полосы материала. Они образуют каналы, называемые креплениями, через которые проходит металлическая полоса. Эта полоса крепится к дуге (через крепление) мелкими крепежными винтами. Это не дает крыше пузыриться, когда машина мчится по дороге с большой скоростью.

И наконец, вдоль каждой направляющей и под передней дугой проходит резиновый уплотнитель, который теоретически должен мешать воде попадать внутрь машины.

Теперь вы знаете достаточно, чтобы представлять, с чем работаете. Конечно, на самом деле частей больше, но все остальное мы будем называть по мере появления.



Марвин начинает снятие верха с отрывания декоративной накладки. Это одно из немногих мест, где вы можете в буквальном смысле рвать. Чтобы сохранить лежащую ниже крепежную полосу, аккуратно выньте скобы.

Снятие верха

Марвин начинает с удаления декоративной накладки. Вы встречали ее на псевдооткидном верхе, там она крепилась в то место, где предполагалось наличие задней дуги. На каждом конце дуги обычно шурупом № 4 для листового металла закрепляется наконечник из нержавеющей стали. Не забудьте снять эти два наконечника и сохранить их, если в вашем наборе для установки верха для них нет замены. Оторвав декоративную накладку, удалите скобы, которыми она крепилась.

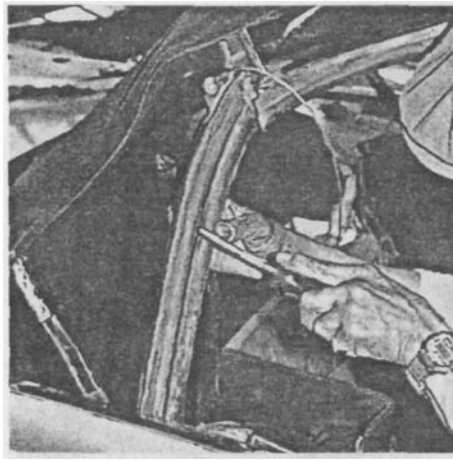
Ножницами или резакотом отделите заднюю боковину верха от всех соединенных с нею деталей. Переместитесь вперед и отрежьте материал от передней дуги. Непосредственно за этой дугой проходит подсоединенный к направляющим стальной трос.

Он не дает боковинам верха хлопнуть на ветру. Трос может присоединяться мелким крепежным винтом или вставляться в щель в направляющей. Ослабьте верх, немного отпустив трос, и отсоедините его. Вам потребуется отсоединить только переднюю часть. Заднюю можно оставить как есть. Теперь вытяните кабель из верха, оставив его свисать.

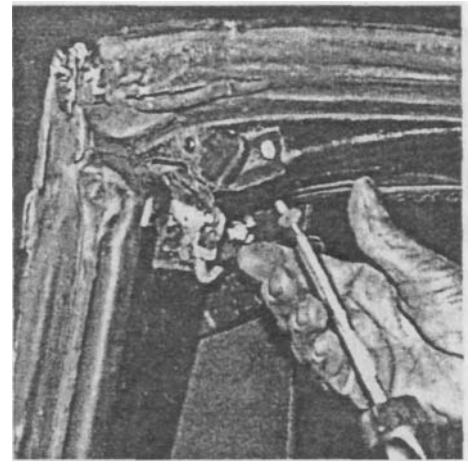
Верх присоединяется к задней направляющей (над задним боковым окном), так что Марвин удаляет уплотнитель здесь. На этом верхе он крепится тре-



Марвин пользуется резакон, чтобы оторвать верх от крепежной полосы здесь, в области задней боковины



После того как верх снят, он удаляет уплотнитель на задней и передней направляющих и на передней дуге.



мя шурупами для листового металла. На некоторых моделях стоят болты с Т-образной головкой и гайки. Посмотрите, чем она прикреплена в вашем случае.

Следующим удаляется уплотнитель спереди. Заведите мотор и поднимите верх в полуоткрытое положение (с помощью одного аккумулятора, при выключенном двигателе сложно открывать и закрывать верх). И как в случае с задним уплотнителем, также удалите герметизирующий уплотнитель переднего и бокового стекол.

Под передним герметизирующим уплотнителем снимите второй уплотнитель (сантиметровый резиновый сердечник, обитый материалом, из которого сделан верх). Делайте это осторожно, вынимая скобы, крепящие его к крепежной полосе. Крепежная полоса (полоса для гвоздей) — название, оставшееся еще с тех пор, когда вместо скоб в нее забивались гвозди. Так что ее название не меняется, хотя мы уже редко используем гвозди. Эти крепежные полосы не пригодны для слишком сурового обращения, поэтому не стоит просто отрывать уплотнитель. Сохраните сердечник, чтобы сделать новый.

Под уплотнителем скобами прикреплена полоса материала верха. Это был передний край верха. Удалите ее и обнажите до сих пор скрытые переднюю дугу и крепежную полосу.

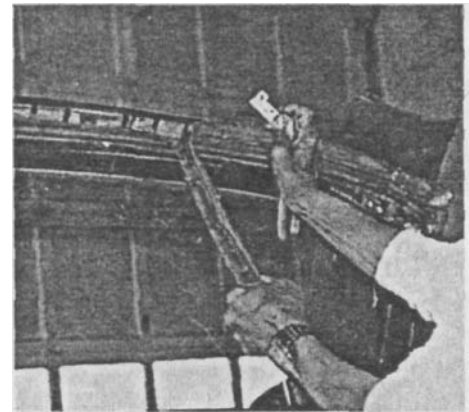
Под герметизирующим уплотнителем, который вы сняли, вы увидите полосы материала верха, приклеенные к направляющим рамы. Их тоже удалите.

Теперь переключитесь на первую и вторую дуги. На фотографиях Марвин удаляет шурупы из-под этих дуг. Шурупы держали металлические планки, фиксирующие крепления верха. Сохраните обе планки и шурупы, но выбросьте старые крепления. На будущем верхе уже есть новые.

Тем временем Марвин добрался до верхних подушек и заднего окна. Он оставит окно на месте и аккуратно снимает одну подушку. И снова очень аккуратно обращается с крепежной полосой.

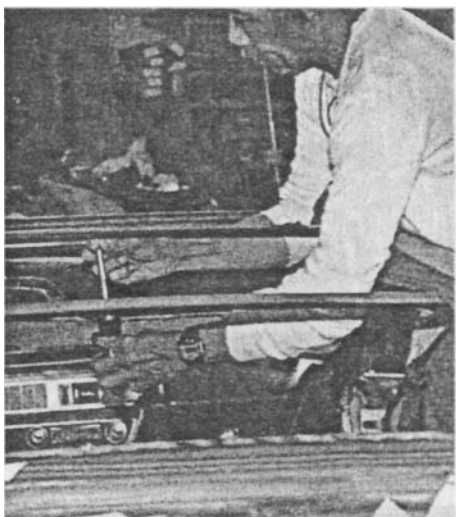
Помимо того что на каждом конце они крепятся скобами, подушки еще привинчены ко второй дуге крепежными винтами: один — снаружи от обивки по внутреннему краю и обычно три — в середине подушки. Вывинтите их.

Заменяйте подушки по одной, не трогая заднее окно, чтобы не менять положение рам. Задняя дуга, освобожденная от окна и подушек, начинает просто свободно двигаться вперед-назад. Она должна быть зафиксирована точно в том положении, в котором находилась при старом верхе, поскольку только в таком же положении на нее можно будет надеть новую обивку верха. Если же когда-нибудь вы обнаружите себя в незавидном положении человека,



ИЗНОШЕННАЯ КРЕПЕЖНАЯ ПОЛОСА?

Часто крепежная полоса передней дуги, или передней части подушек, называется сильно поврежденной и неспособной более держать скобы. Компания, в которой вы заказывали свой верх, может предоставить и запасные полосы. В отличие от оригинальных фабричных из фибролита, эти полосы будут из винила. Чтобы их установить, их нужно будет шурупами прикрепить к металлу. Удалите всю старую крепежную полосу, возьмите несколько шурупов № 6 с потайной головкой длиной 1,2 - 1,8 см и прикрутите новую полосу вместо старой. Шурупы располагайте на расстоянии 7 - 10 см друг от друга. Если расстояние будет больше, то натяжение материала «поднимет» крепежную полосу между шурупами.



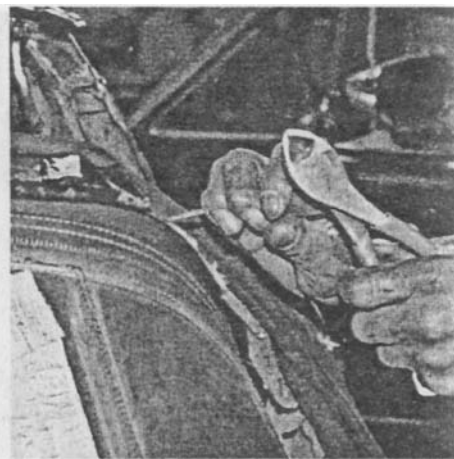
Эти шурупы, ввинчиваемые в первую и вторую дуги, крепят металлическую планку внутри тканевого крепления. Крепление приварено к верху. Это сочетание не дает верху пузыриться на дугах, когда скорость превышает 90 км/ч.



После отрывания старой подушки вокруг этих шурупов, их потребуется вывинтить.



Последнее, что нужно снять, прежде чем начинать работы по установке - это одну из подушек. Обратите внимание, что Марвин использует шило и пару кусачек, чтобы вынуть скобы.



которому нужно заменить верх на автомобиле, с которого кто-то другой снял и выбросил все материалы старого верха, вам придется обратиться к местному дилеру и попросить помощи у отдела запасных частей. Часто они оказываются способны назвать точное фабричное положение задней дуги. У них есть описания по запчастям для обивки, точно так же, как и по листовому металлу, частям двигателя и т. д. В них обычно указывается положение дуг в откидном верхе.

Теперь вы готовы приняться за работу и начать делать новые подушки.

УСТАНОВКА ПОДУШЕК

Вы получаете подушки заранее сшитыми с особым наполнителем. Вам потребуется купить около 4 м 10-см джутовой ленты. Эти элементы жесткости для подушек никогда не включаются в набор для установки верха, но они продаются у местных поставщиков.

Тщательно осмотрите каждую дугу в том месте, где должны размещаться подушки. В каждой вы увидите углубление. Здесь будет находиться внутренний край подушки. Это обеспечивает аккуратный плавный переход снаружи. Внимательно следите за тем, чтобы край подушки был выровнен с этим углублением.

Если наполнитель для подушки завернут в обивку подушки,

выньте его и временно отложите. Поместите подушку в машину так, чтобы клапаны были расправлены, но завернуты друг на друга. Расположите их посередине дуги, чтобы с каждой стороны свисало равное количество материала.

На некоторых автомобилях старых моделей и некоторых европейских моделях имеются клиновидные подушки. Размещайте эти подушки, обращая узкую часть назад, чтобы они полностью закрыли крепежную полосу с каждого конца.

На задней дуге снимите достаточную часть заднего окна, чтобы закрепить подушку скобами. С внешней стороны подушки, по шву, вставьте две-три скобы. Убедитесь, что край подушки выровнен с углублением в дуге. Переместитесь в переднюю часть машины, туго натяните подушку вдоль линии шва и закрепите ее скобами (по самому внутреннему краю крепежной ленты).

Снова назад. Натяните материал, чтобы не осталось морщин, по задней дуге и закрепите скобами наружный край другого шва. Спереди повторите ту же процедуру.

Разверните клапаны, открыв то, что теперь является низом подушки. Прикрепите это к задней дуге, переместитесь вперед, туго натяните и тоже закрепите скобами. Теперь вы готовы к окантовке.

В прошлом триммеры использовали три детали окан-



Прежде чем прикрепить новую подушку спереди и сзади, Марвин прикрепляет скобами новый элемент жесткости из джутовой ленты. Прежде чем все заделать, он снова устанавливает на место четыре шурупа, извлеченных из старой подушки. Убедитесь, что дуга расположена ровно.

товки, полностью покрывавшие внутреннюю часть низа подушки.

Усовершенствование материалов и необходимость экономить деньги привели к исчезновению всех, за исключением одной, полосы как элемента жесткости.

Вам стоит последовать за Марвином, прикрепив скобами джутовую полосу прямо посередине подушки. Держите ее натянутой. Теперь снова вставьте шурупы во вторую дугу. Эта дуга немного качается (именно поэтому шурупы). Просто убедитесь, что она находится в вертикальном (поднятом) положении. Теперь пришло время вернуть на место наполнитель.

Нанесите тонкий слой клея на внутреннюю нижнюю часть подушки. Клапаны клеем не покрываются. Выложите наполнитель в подушку. Для него клей не требуется. Срежьте лишний материал внутри задней и передней дуги. Вам не нужен наполнитель над дугами, иначе в этих местах на верхе будут бугры.

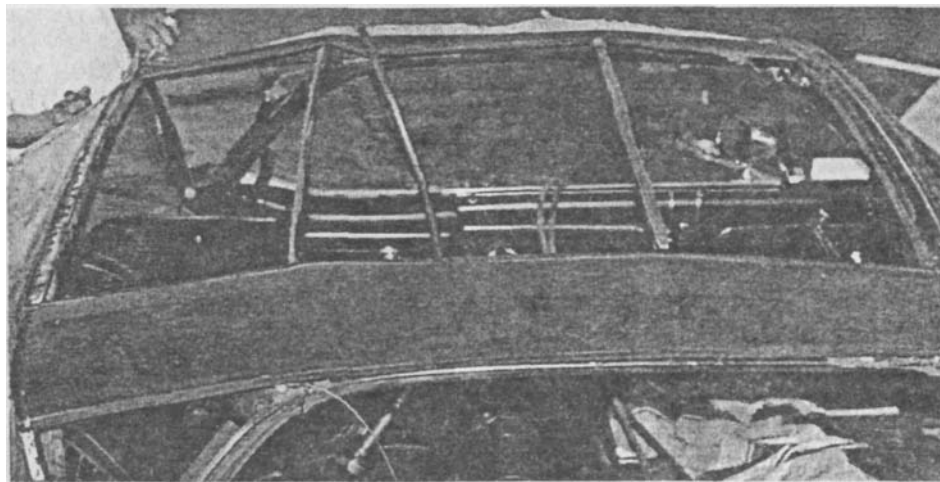
Заверните внутренний клапан наверх, разгладьте его и закрепите скобами на обоих концах. Убедитесь, что не осталось морщин. Любые морщины в этом месте будут проступать через верх. Нанесите слой клея на внешний клапан. Сложите его и тоже закрепите скобами. Не все триммеры обрабатывают подушку таким способом. Многие заворачивают наружный клапан, не покрывая его клеем, и закрепляют на месте



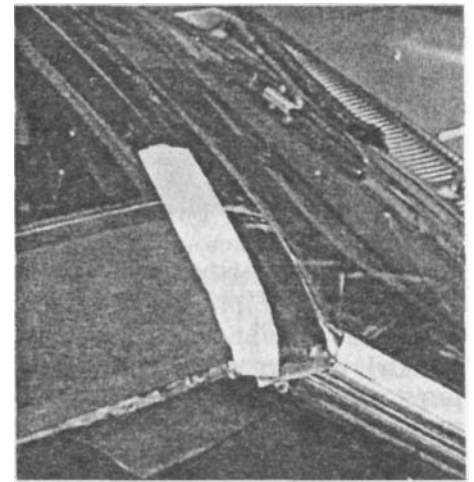
Немного клея внутри... И выкладываете наполнитель. Этот конкретный наполнитель сделан из бумаги. Часто вместо него в подушках содержится 1,2-сантиметровый поролон.



Сложите боковины, сначала внутреннюю, и закрепите их скобами. Возможно, вам захочется нанести немного клея на наружный клапан.



Завершите подушку, срезав кромку. Теперь Марвин перейдет на другую сторону и повторит всю работу.



Пленка выполняет роль набивки на этих необработанных концах. Я предпочитаю изоленту, Марвин использует защищаю-

изоляционной лентой. Оба эти способа допустимы.

Обрежьте концы резакром. На задней дуге обрежьте по внутреннему краю металлической детали дуги. Это тоже позволит подушке выглядеть лучше под верхом.

Аккуратному внешнему виду способствует и наматывание одного-двух слоев изоляционной или защищающей ленты на передний край дуги. Здесь образуется небольшой бугорок, а лента помогает его сгладить. Теперь вы готовы повторить работ}' со второй стороны.

Измерьте положение задней дуги на завершённой стороне, затем проверьте, чтобы убедиться, что дуга расположена ровно. Если задняя дуга не выровнена с кузовом, верх не будет сидеть так,

как нужно. Сделайте вторую подушку точно так же, как вы делали первую, и мы сможем перейти к обивке ниши для хранения верха.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ И УСТАНОВКА НИШИ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ВЕРХА

Удаление

Если вам нужно защитить заднюю часть своего автомобиля, положите одеяло на крышку багажника, деку и задние боковины перед работой. Некоторые триммеры даже приклеивают одеяла или подушки по верху дверей.

Если вам нужна новая обивка ниши для хранения верха, вы можете заказать ее в той же компании, что и сам верх. К сожалению,

их выпускают не для всех моделей и модификаций. Марвин показывает нам один способ сделать ее с нуля. Начните с покупки двух метров материала для изготовления откидного верха или подходящего винила. Здесь вам решать, что больше нравится. Для начала выньте заднее сиденье, подушку и спинку.

Теперь у вас есть пространство для работы. Передний край обивки ниши приклеивается и прикручивается шурупами к верхнему краю опорной панели спинки заднего сиденья. Задний край обивки крепится к задней крепежной полосе за задним окном. Вывинтите шурупы, держащие передний край обивки ниши. Поднимите ее и вы увидите крепежную полосу, прикрученную к кузову.



Определив расстояние от дуги до кузова на первой подушке, Марвин хочет убедиться, что оно такое же, как со второй стороны.

Справа: Теперь он может закончить вторую подушку. Обратите внимание, что заднее окно не было удалено полностью, только в той части, где Марвин работал с дугами. Это позволяет сохранить заднюю дугу в правильном положении.



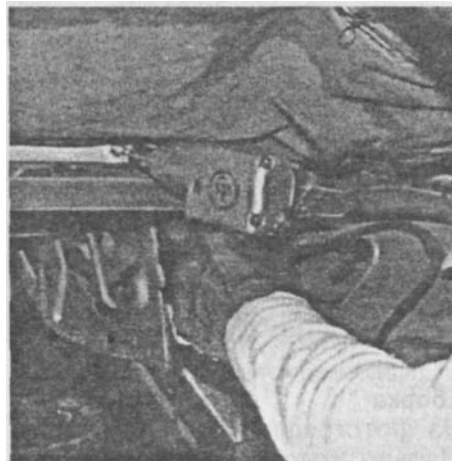
Удалите эти винты. Они находятся около задней части верха, прикрепляя три крепежные полосы, большую в середине и две меньшие по углам.

Это позволяет освободить заднюю секцию верха. Немного манипуляций и вы сможете все вытащить и сложить на заднике, чтобы начать вынимать скобы.

Демонтаж

Отделите все от крепежной ленты. Постарайтесь сохранить все материалы целыми. Вам они потребуются как лекало и для помощи в процессе сборки и установки. Так что полегче здесь. Когда будут вынуты все скобы, у вас должны быть сняты все три крепежные полосы, вынута обивка ниши, а заднее окно должно свисать с задней дуги. Отложите все это, кроме обивки ниши.

На верстаке сделайте разметку по обеим сторонам всех имеющихся у вас швов. Затем осторожно распорите швы резакон или ножницами, разделив обивку на соответствующие детали. Разложите новый материал на скамье лицевой стороной вверх. Положите старые детали обивки сверху, также лицевой стороной вверх. Теперь выполните разметку.



Вот так выглядит обивка ниши для верха снизу. Вы еще не заметили, что Марвин работает обеими руками с почти одинаковой ловкостью?

Вынимается обивка ниши для верха и заднее окно — как единое целое.



Раскрой, подгонка и сшивание

По заднему краю, где обивка присоединяется к крепежной полосе, вы увидите отверстия, через которые должны проходить болты. Отметьте эти отверстия. Затем разметьте положение двух меньших крепежных полос.

Если вы не сможете отметить все эти вещи на новой обивке, она

не будет подходить к креплениям. При этом она будет менять положение заднего окна и тогда у вас получится действительно чертте что. Поэтому обязательно убедитесь, что крепежная полоса правильно размещена на обивке. Теперь сделайте мелом свои собственные метки и вырежьте новую обивку ниши для верха.



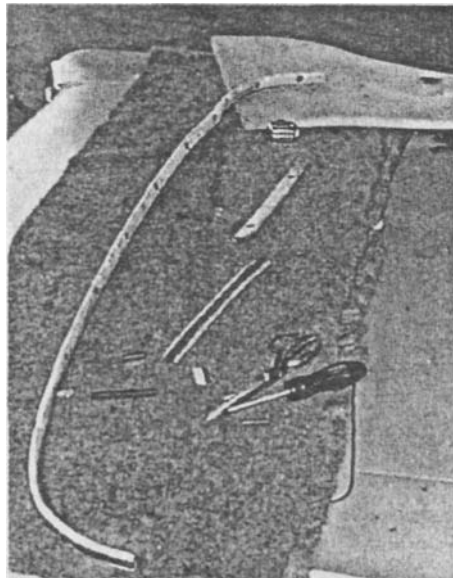
Аккуратно извлеките заднее окно и обивку. Они вам потребуются как для лекал, так и для позднейшего размещения всех деталей по своим местам.



Вот три крепежных полосы, готовые для повторного использования. Постарайтесь в процессе работы сохранить их в хорошем виде. Примерно через три года фабрика перестает их выпускать и тогда бывает очень сложно найти им замену.



Используя материал для откидного верха, Марвин подгоняет, вырезает и сшивает новую обивку для ниши.



Марвин распарывает шов в старой обивке ниши, которую он будет использовать как лекало. Не забудьте оставить достаточно меток, чтобы вы смогли правильно собрать раскроенные детали.

За швейной машинкой совместите все метки и соберите обивку.

Если у вас есть кайма по переднему краю, можете ее оставить. Иногда это дает немного места для «корректив», необходимость в которых может появиться в процессе установки. Немного полюбуйтесь на свою работу, затем прикрепите ее снова к крепежным полосам.

Сборка

На фотографиях вы видите, как Марвин мелом делает метки, показывающие расположение от-



верстий для болтов. Он начинает с центрального отверстия, размещая его прямо над центральным отверстием в большой крепежной полосе и закрепляя парой скоб. (Используйте 6-мм скобы. Более длинные поцарапают металл на обратной стороне крепежных полос. Если у вас больше материала, используйте более длинные скобы.)

Затем он перемещает дальнюю сторону крепежной полосы, совмещает отверстия и метки, затем закрепляет еще одной скобой. Третий шаг — прикрепить второй конец крепежной полосы в правильном положении, затем заполнить пространство между этими тремя точками дополнительными скобами.

Аналогичным образом прикрепите две маленькие полосы к обивке, убедившись, что отметки совпадают с отверстиями. Наконец, срежьте материал над отверстием, чтобы в него можно было вставить болт. Обивка ниши для верха готова для примерки.

Опустите ее в нишу, вручную ввинтите болты и посмотрите, как это все выглядит. Если все совпадает, вы готовы переключиться на заднее окно.

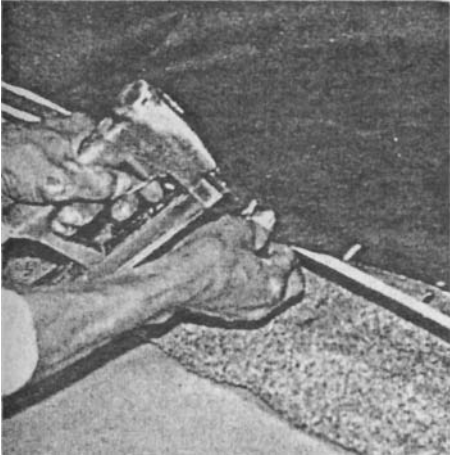
УСТАНОВКА ЗАДНЕГО ОКНА

Подгонка

Заднее окно делается из очень тяжелого винила. Поэтому у него очень долгая «память». Будучи свернут, например, в коробке, он «запоминает» форму и стремится в нее вернуться. Это неудобно и с этим сложно справиться. Поэтому перед установкой на пару часов разложите его на темном одеяле, ткани или бумаге под прямыми солнечными лучами. Это размягчит его и заставит «потерять память».

Если солнца нет, а день выдался холодный, воспользуйтесь феном или тепловым ружьем. Небольшой нагреватель и вентилятор выполнят эту работу за несколько минут.

Когда верх станет мягким и гибким, сложите его пополам и сделайте надсечку сверху и снизу. Затем найдите середину зад-



Здесь обратите внимание на метки. Они указывают, где находились отверстия для болтов на старой обивке. Их нужно выровнять с отверстиями на задней крепежной полосе.

ней дуги. Измерьте всю длину дуги, чтобы найти середину. Не пытайтесь измерить расстояние между подушками. Вам нужен максимально точный результат.

Первоначальная установка

Нижеприведенная инструкция подходит для окна из стекла точно также, как для винилового. Единственное различие заключается в применении тепла. Со стеклом с его помощью ничего не сделать.

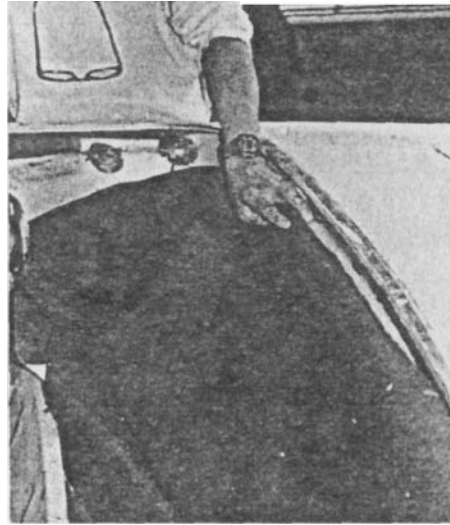
Отнесите заднее окно в машину и сложите в нишу для верха. Поднимите середину верха, положите ее на отмеченную середину дуги и временно закрепите на этом месте скобой. Вставьте скобу где-нибудь посередине между молнией и верхним краем материала, совместив надрез и отметку. Потом, как делает это Марвин на фотографиях, натяните одну сторону, вставьте пару скоб и повторите то же самое с другой стороны. Пока не стоит прикреплять скобами все окно, это временное крепление.

Теперь у вас размещена верхняя часть окна и вы можете начать закреплять нижнюю часть на крепежной ленте.

На фотографиях вы видите, как Марвин сидит на багажнике, спустив ноги в нишу для верха. Если вы работаете с машиной, которую все равно нужно перекрашивать и весите меньше 50 кг, тогда вы можете последовать его примеру. В остальных случаях работайте стоя!



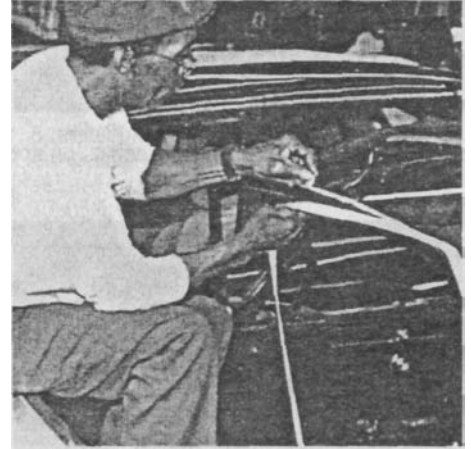
Как всегда, работайте из середины в стороны.



Примерка показывает, что обивка сидит неплохо.

По низу заднего окна в виниле проколоты отверстия. Они должны наложиться на отверстия в крепежной полосе. Обычно так и происходит. Однако иногда этого не случается. Я предпочитаю на этом этапе сложить старое и новое окно и проверить, чтобы отверстия в них совпадали. Если этого нет, я вношу коррективы в пользу старого.

Работайте из середины в стороны. Закрепите скобами середину, выровняйте отверстия, затем закрепите концы. Прикрепите заднюю занавеску ко всем трем крепежным полосам, совмещая отверстия в процессе работы. В отличие от верха, зафиксируйте низ сразу надежно. Теперь заберитесь в машину и



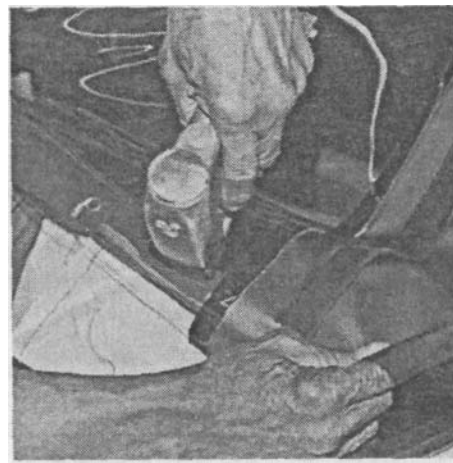
Все должно быть выровнено по середине. Обивка верха размещается над задней дугой и задней крепежной полосой.

БОЛТЫ ДЛЯ КРЕПЕЖНОЙ ПОЛОСЫ

Болты, удерживающие крепежную полосу заднего окна, оставляют желать много лучшего. По каким-то причинам большинство производителей используют тонкие нити (SAE, NF). После нескольких поездок туда-обратно (раскрываний-закрываний верха) обычно вам удастся зацепить пару из них. Если вы не хотите проблем в виде заправки новых нитей, сделайте так, как поступаем мы в мастерской: заменяем эти болты шурупами с квадратной головкой под ключ. Да, дорогие мои, эти большие грубые шурупы для соединения деревянных рам. Они выпускаются любой толщины и длины, которая вам может потребоваться



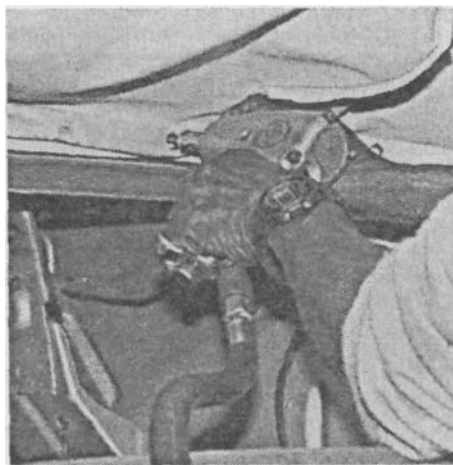
Марвин начинает с середины верха, он временно закрепляет скобами заднее окно на задней дуге.



Это позволит окну оставаться на месте, пока он подгоняет низ к крепежной полосе. Отверстия в прозрачном виниле выровнены с отверстиями в обивке ниши и в крепежной полосе.



Затем разместите и закрепите скобами две меньших крепежных полосы. Здесь Марвин начинает спереди, потом перемещается назад и возвращается вперед.



Даже с изнаночной стороны обивка ниши выглядит лучше! Марвин прикрепляет крепежную полосу обратно в машину, проверяет свою работу и продолжает установку заднего окна.



Здесь раскрыты два секрета: много тепла и работа из середины к краям. Так сложно ошибиться.



... С небольшой помощью моего друга.



Срежьте лишний материал. Я видел случаи, когда это забывали сделать. Какой большой проблемой это будет после установки верха.

проникните под обивку ниши. Снова вкрутите болты, на сей раз туго закрутив их. Выберитесь наружу и посмотрите, как выглядит ваша работа. Окно должно без морщин подниматься от кузова. Не должно быть никакого продольного напряжения. Другими словами, сверху скобы не должны рвать материал. Ничто вообще не должно тянуть. Если все в порядке, заберитесь в машину с феном и начните туго натягивать окно.

Окончательная установка

Выньте скобы, держащие верх в середине. Концы оставьте закрепленными. Немного нагрейте среднюю часть окна, туго натяните ее и закрепите скобами. Нагрейте и туго натяните одну сторону, расправив все морщины. Постепенно закрепляйте скобами. Иногда требуется помощь друга, чтобы нагревать винил, в то время как вы тянете и закрепляете. Готовая работа должна выглядеть прямой как стекло — и совершенно без морщин!

В процессе работы вы будете понимать, все ли в порядке (или наоборот). Если вам не нравится, как развиваются дела, остановитесь. Выясните, в чем проблема. Обычно она где-то в области крепежной полосы. Если так, снова заберитесь под обивку ниши и выньте крепежную полосу. Сделайте необходимые исправления, прикрутите ее обратно и продолжите работу в области задней дуги.

Кажется, что это очень примитивно, и должен быть лучший способ. Но по крайней мере на настоящее время нет ничего лучше метода проб и ошибок. Потребуется некоторое время, чтобы заднее окно стало таким, каким должно. Это умение приходит только с опытом. Проявите терпение и не бросайте начатое, пока работа не будет выглядеть идеально. Завершите обрезанием кромки с внутренней стороны задней дуги. Когда наконец заднее окно станет «предметом восхищения», снова выньте все болты!

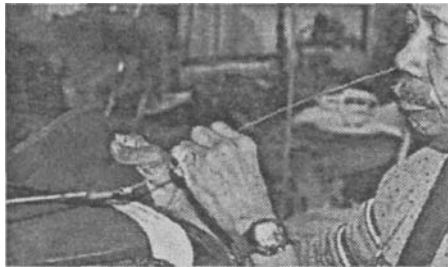
А сейчас пришло время установки верха.



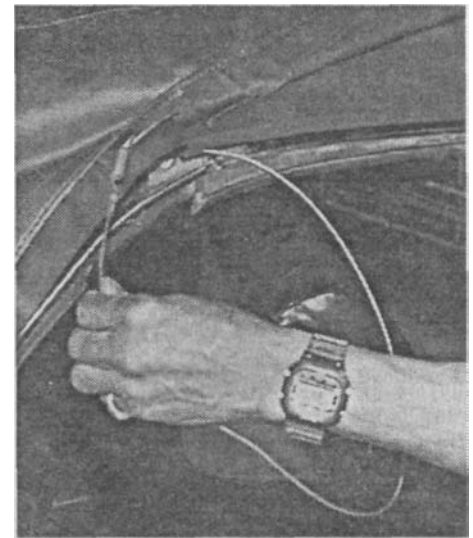
Еще раз. Здесь видна крепежная полоса. Скоро будет прикрепляться верх.



Здесь верх наброшен на раму. Обратите внимание на отверстия в нижней части задней боковины. Это точки выравнивания с крепежной полосой.



Марвин пользуется расправленной вешалкой, чтобы заправить боковые тросы в боковинах верха. Без этих тросов большинство крыш начинают трепыхаться на ветру по бокам, когда машина мчится по шоссе. Новые тросы найти не проблема, если вы порвали или потеряли старые.



Прикрепите скобами верх к крепежной полосе, совмещая отверстия в процессе работы.



Прикрутите верх и произведите примерку.

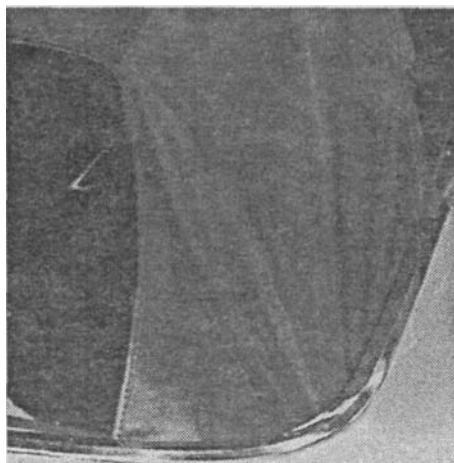


Эта маленькая складка, перпендикулярная основному шву, должна располагаться строго над задней дугой для надлежащего выравнивания. Иногда ее даже вырезают на фабрике. Поэтому, чтобы предотвратить появление дыры в верхе, она должна быть размещена над дугой.

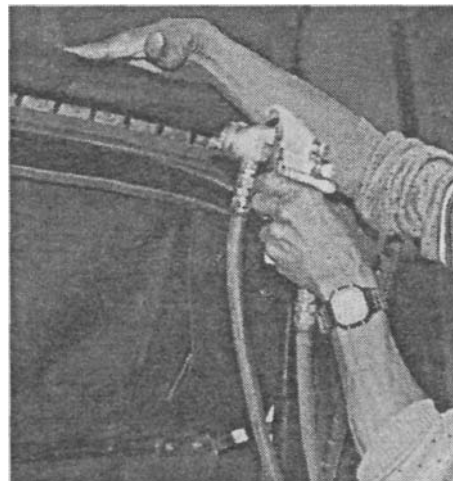
Туго натянув верх, Марвин мелом проводит линию, обозначающую передний край передней дуги. Он временно приклеивает передний край верха, размещая его по меловой линии, которую он только что провел.

УСТАНОВКА ВЕРХА

Если вам нравится, как у вас получилось заднее окно, то установка верха не составит проблемы. Самая большая хитрость заключается в заднем окне. А верх штука достаточно простая. Вместо того чтобы обсуждать сейчас ваш верх, давайте посмотрим, как Марвин устанавливает этот верх. В отличие от заднего окна здесь он допустил



Ну, Марвин, на этот раз ты промахнулся. Как ты выберешься из этого?



ошибку, но на наших глазах он ее исправит без особого труда. Давайте посмотрим, как он это сделает.

Марвин начинает с того, что набрасывает верх на раму. Хотя верх лежал сложенным в коробке бог весть сколько, эти складки расправляются гораздо легче, чем складки на прозрачном виниле. Первое, что он делает, разложив крышу на машине, это



Посмотрев, как расположены складки, он понял, что слишком туго натянул основание. Он вытаскивает крепежную полосу, вынимает скобы...

пропускает боковые шнуры в предназначенные для них разрезы.

Он пропускает шнур сквозь и вытягивает его на другом конце. Затем этот конец прикрепляется к раме. Может потребоваться ослабить верхние зажимы и немного приподнять верх, чтобы ослабить шнур.

Еще раз посмотрите на фото на стр. 153. Здесь, точно так же, как и на заднем окне, можно разглядеть отверстия в верхе, показывающие расположение болтовых отверстий крепежной ленты. Марвин наложит эти отверстия на уже существующие и закрепит верх. Затем он снова садится в машину и прикручивает крепежную ленту болтами.

Примерка

Снаружи Марвин натягивает переднюю часть верха, чтобы расправить складки. Есть одно место, где крыша должна располагаться идеально ровно без всяких морщинок — непосредственно над задней дугой. Здесь верх образует изгиб в двух направлениях.

Этот изгиб должен располагаться точно над задней дугой.

К сожалению, передний край верха негде закрепить снаружи передней дуги. Он закрепляется под дугой. Поэтому Марвин натягивает крышу как можно туго и проводит на виниле мелом линию по переднему краю дуги.



... и выпускает немного материала вверх (обратите внимание, болтовое отверстие теперь располагается поверх крепежной полосы) и затем снова закрепляет верх скобами.



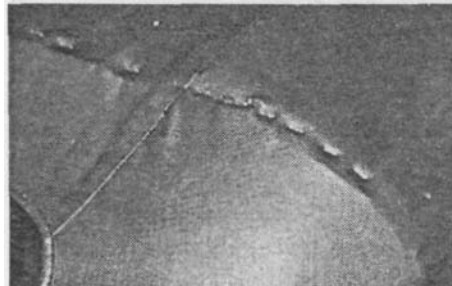
Для дополнительной подстраховки Марвин немного отпаривает непослушную боковину. Теперь она выглядит как нужно. Никаких морщин, только прямые линии, а складка сверху располагается прямо над дугой.



Затем он опускает верх до полуоткрытого положения и наносит немного клея вдоль переднего края верха и на внутреннюю часть передней дуги. Затем, выравнивая передний край дуги с этой линией, он складывает две покрытые клеем поверхности. Теперь, подняв верх до конца, он должен бы увидеть, что все натянуто туго и нигде нет морщин. В данном случае ему не повезло.

Посмотрите на фотографии внизу предыдущей страницы. Обратите внимание на глубокие складки на задней боковине и дуге по краю заднего окна. Нехорошо! И опять Марвин снимает болты, удерживающие крепежную ленту и поднимает заднюю часть верха. В области складок он извлекает скобы, немного выпускает материал верха и снова закрепляет его скобами — в этом новом положении. Затем он снова все скрепляет болтами. Для пущей уверенности он использует отпариватель, чтобы избежать появления новых морщин. Результат великолепен, что и можно увидеть на фотографиях.

Если в работе вам требуется пар и без него никак, для этого хорошо подойдет бутылка воды с распылителем и фен. Тщательно пропитайте материал водой изнутри. Затем обработайте его феном. Это позволит получить достаточно пара, чтобы



Закончите работу, прикрепив верх скобами к задней дуге по всей ее длине.



Теперь закрепите скобами передтам, где он был только приклеен.



Добавьте новый уплотнитель, который вы только что сделали.

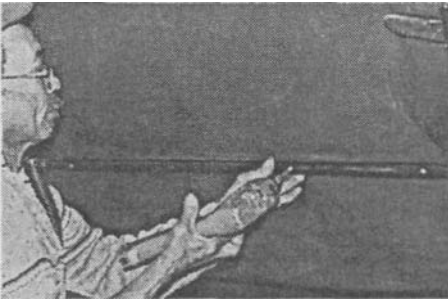
справиться с мелкими морщинами. Даже промышленный отпариватель не избавит вас от крупных складок. Это предстоит сделать вам самим.

Не стесняйтесь отрывать приклеенный верх от передней дуги, чтобы сдвигать верх, когда это требуется. Не исключено, это потребует сделать не раз, прежде чем крыша ляжет как нужно. Когда все складочки будут расправлены, вам нужно будет совер-

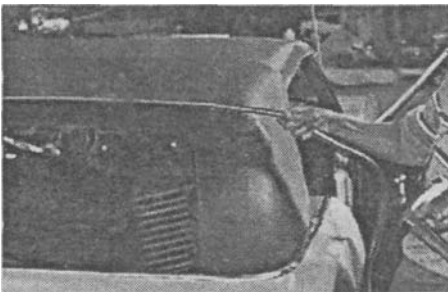


шить еще несколько действий, прежде чем все будет закончено.

Начните с задней дуги. По всей ее длине закрепите верх скобами. Убедитесь, что расстояние от края дуги до края верха (над задним окном) остается одинаковым и скрывает молнию. Теперь переместитесь вперед и



Верните центральные фиксаторы на место, пропустив их через кулиски и закрепив их оригинальными машинными шурупами. Верх должен находиться в поднятом положении, чтобы эти металлические прутья прошли через кулиски.



Приклейте боковые отвороты задней боковины к задней раме.

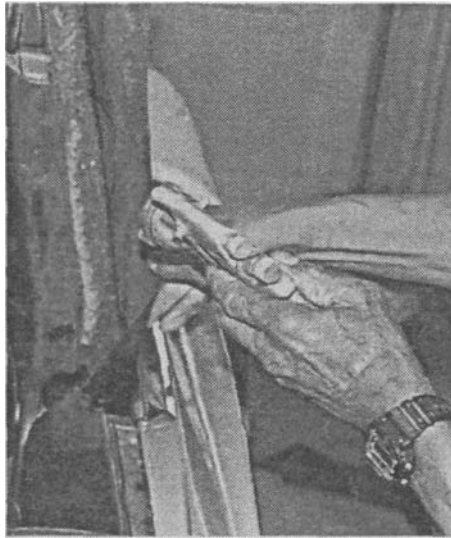


Замените герметизирующий уплотнитель. Вам потребуется шило, чтобы сделать отверстия для шурупов.

прикрепите скобами передний край верха к передней дуге, хотя он уже приклеен. Если к верху спереди по бокам пришиты отвороты, приклейте их к передней раме.

Изготовление накладки

Помните большой резиновый уплотнитель, который я говорил вам сохранить? Теперь пришло время использовать его. Если вы этого еще не сделали, удалите старую обивку. Теперь вам придется сделать новую. Купленный вами комплект для откидного верха включает кусок материала для этой работы. Шнур уплотни-



Туго натяните декоративную накладку. Вот секрет успеха этой работы - закрепите скобой с одной стороны, натяните с другой...

теля обивается как гигантская бейка с краями, подвернутыми внутрь.

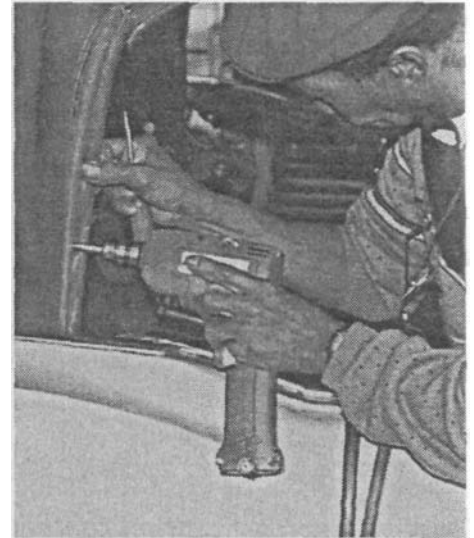
За швейной машинкой расположите резиновую деталь посередине материала, отступив от переднего края примерно 5 см. Заверните этот отступ на резину. Придерживая детали, оберните материал вокруг резиновой сердцевины, как вы бы сделали в случае с кантом, и сшейте материал. Закончите аналогично: срежьте излишек материала, отступив около 5 см от конца сердцевины, подверните его и продолжайте сшивать до конца. Теперь у вас уплотнитель, обработанный с обоих концов.

Этот уплотнитель крепится к переднему краю передней дуги скобами. Концы не должны выступать за рамы. Шов не должен быть виден в поднятом положении.

Завершение

При поднятом верхе замените уплотнитель на передней дуге и передних рамах. Переместившись внутрь, пропустите металлические прутья сквозь крепления над первой и второй дугами. С помощью шила разместите отверстия для шурупов. Прикрутите прутья к дугам и выходите из машины.

На задней боковине верха есть отвороты, которые долж-



... и закончите посередине.

ны быть приклеены к задней раме. Займитесь этим. С помощью шила сделайте отверстия для шурупов и закрепите шурупами герметизирующий уплотнитель. Поднимите верх.

Все должно выглядеть аккуратно, сидеть безупречно и без морщин. Если что-то не так, нужно подкорректировать. Вы слишком много трудились, чтобы позволить незначительному дефекту испортить весь вид работы. Обратитесь к недоделке, отсоедините материал, исправьте дефект и соберите заново. Оно того стоит.

Заканчивается изготовление верха установкой декоративной накладки. Закрепите скобами один конец со стороны водителя и проложите его над рядом скоб, проходящим по задней дуге, с небольшим отклонением назад.

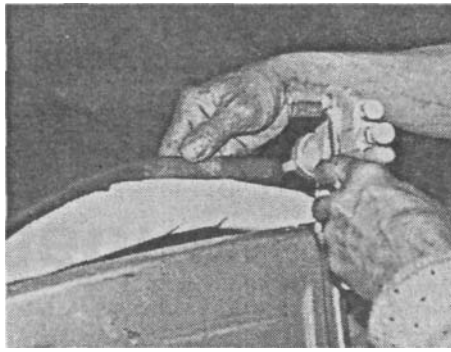
Убедитесь, что все скобы закрыты. Перейдите на другую сторону, туго натяните декоративную накладку и закрепите парой скоб. Срежьте излишек, чтобы припуски швов верха были равными и все скобы были покрыты. Теперь вставьте скобы по всей длине декоративной накладки, убедившись, что не выступает ни одна из скоб, расположенных снизу. Сложите большую полосу и деревянным молотком вправьте ее в маленький канал.

Изнутри машины нанесите тонкую нитку клея вдоль открытого края верха. Сложите этот край, образовав 1,2-см шов (склеенный, а не сшитый). Прикрепите этот законченный край к опорной панели спинки заднего сиденья.

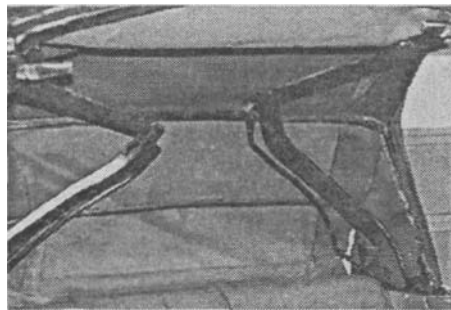
РЕЗЮМЕ

Установка откидного верха перестанет быть для вас проблемой уже после нескольких попыток. Марвин, наш гид в этой главе, обеспечивает себе неплохое существование, занимаясь только такой работой. Справьтесь в местной триммерской мастерской о ценах на эту услугу, умножьте их в два-три раза и вы поймете, что на этом можно делать бизнес. Хотя изготовление первого верха скорее всего покажется вам чем-то сродни ракетостроению или операциям на мозге.

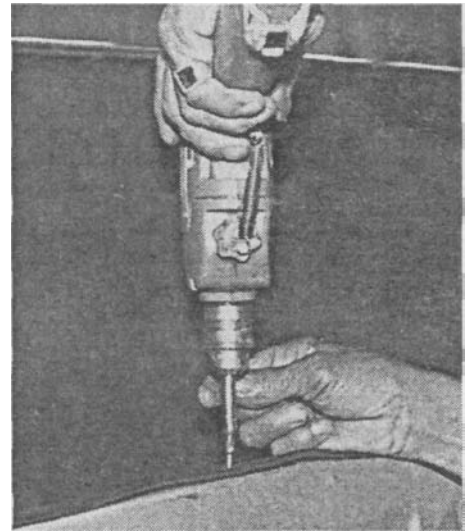
Я не хочу вас отпугнуть. Мне хотелось бы, чтобы вы этим занимались. Именно поэтому я написал эту книгу. Я хотел сказать следующее: вы можете это сделать, но каждый раз вам придется идти путем проб и ошибок. Даже профессионалу иногда приходится исправлять достаточно заметные складки и морщины. Это касается любой обивки или отделки интерьера — значительную часть этой работы составляют такие пробы. Именно потому это в большой степени искусство.



Не бросайте работу, оставив передний край обивки углубления для верха развеваться по ветру. Вдоль переднего края приклейте 1,2-сантиметровую кайму, затем прикрепите ее шурупами к опорной панели спинки заднего сиденья.



Ножницеобразная рама, использовавшаяся General Motors во всех Cadillac Eldorado 1976 г.



СКЛАДЫВАНИЕ ВЕРХА «МАЛОЙ КРОВЬЮ»

Работая над задним окном вы заметили, что оно оснащено большой металлической молнией. Согласно инструкции, каждый раз, опуская верх, вы должны расстегивать молнию, чтобы отвести окно от задней дуги и затем убрать его прежде, чем опускать верх в предназначенное для него углубление. Практически никто этого не делает. Почему? Возможно потому, что мы по природе ленивы, а это действие требует слишком много сил.

Правда, есть одно «но»: если вы опускаете верх на стеклянное окно, вероятность разбить его составляет около 80%. А при средней цене на него \$ 150, это слишком даже для очень ленивых. Опустите верх на виниловое окно, и у вас появится большая и некрасивая складка. Опустите на стеклянное — и вам потребуется покупать новое.

Обивка потолка, дверные панели и ковры

В этой главе мы рассмотрим последние детали отделки интерьеров. Я начну с верха машины и буду перемещаться вниз: сначала обивка потолка, затем дверные панели, а потом коврика.

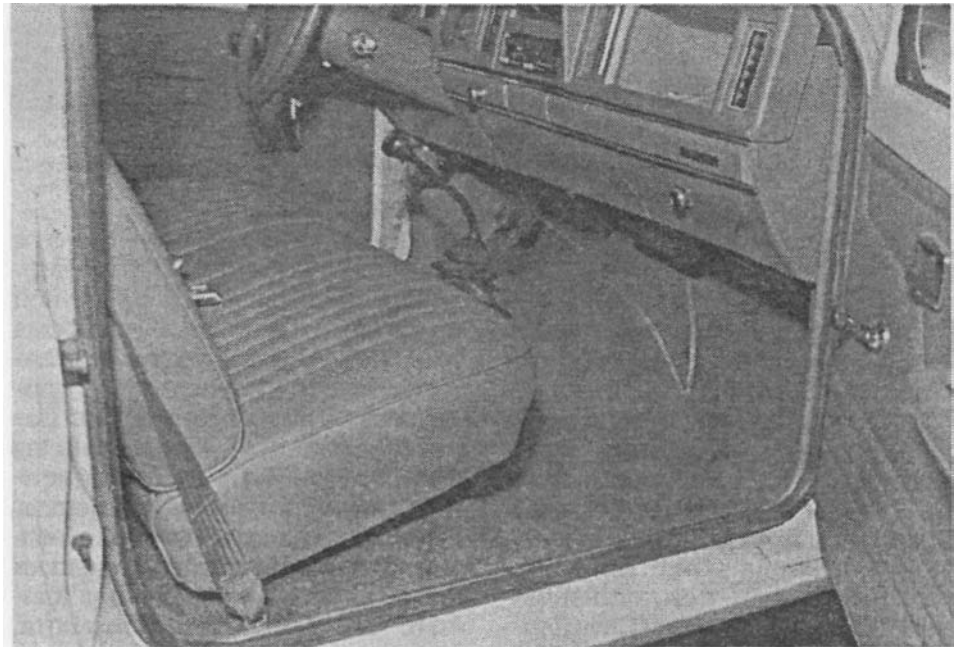
Обивка потолка

Обивка потолка — это та часть интерьера, на которую вы смотрите, сидя в машине и задрвав голову вверх (если у вас, конечно, не машина с откидным верхом в опущенном состоянии). Она бывает столь же разнообразной по стилю, цвету и использованным материалам, как и сами автомобили.

Если у вас автомобиль новых моделей (а также некоторых старых), у вас, наверное, литая, вставная обивка. Руководство по ее установке очень просто:

- 1) закажите новую у дилеров или одного из производителей;
- 2) отсоедините все лампы внутреннего освещения;
- 3) удалите любую отделку, соединенную с обивкой;
- 4) обивка просто упадет вам на голову, потому что она держалась только на этой отделке;
- 5) вставьте новую;
- 6) установите лампы внутреннего освещения;
- 7) установите отделку, и можете ехать на все четыре стороны.

Вот и все о ней. Что может быть легче? Однако есть обивка потолка другого вида, требующая немного больше умений. Это старые варианты обивки со сшитыми подогнанными панелями, крепящиеся к потолку с помо-



Ковровое покрытие дает более надежную защиту, чем виниловые коврики.

щью дуг. Теперь нам нужно уделить им внимание.

Этот вид обивки потолка ведет происхождение еще от карет и экипажей; он использовался до конца 60-х — начала 70-х гг. XX века. Поскольку ее сооружение требует больших затрат труда, ее постепенно вытеснили литые варианты.

Я бы настоятельно рекомендовал покупать уже раскроенную и сшитую обивку, а не пытаться сделать ее самому. Давайте посмотрим, как производится установка готовой обивки.

Извлечение старой обивки

Обивка может крепиться к потолку машины одним из нескольких спо-

собов. В очень старых моделях пришиваются петли, в которые вставляются детали деревянного каркаса. Крепления прикрепляются к каркасу, а края обивки закрепляются над окнами и дверными рамами. Обитые панели и декоративные штамповки скрывают места креплений.

С изобретением цельнометаллических крыш детали каркаса были заменены съемными металлическими дугами, которые повторяли изгиб крыши, заканчиваясь изгибами под прямым углом на каждом конце, длина которых была около 2,5 см. Эти концы вставлялись в отверстия по верху дверных рам и в основание стойки заднего окна. Креп-



В то время как Келли держит сложенную пополам обивку потолка, Денни делает надрез спереди, это поможет ему не потерять среднюю линию в то время как он будет устанавливать обивку.

ления сшивались в петли, сквозь них пропусклась дуга. Дуга с закрепленной обивкой потолка вставлялась в остов, как описано выше. Края обивки либо приклеивались к дверной и оконной рамам, либо удерживались на месте специальной зазубренной планкой.

Отличить разные способы крепления друг от друга вам поможет дверная рама. Если есть сантиметровый резиновый уплотнитель, покрытый винилом или тканью, то края обивки потолка удерживаются зазубренной планкой. Если край заканчивается U-образной отделкой из твердого винила, тогда обивка потолка приклеивается к дверной раме. Но как же избавиться от обивки уже негодной?

Вне зависимости от того, как крепится обивка, начните со снятия солнцезащитных козырьков. Затем снимите декоративную планку вокруг ветрового стекла и заднего окна. Если у вас есть маленькие окошки, являющиеся продолжением боковых, то снимите планку и с них. Снимите плафон, расположенный наверху. Если снаружи не видно шурупов, значит плафон держится на защелках. Он должен сниматься, если его слегка потянуть. В некоторых случаях вам может пона-

добиться аккуратно поддеть ее с помощью рычага. Отделку держат шурупы, расположенные под плафоном. Основание плафона тоже крепится шурупами. Вывинтите их и отсоедините провод высокого напряжения. Самый безопасный способ работы с проводом — при отсоединенном аккумуляторе. Если вы предпочтете не делать этого, обмотайте все обнаженные участки провода кусками изоляции. Удалите все крепления, поручни, зеркала заднего вида и другие металлические детали.

Если в вашей обивке используется уплотнитель с фиксатором, теперь ее можно потянуть и снять. Если у вас старомодный обшитый уплотнитель, вам придется предпринять еще один шаг. Ножницами, ножом или резакотом отрежьте обивку вдоль уплотнителя вокруг дверной рамы. Вы увидите зубчатую планку, удерживающую края обивки натянутыми.

Эти панели прикрепляются к дверной раме тремя «крылатыми» зажимами, называемыми так из-за их формы, напоминающей бабочку. Чтобы снять их, сожмите крылья плоскогубцами. Это ослабит зажим, так что вы сможете снять деталь. Часто зажимы ломаются. Если это

произошло, верните вместо него 1,2-см винт с потайной головкой. Просто прикрутите панель к дверной раме через те отверстия, из которых вы удалили зажимы.

Когда все зажимы сняты, панель снимется с дверной рамы. Лучше всего разметить ее размещение, чтобы не создавать путаницу в процессе установки. Переверните панель и посмотрите на зубцы, чтобы узнать, как они держат обивку. Позже я расскажу вам, как заправить обивку на этих зубцах. Обивку с уплотнителем с фиксаторами можно снять с дверной рамы и вокруг окон, сорвав ее с металла после удаления уплотнителя. После этого обработка обоих видов обивок будет производиться одинаково.

Теперь вам видны концы дуг. Прежде чем снимать их, отметьте отверстие, в которое вставляется дуга. В большинстве транспортных средств есть хотя бы два отверстия, через которые должна пройти дуга, в некоторых — даже три. Не думайте, что вы сможете все их запомнить. Сделайте разметку. Эти отверстия подойдут и к другим моделям того же производителя.

Для них было дешевле делать одинаковый набор отверстий, чем набор дверных рам для разных моделей. Пронумеруйте дуги по порядку спереди назад. Каждая отличается длиной и формой. Если вы их перепутаете, складки на готовом изделии будут меньшей из ваших проблем.

Чтобы извлечь конец дуги из дверной рамы, нажмите на дугу одной рукой, в верхней части прижимая ее к потолку. Держите ее в таком положении и вытягивайте конец из рамы. Повторите операцию с другой стороны и дуга окажется у вас в руках. Работайте спереди назад. На многих моделях от середины самой задней дуги до рамы заднего окна проходит проволока. Если она есть, снимите ее.

Обивка снята. Если вы обнаружите под потолком изоляцию и она выглядит надежной, оставьте ее. Если она ненадежна, приклейте ее на место.

Установка

У меня есть друг Дэнни Уайнер. Он занимается капитальным ремонтом своего Comet Cyclone 1965 г. выпуска. Это одна из лучших работ, которые я видел за свою жизнь! Дэнни сильно помог мне с моими собственными проектами и с другими проектами из этой книги. Когда он спросил меня, не могу ли я помочь с установкой обивки для потолка, я понял, что будет просто замечательно, если работа будет описана в этой главе. Поэтому вместе с ним рядом с гаражом его бабушки мы установили эту обивку для потолка — в чем нам помогала его подруга Келли Дагган.

Если машина, которую делаете вы, в таком же состоянии, то вам очень повезло. Чтобы как следует покрасить машину, Дэнни вынул из нее абсолютно все. Там нет даже приборной доски! Преимущество отсутствия оконного стекла заключается в том, что нам не понадобится оттягивать герметизирующий уплотнитель, чтобы закрепить обивку под ним. Это особенно важно вокруг заднего окна. Когда я хочу добиться в своей мастерской особенно хорошего результата, я всегда вынимаю заднее окно, прежде чем начинать установку обивки.

Вынув будущую обивку крыши из коробки, сначала Дэнни находит среднюю линию. Обычно она обозначена на изнаночной стороне материала. Чтобы она была видна с лицевой стороны, Дэнни делает надрезы спереди и сзади.

Хотя старая обивка была снята более пяти лет назад, Дэнни предусмотрительно разметил дуги. Теперь он может установить их в правильном порядке. Он управляет их в крепления, остерегаясь слишком большого давления. Ведь он рискует прорвать обивку!

Изоляция

Вставив дуги, он откладывает обивку и переключает свое внимание на вопросы изоляции. Хотя изоляция помогает контролировать температуру, ее основное назначение — уменьшать шум. Чем больше «набивки» вы напихаете в



Если у вас нет помощника, который держал бы обивку в то время, как вы вставляете дуги, лучше делать это на верстаке. Очень легко прорвать крепление или даже саму обивку, если в процессе вставления дуг материал будет скомкан.

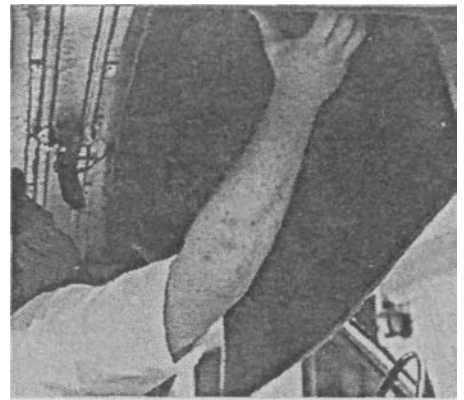
полости своей машины, тем тише будет езда. Изначально для изоляции потолка использовались маты из стекловолокна, такие же, какие используются в домах. Это очень неприятный для работы материал, поэтому мы отдали предпочтение поролону. Поролон прикрепляется к потолку клеем. Дэнни пользуется клеем в виде аэрозоли. Обратите внимание, что он накладывает поролон между деталями рамы потолка. Если положить материал поверх них, то он будет топорщиться из-под обивки.

Размещение дуг

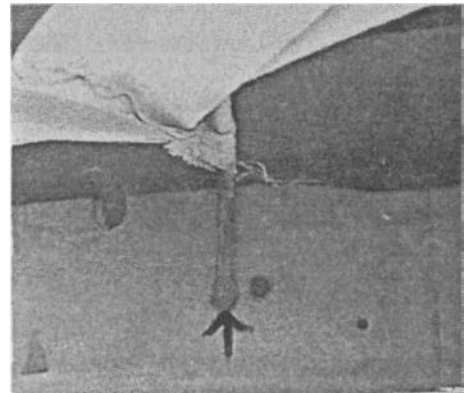
Взгляните на помещенную выше фотографию и вы увидите конец дуги, вставленный в нужное отверстие.

Обратите внимание на стрелку, указывающую на отверстие, в которое вставляется дуга.

Я люблю начинать с передней дуги и потом двигаться назад. Сдвиньте обивку к центру, обнажив сантиметров 30 дуги. Убедитесь, что средняя линия проходит через середину дуги. Вставьте одну ножку в отверстие на любой стороне. Держите дугу по центру одной рукой



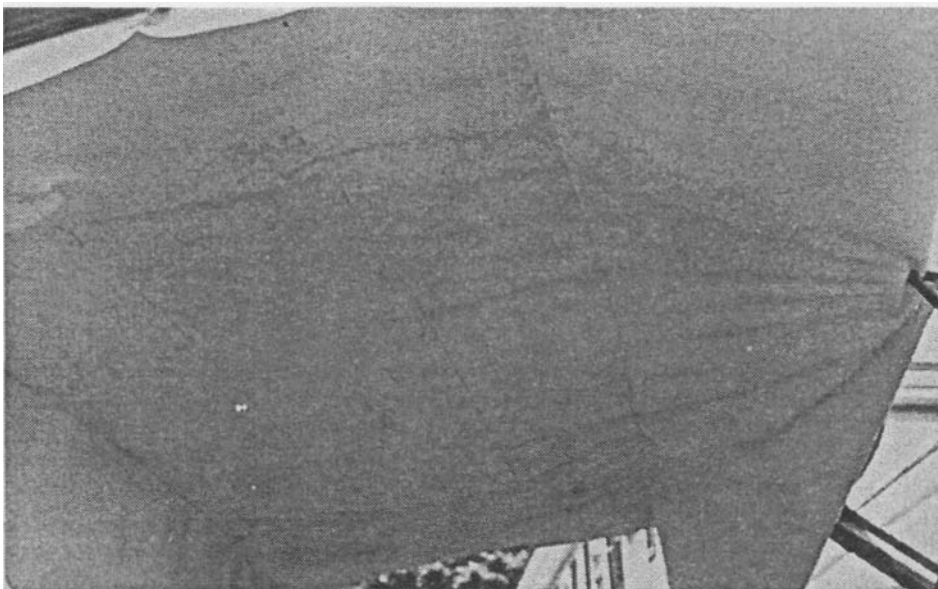
Для изоляции Дэнни использует слой поролону. Стекловолоконные маты, джутовый войлок и дублированный материал тоже неплохо подойдут.



На этой фотографии видны сразу несколько вещей: обратите внимание на стрелку, показывающую, откуда была вынута дуга. Посмотрите, как дуга проходит сквозь крепления и устанавливается в правильное положение.

примерно в 30 см от крыши. Второй рукой поднимите вторую ножку, вставьте ее в отверстие и отпустите дугу. Дуга буквально запрыгнет на место.

Чтобы предотвратить сползание дуги, воспользуйтесь пружинным зажимом, чтобы прикрепить обивку к раме лобового стекла. В машине Дэнни это не составило проблемы, потому что самого стекла там не было. Ваша работа будет более медленной, если лобовое стекло останется на месте. В этом случае заправьте передний край обивки под резиновый герметизирующий уплотнитель. Этого будет достаточно, чтобы удержать дугу на месте. Установите оставшиеся дуги в соответствующие отверстия. Если у вас есть проволока, фиксирующая заднюю дугу, пропустите ее сквозь крепление и вокруг дуги. Убедитесь, что средняя линия на-



Все четыре дуги установлены. Обратите внимание на зажим, держащий передний край. Складки обивки исчезнут после натягивания креплений.

ходится в середине, прежде чем устанавливать дугу. Расправьте материал на дуге, чтобы он не был скучен на одной или другой половине. Теперь вы готовы туго натягивать швы.

Отрезание креплений

Если вы попытаетесь расправить морщины, то обнаружите, что все они окажутся на концах дуг. А все потому, что крепления длиннее дуг. Крепления нужно подрезать. Убедитесь, что средняя линия все еще проходит посередине. Начиная со средней дуги, с любой стороны разрежьте крепление между дугой и швом примерно на 5 см. Вытяните небольшой хвост. Затем перейдите на другую сторону и повторите процедуру. Так по очереди, с одной и другой стороны,

подрезайте и подтягивайте до тех пор, пока морщины не исчезнут. Такая подгонка по чуть-чуть не даст вам резать крепление слишком далеко. Если же это произойдет, обивка будет отставать от выступов или изгибов дуги. Разрез должен остановиться там, где с материала уйдет вся слабина. Крепление должно быть прорезано не дальше чем на 2 см от конца дуги. Лучше отрезать меньше, чем слишком много. Вспомните начинающего столяра, который воскликнул: «Я трижды подгонял эту ножку, и она все еще слишком короткая!»

Приклеивание обивки

Когда будут расправлены все морщины, а средняя линия расположится точно по центру, можно на-

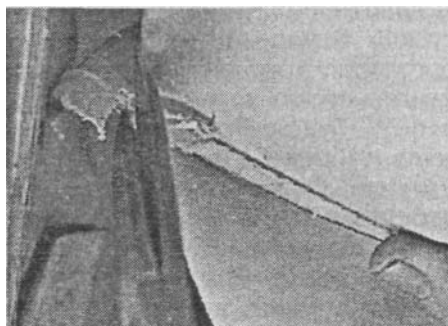
чать приклеивать обивку потолка к дверным рамам.

Порядок следующий: сначала дверные рамы, затем ветровые окна, затем вокруг лобового и заднего стекол. Дэнни будет наносить контактный клей мазком для кислоты. Это позволит не испачкать клеем великолепную покраску. Снова начиная со средней дуги, он туго натягивает материал и наносит клей на сам материал и на дверную раму. Тут есть хитрость. Он должен подрезать материал до дверной рамы с обеих сторон шва, как показано на фотографии. Это дает ему выступ, позволяющий туго натянуть шов. Если он пропустит этот шаг, у него появятся маленькие диагональные морщинки в основании каждой дуги.

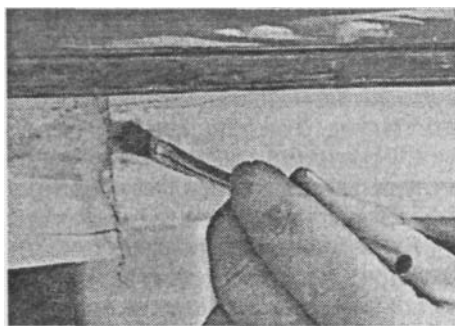
В вашей работе, когда все швы будут туго натянуты и приклеены, вернитесь, туго натяните бока обивки и приклейте их. На всех изогнутых поверхностях рассеките материал, чтобы снять напряжение. Пример этого виден вокруг заднего ветрового окна нашей машины.

Если в вашей машине обивка крепится зазубренными планками, отрежьте крепления, чтобы удалить морщины, затем установите планки. Если вы хотите заменить уплотнитель, сделайте это сначала.

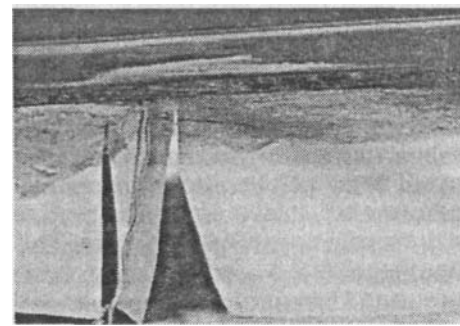
Вы заметите, что уплотнитель был прибит гвоздиками, прикреплен скобами или зафиксирован зажимами. Если он закреплён скобами или прибит, полоса, к которой он крепится,



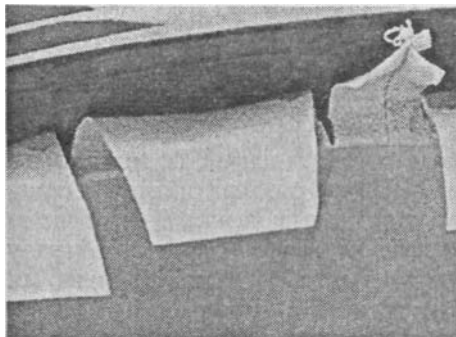
Подрежьте крепление и расправьте складки. Перестаньте делать разрезы после того, как исчезнут морщины. Не забудьте: нужно сначала провести работу с одной стороны, а затем с другой.



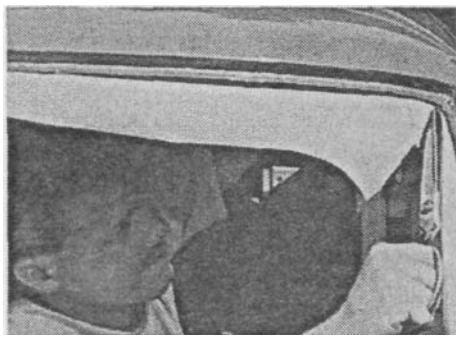
Нанося контактный клей кисточкой, Дэнни смог избежать попадания клея на окрашенные поверхности. Эти маленькие кисточки, называемые мазками для кислоты, можно приобрести во всех слесарных, сварочных и хозяйственных магазинах.



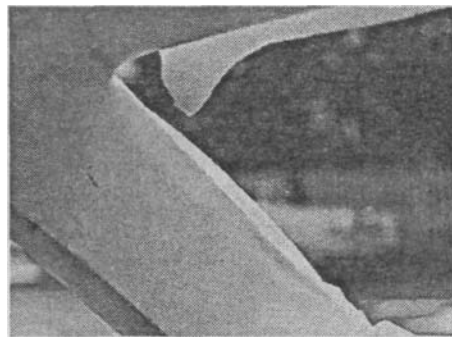
Обрежьте обивку с обеих сторон шва.



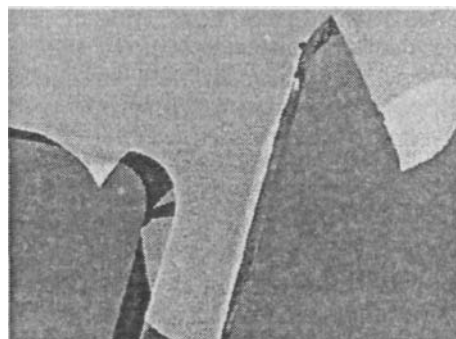
После закрепления шва, обработайте боковые стороны обивки. В изогнутых областях, таких как заднее маленькое окошко Comet Дэнни, вам потребуется расщепить материал, чтобы снять напряжение.



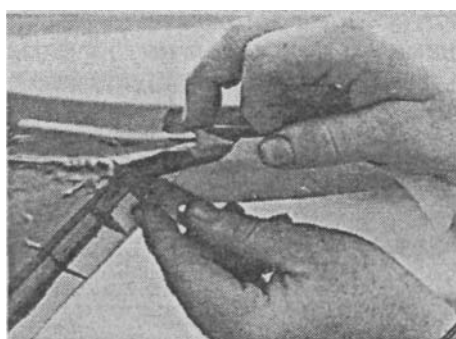
Каждый раз, обрабатывая угол, делайте разрез точно по центру изгиба.



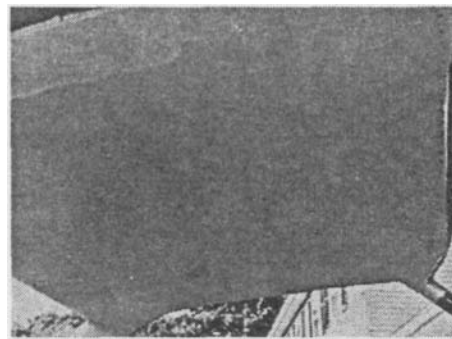
Стойка заднего окна (задней): все детали закреплены, но еще не подогнаны.



Изгиб вокруг угла ветрового стекла больше, чем угол заднего окна. Потребуется несколько разрезов, чтобы материал здесь лег гладко. Если бы ветровое стекло было установлено, Дэнни приклеил бы материал за него герметизирующим уплотнителем.



Когда все края приклеены, срежьте лишний материал.



Вот готовая обивка потолка перед установкой уплотнителя с фиксатором. Никаких морщин.

называется крепежной лентой. К настоящему времени она с большой вероятностью превратилась в пыль. Ее можно заменить пластиковой крепежной лентой, которая наверняка продается в местном магазине материалов для отделки автомобилей.

Когда уплотнитель заменен, а зазубренные планки установлены, начните закреплять боковины обивки. Как было описано выше, сделайте разрезы до планки с обеих сторон шва, примерно в сантиметре-полутора от него, сделав хвосты шириной 2 — 3 см. Затем обрежьте их примерно до сантиметровой длины.

Ножом для замазки заправьте эти хвосты под пластину, насадив на зубцы. Туго натяните шов с другой стороны и повторите операцию. Когда все швы

будут надежно закреплены, обрежьте край до 2,5 см. Заправьте их под планку ножом, как вы делали это с хвостами крепежной ленты.

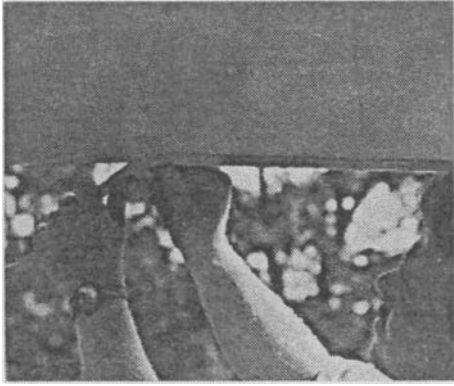
Скругленный край зазубренной планки дает вам красивый законченный край, плотно прилегающий к уплотнителю. Закончив работу в области двери, переключите свое внимание на лобовое или заднее стекло.

Приклеивание вокруг окна

Чтобы плотно и без морщин закрепить обивку крыши вокруг заднего окна, убедитесь сначала, что она плотно натянута сверху донизу вдоль задней стойки. Дэнни прилаживает ее вниз и приклеивает к раме, поддерживающей заднюю панель багажника. Затем он с помощью ножниц делает разрез в материале в углу точно под 45°. Еще по разрезу с каждой стороны

от первого, на расстоянии около сантиметра, и две полосы, которые он сделал, могут быть приклеены в углу. Повторив эту операцию во втором углу, он приклеивает на надлежащее место верх и бока. Затем он переходит вперед. Если заднее окно не снято, вам придется повозиться с резиновым герметизирующим уплотнителем.

Спереди все делается аналогично. Сделайте разрез в углу, но только до границы, где стекло встречается с резиновым уплотнителем. Сделайте еще пару разрезов по обе стороны от первого, но опять только до резиновой накладки. Нанесите по капле клея на каждый из лоскутков. Оттяните край резины от рамы и нанесите немного клея на раму в этом месте. Заправьте угол обивки под уплотнитель. Когда герметизирующий уплотнитель вернется на свое ме-



Дэнни заправляет уплотнитель на место. Он закончит работу несколькими легкими ударами деревянным молотком.

сто, она скроет край обивки, придав изделию красивый законченный вид.

Снова Дэнни делает разрез под 45° в углу лобового стекла. Радиус угла лобового стекла гораздо больше, чем соответствующего угла заднего окна. Поэтому Дэнни делает несколько разрезов в углу для снятия напряжения. На фотографии можно увидеть, как гладко все будет лежать, когда работа будет закончена. Как и раньше, если резиновый герметизирующий уплотнитель установлен, вам придется оттянуть край и приклеить обивку за ней.

В качестве финального штриха срежьте излишек материала. Для этого лучше подойдет резак. Я предпочитаю оставлять обрезку на то время, когда все будет надежно зафиксиро-

вано. В этом случае, если я сделаю ошибку, то смогу вернуться, выпустить материал и подогнать получше.

Установка винилового уплотнителя с фиксатором

Завершите обивку крыши установкой нового уплотнителя с фиксатором. Он был приобретен вместе с набором для обивки, чтобы быть уверенным, что он подойдет. Ее легко установить, просто толкните немного. Посмотрите, как Дэнни делает это на фото сверху. Самый простой способ — немного изогнуть его непосредственно перед тем местом, которое вы заправяете. Это ее немного приоткрывает, облегчая установку. После того как он установлен, я обычно несколько раз ударяю по нему пластиковым, кожаным или деревянным молотком. Это обеспечивает должное прилегание.

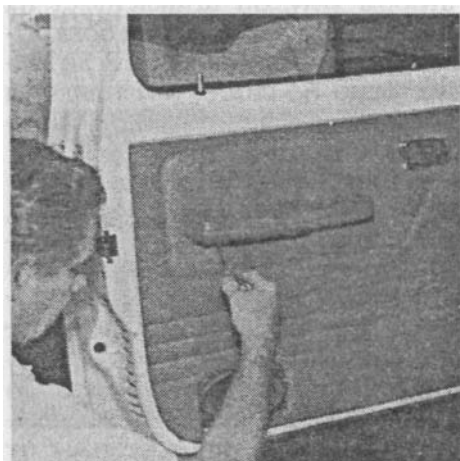
Завершите работу установкой снятых вами деталей. Чтобы разместить отверстия для шурупов под обивкой, нащупайте углубление пальцами. Затем точнее определите его место триммерской булавкой. Если то, что вы приняли за отверстие, просто ямочка, булавка не проткнет материал. Это избавит от множества незаполненных отверстий для шурупов в обивке. Триммерская булавка может также служить незаменимым проводником в поисках отверстия для шурупа под декоративной планкой.

Мне кажется, что обивка у Дэнни удалась. Он всю работу сделал сам, получая от меня только руководства (я занимался фотографированием). Если бы там были какие-то морщины, мы бы аккуратно убрали их с помощью фена. Когда Дэнни установит лобовое и заднее окно, у него они могут появиться, но их будет легко убрать с помощью тепла.

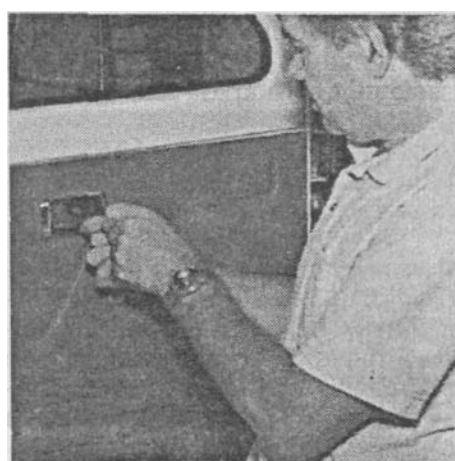
ДВЕРНЫЕ ПАНЕЛИ

Существует совсем немного дверных панелей, которые могут быть восстановлены, как двери моего мини-грузовика Ford Ranger. На фотографии вы можете разглядеть очень дорогой, хотя и кажущийся простым динамик снизу в углу. Я думал, это будет замечательное место. И ошибся! Постоянное хлопанье дверью попросту сломало этот маленький прибор. Теперь мне нужно его заменить. На приборной панели нет места, и я не хочу подвешивать его под ней. Конечно, в этом случае в дверной панели останется уродливый динамик или еще более уродливая дыра от него, так что дверную панель придется заменить.

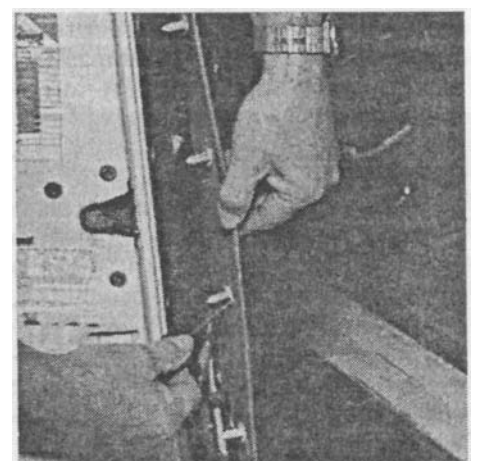
А поскольку это арендованная машина, и срок аренды истекает, мне хотелось бы, чтобы новые дверные панели выглядели как старые, когда я буду ее возвращать. Так что наблюдайте из-за моего плеча за моей работой.



А вот дверная панель нашей машины. Я не могу даже представить, что пришлось вынести динамикам. Почти все съемные подлокотники крепятся тремя шурупами, к которым можно подобраться снизу.



Очень аккуратно обращайтесь с этими планками дверных ручек из тонкого пластика. Они подвержены образованию трещин.



Я извлекаю эти зажимы из двери с помощью лезвия отвертки, кончик которого располагается на плечике заклепки.

Снятие дверной панели

При том, что автомобильные детали производятся в одной стране, а машины собираются в другой, существует все меньшая и меньшая стандартизация. Подготовьте достаточно инструментов, чтобы снимать разные панели и детали отделки.

Когда все будет удалено, можно снять панель с двери.

Она крепится зазубренными пластиковыми заклепками. Они отсоединяются, если их поддеть отверткой. Здесь важно убедиться, что острие отвертки попало точно под плечико заклепки. Если вы заденете панель из фибролита, она наверняка сломается. Будьте очень осторожны. Подцепляйте только плечико заклепки.

Раньше эти фиксирующие заклепки делали из пружинной стали. Хотя тогда фибролитовые конструкции дверной панели были тяжелее, они тоже ломались под давлением. Даже в таких старых машинах цепляйте отвертку только за плечико заклепки.

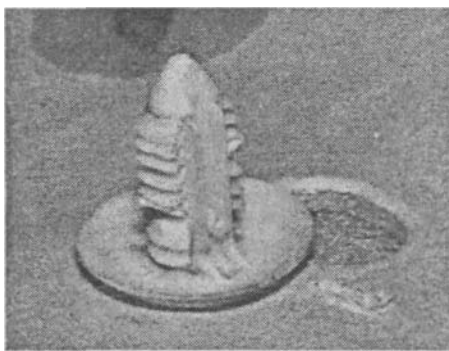
Удаление старой обивки

На этой панели обивка приклеена к фибролиту тепловым прессом и приклеена с обратной стороны по краям. Я начинаю снимать ее, отрывая один край с задней стороны фибролита. Затем я отрезаю ее ножницами. Наконец, очень осторожно отслаиваю оставшееся от доски.

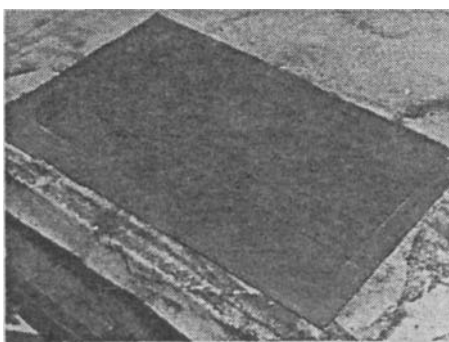
Это достаточно стандартная процедура. На более старых моделях края закреплялись скобами. У некоторых панелей окажутся планки из нержавеющей стали. Они обычно закрепляются ушками, которые пропускаются сквозь фибролит и загибаются с обратной стороны. Отогните эти ушки, прежде чем вынимать планку.

Изготовление новой обивки

Я очень осторожно удалял обивку не только из опасения повредить фибролит, но и в надежде использовать часть ее в качестве лекала. Заметьте «фантазийную» вырезанную кривую вокруг подлокотника и дверной ручки. Я хочу сделать такую же на новой панели, поэтому я



Вот маленький помощник. Зазубрины держат его в отверстии. В нашем деле используется столько же разных зажимов, сколько моделей и разных видов. Одно остается неизменным: всегда нажимайте на плечики заклепки, а не на саму панель из фибролита.

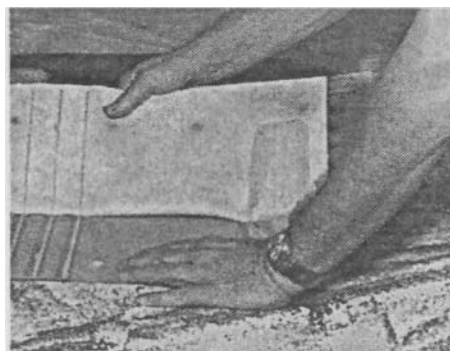


К счастью, обивка легко отрывается, не забирая с собой слоёв фибролита. Не торопитесь сначала. Вы можете сильно повредить панель, если попытаетесь оторвать обивку.

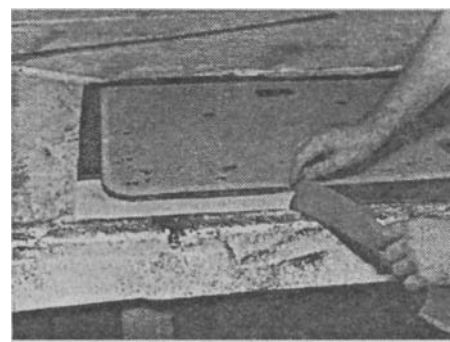
тщательно вырезал деталь. Теперь она стала лекалом.

Как и раньше, я приклеил кусок винила к сантиметровому слою пенки. Чтобы точно воспроизвести расположение «фантазийной кривой», я разложил старую обивку поверх новой, выровняв складки. Теперь я точно знаю, где проходит кривая. Она была проведена меловым карандашом. Пять минут за швейной машинкой, и я застрочил складки и зафиксировал изгиб. Эта панель достаточно проста. Некоторые из тех, которые будете делать вы, могут быть сложнее. Если по низу проходит полоса коврового покрытия, ее обычно делают отдельной деталью обивки.

При сшивании обивки и ковра обычно образуется слишком большая масса. Ковровая полоса



Используйте старую обивку, чтобы определить размещение деталей дизайна или отверстий.



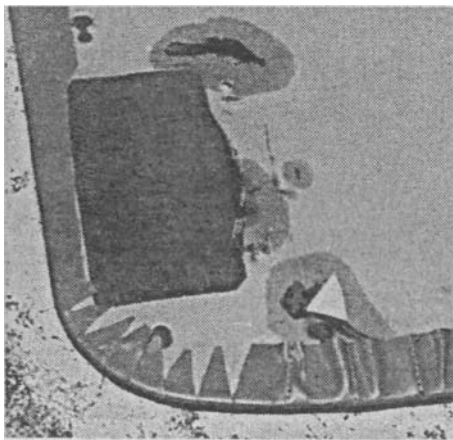
Никогда не оборачивайте вокруг обиваемой панели толстый слой набивки. Найдите время, чтобы тщательно срезать лишнее. Тогда она будет лучше сидеть и смотреться в автомобиле.

обычно обшивается. Причем обшивка делается вместо того, чтобы пришивать кант целиком: один его край пришивается сверху, а второй просто остается висеть. Приклейте ковер к нижней части панели. Оберните свободный край вокруг панели и закрепите его скобами или приклейте.

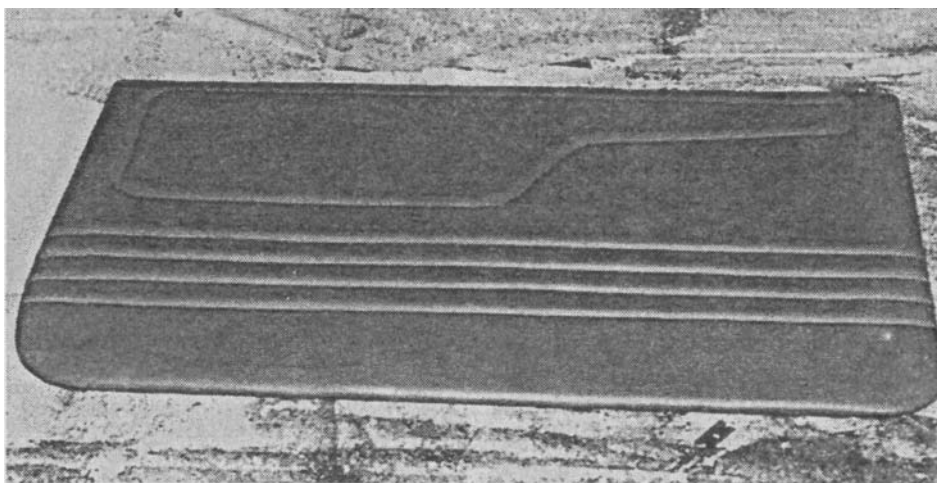
Это позволит скрыть край фибролита и даст аккуратный, нарядный вид.

Установка новой обивки

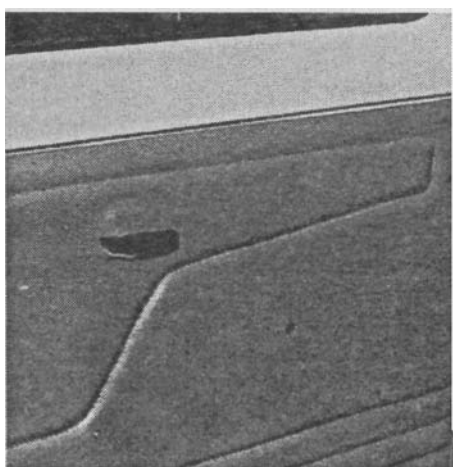
Я начал установку, аккуратно разместив деталь из фибролита на изнанке обивки. При размещении важно, чтобы подлокотник и дверная ручка оказались в нужном месте. Когда я убедился в правильном размещении, я распылил немного клея на панель и обивку, чтобы зафиксировать детали в нужном месте.



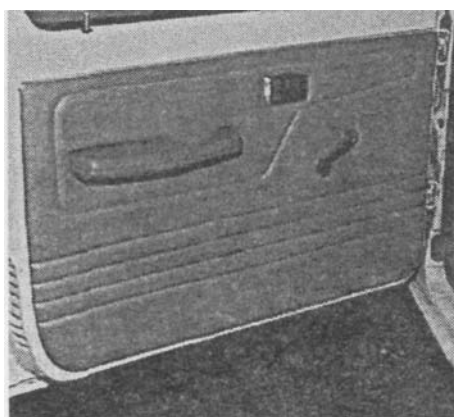
Чтобы уменьшить объем материала по углам, вырежьте узкие клинышки по радиусу, прежде чем приклеивать материал.



Готовая к установке панель. Я буду прорезать отверстия после того, как панель будет установлена на место. Мне еще предстоит сделать отверстие для дверного замка и крошечную дырочку для стеклоподъемника. Набитая и сшитая, новая обивка выглядит очень похоже на старую.



Я делаю эти отверстия очень осторожно после установки панели на место.



Законченная работа. Я полагаю, что результат стоит потраченных усилий.

На фотографии вы видите, как я обрезаю пенку точно по краю фибролита. Я не хочу оборачивать ее вокруг доски, иначе она станет слишком большой. Затем я обрезаю край материала и приклеиваю его к детали. Чтобы избавиться от торчащего материала по углам, я вырезаю клинышки прямо до сторон этого угла. Вы видите, что это дает ровный гладкий край.

Весь этот разговор о торчащей обивке — вопрос профессиональной гордости. Панель должна плотно прилегать к двери и выглядеть словно сделанной на заводе. Вам тоже стоит позаботиться о том, чтобы работа выглядела аккуратной и профессиональной. Вы почув-

ствуете удовлетворение, когда ваши друзья восхитятся вашей работой.

Установка новой панели

Многие из моих друзей-триммеров вырезают отверстия для стеклоподъемника, дверной ручки, а также другие отверстия на верстаке, до установки панели. Обычно это хорошо срабатывает. Однако однажды мне пришлось делать очень важную работу, реставрацию Rolls-Royce. Отверстия не совпали. На минуту представьте мое положение. Кожа стоимостью \$11.50 за квадратный фут, много часов работы, время, потраченное на поиски нового куса. И когда наконец я получил этот кусок, оказалось,

что он не того оттенка. С тех пор я больше не делаю отверстия на верстаке.

Временно прикрепите панель к двери, частично вставив в отверстия две, три пластиковых заклепки. Теперь на ощупь или взглядом найдите, где выступает дверная ручка или под материалом замечен стеклоподъемник. Осторожно вырежьте отверстия для них. Щель лучше дырки. Если отверстие будет слишком большим, накладная пластина ее не закроет. Так что будьте аккуратны.

Если вы устанавливаете дверную панель в большую дорогую машину, последнее замечание сохраняет справедливость. В поисках стержня, ножки или отверстия вырезайте как можно меньше. Кроме того, убедитесь, что вся электроника работает, как должна. Настоящим ударом под колено станет потратить час на установку дверной панели в большом Lincoln, чтобы потом узнать, что сиденье не сдвигается, или стеклоподъемник не работает. Проверьте все это, прежде чем закреплять панель.

Когда расположение всех отверстий установлено, осторожно вырежьте их. Теперь вы можете вставить все зажимы-держатели. Я завершил свою работу установкой ручки стеклоподъемника, подлокотника и планки дверной ручки.

В отношении подлокотника у меня было три возможности — использовать старый, заказать у дилера новый или покрасить оригинал.

В продаже есть множество ви-ниловых красителей.

Секрет успешного применения винилового красителя — в тщательной подготовке к покраске обрабатываемой детали. Начните с самого сильного растворителя из имеющихся у вас, и тщательно очистите материал. Затем два-три раза обработайте его хорошим средством от смол и грязи. Тогда у вас будет поверхность, на которой краситель хорошо закрепится и не будет отставать.

РЕЗЮМЕ

Я очень доволен моими новыми дверными панелями. Они неплохо выглядят, хорошо подходят и придают грузовику аккуратный вид. Единственное, что заслуживает критики — толщина использованной пенки. Хотя панель неплохо смотрится, она все же толще оригинала. Можно было использовать пенку толщиной 0,6 см. Может быть, я оставлю грузовик вместо того, чтобы его возвращать.

КОВРОВОЕ ПОКРЫТИЕ

Ковровое покрытие, как и другие детали автомобильного интерьера, претерпевает изменения. До самых 60-х гг. все автомобильные интерьеры с использованием ковров вырезались, подгонялись и сшивались так, чтобы подходить к соответствующим выпуклостям и вогнутостям пола. Теперь это стало скорее исключением, чем правилом. Сегодня все ковры, поступающие с машинами и производимые как комплектующие, формируются таким образом, чтобы идеально подходить ко всем неровностям пола. Ковры, подгоняемые вручную, как и набивка из конского волоса и щетины, практически исчезли. Те немногие образцы, которые выпускаются сегодня, создаются в реставрационных и триммерских мастерских.

Не исключаю, что вам, как и мне, нравится точное приле-

гание вручную подогнанных ковров и, опять же как и я, вы предпочли бы сэкономить. Три метра ковра по \$10 за метр обойдутся дешевле, чем формованное покрытие за \$150. Те из вас, кто хочет сохранить свои средства, усаживайтесь поудобнее.

Извлечение старого ковра

Извлечение большинства старых покрытий достаточно просто. Удалите крепящую планку от дверной рамы, потяните ковер и выбросьте его! Проще не бывает. На некоторых моделях эта процедура может быть чуть более сложной. Мне пришлось снять сиденье, ремни безопасности и ослабить передок панели.

Если вам приходится иметь дело с центральной стойкой, то на многих моделях придется снимать отделку. На одних ковер можно просто вытащить из-под панелей без каких-либо проблем. В некоторых старых машинах есть стальные гвозди, закрепляющие ковер в особенно важных местах, в других используются шурупы. Если, отрывая ковер, вы заметите, что он не хочет отставать в каком-то месте, поищите гвоздь или шуруп.

Иногда для снятия коврового покрытия требуется, чтобы был снят чехол рычага переключения передач. В моем грузовике он был заправлен под этот чехол.

Еще одну проблему могут создать панели, находящиеся непосредственно под/ и ниже приборной панели. В некоторых старых машинах потребуется снять педаль акселератора. Где бы она ни была закреплена, не давите на нее, снимите то, что ее блокирует.

Набивка

У всех автомобильных ковров должна быть набивка. Покрытия, устанавливаемые в машину при сборке, и те, которые продаются отдельно, выпускаются с набивкой, непосредственно соединенной с задней стороной покрытия. В нашей работе мы сделаем набивку отдельно и приклеим ее к полу.

Существует три типа набивки для ковров, которые я перечислю в порядке предпочтения: джутовый войлок, поролон и дублированный материал. Дублированный материал — экологичный продукт. Дублированный войлок делают из переработанных обрезков, дублированный поролон — из обрезков поролона.

Листы поролона для этой цели подходят просто замечательно. Они укладываются в тугие сложные кривые без каких-либо складок. Джутовый войлок обладает наилучшими изолирующими свойствами. Однако это дорогая штука. Применяйте его при реставрации.

Для набивки ковра моего грузовика я выбрал поролон, потому что у него лучше изолирующие свойства, чем у дублированного материала, и он прост в использовании. Вот как это делается.

Я измерил дно машины в обоих направлениях и в каждом добавил еще по 20%. Затем вырезал лист такого размера и поместил его в грузовик. Обязательно убедившись, что его центр совпадает с центром покрываемого пространства, я складываю его в области рычага передач и делаю прорез. Затем я расширяю его, срезая излишек, чтобы он разместился вокруг чехла.

Если ваш чехол — съемный, просто сделайте разрез такого размера, чтобы рычаг мог свободно двигаться. Теперь сложите набивку, нанесите немного клея на ее обратную сторону и на пол и прижмите. Повторите с другой половиной.

Если вы работаете с дублированным материалом или джутом, вам придется вырезать отдельные куски: один для кожуха карданного вала, и по одному для обеих частей пола по бокам от него. На полу машины с большими углублениями обрабатывайте каждое углубление как отдельный блок, вырезая и подгоняя набивку к каждой детали рельефа. Иногда, если мне кажется, что набивка слишком тонкая, я добавляю второй слой поверх первого. Прежде чем



Вы никогда не встречали резиновый коврик четырех лет отроду, который выглядел бы так же уродливо, как этот? А все из-за дорог, посыпанных солью зимой, летних гроз и разлитых чашек кофе.

приклеить набивку к полу, проверьте, что вы сделали отверстия для рамы сиденья и ремней безопасности.

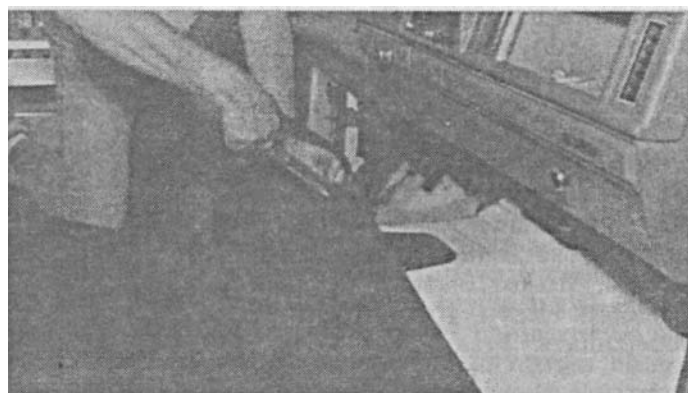
Когда набивка разложена ровно и гладко, хорошо приклеена к полу, вы готовы к тому, чтобы мерять, вырезать, подгонять и сшивать.

Примерка и установка

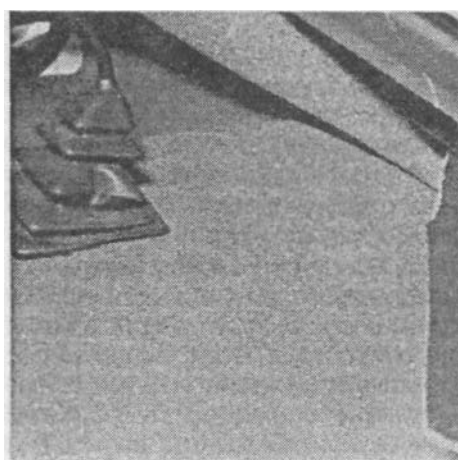
Обычно процесс раскройки, подгонки и установки начинается с коуха вала трансмиссии и продолжается с обеих сторон от него.



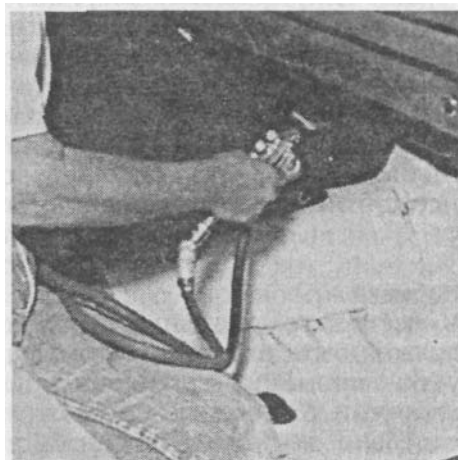
Как всегда, начните работу с измерений. Если вы точно все измерите, вы купите нужное количество материала. Набивка для ковра, видная под моей правой рукой, - дублированный материал, установленный еще на заводе (обрывки).



Поролон толщиной 1,2 см хорошо подойдет в качестве набивки для ковра. На фотографии я делаю начальный разрез, чтобы обойти вокруг рычага передач.



Ковер аккуратно вырезан и заправлен под чехол. Мне придется отрезать часть материала спереди.



Немного клея с обеих сторон набивки и на пол помогут предотвратить топорщение набивки из-под ковра. Это также обеспечит надежное основание, на которое можно будет приклеивать ковер.



Набивка готова. Обратите внимание, как легко она укладывается в сложную кривую. Это одно из ее великих преимуществ.

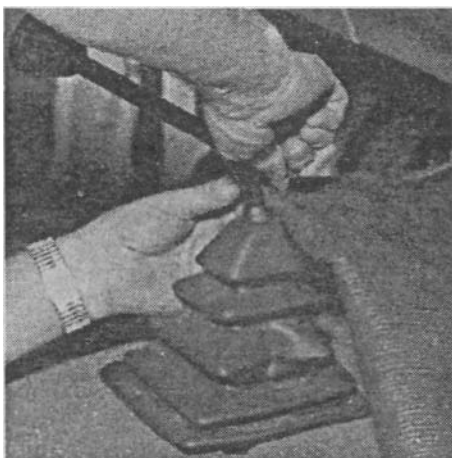
То же самое касается и задних ковриков в седанах.

Измерьте область трансмиссии от углубления в приборной панели до задней точки сиденья, затем от правой двери до левой. Прибавьте примерно по 30 см к каждому из результатов измерений. Измерьте параметры пола со стороны водителя и пассажира, также от углубления под приборной доской и до задней части сиденья.

В большинстве транспортных средств сиденье закрывает не весь пол около двери. Поэтому необходимо покрыть ковром все расстояние до спинки сиденья или вырезать небольшой кусок, который закроет это пространство. В грузовике я закрыл полностью весь пол. Помимо лучшего вида это обеспечивает лучшую изоляцию.

Вырежьте эти три детали из вашего коврового покрытия. Убедитесь, что на всех них совпадает направление ворса. У ковра, как и вельвета, есть ворс, который лежит в одном направлении. Направление этого ворса при обивке машины особого значения не имеет. Однако мне нравится, когда он лежит в направлении к приборной доске. Здесь важно только, чтобы на всех трех деталях ворс лежал в одном направлении. Направление ворса поможет запомнить проведение линии по верхнему краю, или другому краю который по вашей мысли должен лежать около приборной панели. Если на всех трех деталях эти линии окажутся в одном месте, это будет означать, что на всех трех деталях ворс лежит в одном направлении.

Чтобы начать процесс подгонки, я раскладываю деталь для кожуха перед рычагом переключения передач. Сначала я проверяю, что средняя линия совпадает с серединой кожуха и что есть запас материала, чтобы обивка поднялась до приборной панели. У меня также остается около 8 см запаса материала с обеих сторон от кожуха. Затем я складываю ковер непосредственно перед рычагом передач и с помощью резака делаю разрез,



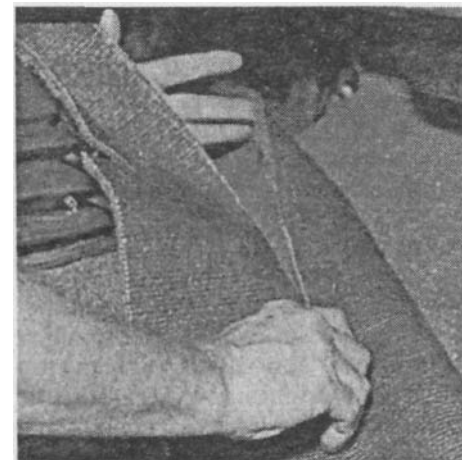
Теперь мы работаем с ковром. Я убедился, что кусок, который покроет середину салона, правильно размещен, прежде чем начал делать этот разрез для рычага.



Произведите примерку, чтобы убедиться, что отверстие для чехла правильного размера. Если ваш чехол — съемный, вам не потребуется быть столь педантичным при этой операции.



А вот прием, позволяющий расправить ковер в области кожуха карданного вала. Сложите его по изгибу и нанесите разметку от одной стороны выступа до другой.



Затем сделайте разрез по этой линии с помощью резака.

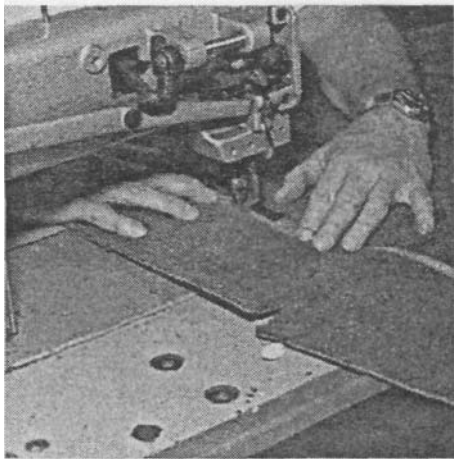
который позволит пропустить сквозь ковер ручку переключения передач.

Надев ковер на рычаг, я делаю радиальные разрезы от первоначальной щели, чтобы ковер прошел через чехол. Это видно на верхней левой фотографии. Наконец, я срезаю излишек ковра и прячу необработанные края под чехол. Если ваш чехол съемный, прорежьте в ковре отверстие достаточного размера, чтобы можно было двигать рычагом, а затем заново установите башмак, прикрыв необработанные края.

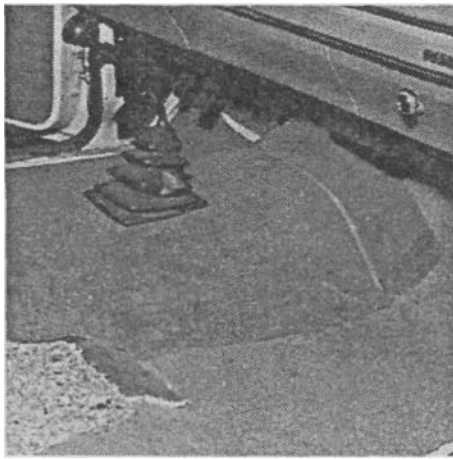
Если вы выполняете обивку транспортного средства с центральной стойкой и все это

описание для вас лишь пустой разговор, тем не менее возьмите его на заметку. Вы должны начать с области вала. Сначала с одной стороны, затем с другой. Убедитесь, что ковер выступает достаточно далеко, чтобы необработанный край был скрыт краем отделочной панели. Теперь мы должны подогнать ту часть ковра, которая покрывает подъем, ведущий к приборной панели.

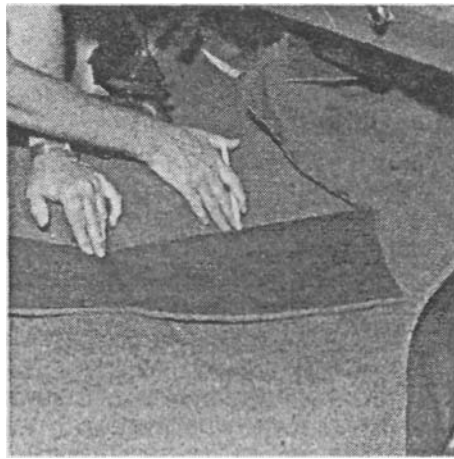
Сложите ковер точно в том месте, где начинается подъем. Отметьте это место с обратной стороны ковра по всей ширине детали. Затем новым острым резак сделайте разрез по этой линии.



Я пришиваю окантовку этой детали, расположенной ближе всего к приборной панели. Обратите внимание на вырез для рычага передач. Размещение обшитого края имеет большое значение.



А вот как это выглядит после установки. Обшитый лежит поверх необшитого, а все вместе похоже на шов. Однако это не так. Все это зафиксировано на месте путем приклеивания ковра к набивке.



Изготовление боковых деталей — сущая ерунда. Только не забудьте сделать глубокий вырез в углу, как вы это видите здесь.

Перенесите всю деталь к швейной машинке и пришейте полосу окантовки к дальнему краю только что сделанного вами разреза. Оставьте передний край необработанным (тот, который ближе к рычагу переключения передач).

Вернитесь к машине, перекиньте ковер через рычаг переключения передач и расправьте покрытие. Длинный разрез, который вы сделали и обшили, придает коврику изгиб в двух направлениях. Обшитый край заходит на необшитый на 1 — 2,5 см и выглядит очень аккуратным. Если вы думаете иначе, посмотрите на фотографию и убедитесь.

После завершения подгонки я приклеиваю покрытие. Самый простой способ — покрыть клеем только боковые части детали. Верх приклеивать не обязательно.

Самое сложное закончено. Боковые детали подогнать легко. Разложите их так, чтобы проведенная мелом линия оказалась спереди. Сделайте разрез под углом 45° прямо до того места, где начинается край, поднимающийся на козуху. Сложите ковер и проведите линию вдоль начала подъема козуха относительно панели пола.

Аналогичным образом сложите ковер перед разрезом. Проведите прямую линию до переднего края ковра. И опять выньте ко-

вер из машинки, обрежьте по линии, которую вы только что сделали, и обшейте край. Готовая работа должна выглядеть как на фотографии.

Прежде чем вы приклеете эту деталь, не забудьте сделать вырезы для болтов, закрепляющих раму сиденья и крепления ремней безопасности. Эти отверстия действительно очень сложно найти, если вы приклеете поверх них ковер. Если все-таки это произошло, прежде чем браться за отрывание ковра и набивки, поищите эти отверстия под машинкой.

Если вы их найдете, верните шуруп или воткните триммерскую булавку, чтобы вы могли заметить их размещение сверху.

Покрывание ковром водительской половины

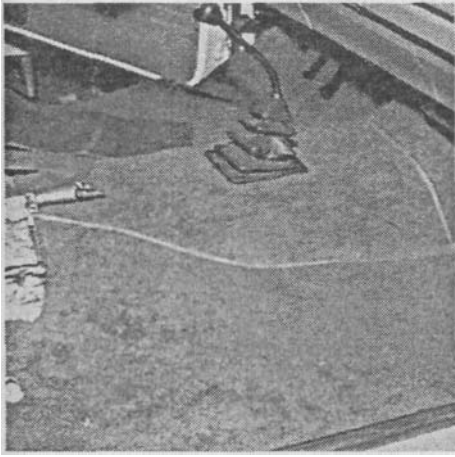
Деталь для обивки водительской половины вырезается, подгоняется и собирается точно так же, как проиллюстрировано выше, за несколькими различиями и дополнениями.

На некоторых моделях, особенно более старых, педали (сцепление, газ и тормоз) прикреплены к полу или пропущены сквозь него. Вам нужно подогнать к ним покрытие. Обычно я удаляю шурупы, крепящие педаль газа к полу, прорезаю крошечное отверстие для стержня привода, затем привинчиваю педаль сквозь ковер.

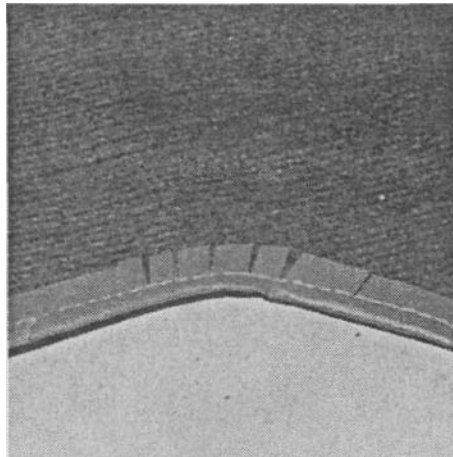
Если сцепление и тормоз проходят сквозь пол, вам придется перед каждой из педалей сделать длинный разрез. Края этих разрезов потом нужно будет обработать окантовкой. В некоторых дорогих машинах есть съемные педали. В этом случае можно сделать маленькие отверстия, а ковер нанизать на педальные рычаги. Затем педали снова привинчиваются.

На полу может находиться переключатель ближнего-дальнего света фар, в этом случае сделайте для него вырез такого размера, чтобы прошел сам переключатель. Отверстие должно быть среднего размера. Хорошие пластиковые уплотняющие кольца очень широкой цветовой гаммы для таких отверстий позволяют скрыть необработанные края отверстия. Попросите в магазине уплотняющее кольцо для переключателя ближнего-дальнего света фар.

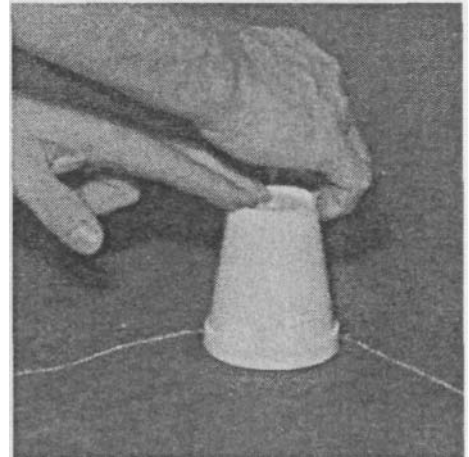
И наконец, остаются еще коврики. Они тоже выпускаются разнообразных оттенков, так что всегда можно подобрать под цвет ковра. Подогнав ковер для водительской половины, чтобы он ровно и аккуратно лежал в том месте, где вам это нужно, положите коврик там, где, как вам кажется, он обеспечит наибольшую защиту. Мелом обведите его границы. Затем снимите ковер и состригите его с ковриком по разметке на швейной машинке.



После обрезания по линии и обшивания края приклейте новую деталь.



А вот как можно заставить обшивку ровно лежать на вогнутой кривой. Сделайте несколько надсечек по обратной стороне обшивки в процессе пришивания.



Кто сказал, что пластиковые стаканчики из-под кофе не могут служить вторсырьем? Этот я превратил в лекало, позволяющее делать аккуратные скругленные углы на моих ковриках.

Мое собственное отношение к коврикам отрицательное. Они быстро изнашиваются, теряют вид уже через пару недель, а их замена обходится слишком дорого. На замену им я делаю замечательный декоративный коврик из того же материала, из которого сделано покрытие. Он собирает пыль, так что его можно ежедневно вытрясать, он защищает гораздо большую часть ковра, чем коврик. А когда он изнашивается, просто выбросьте его и сделайте новый.

Я измеряю максимально возможную область пола, которую можно покрыть декоративным ковриком, затем переношу эти измерения на обратную сторону оставшегося куска ковра. С помо-

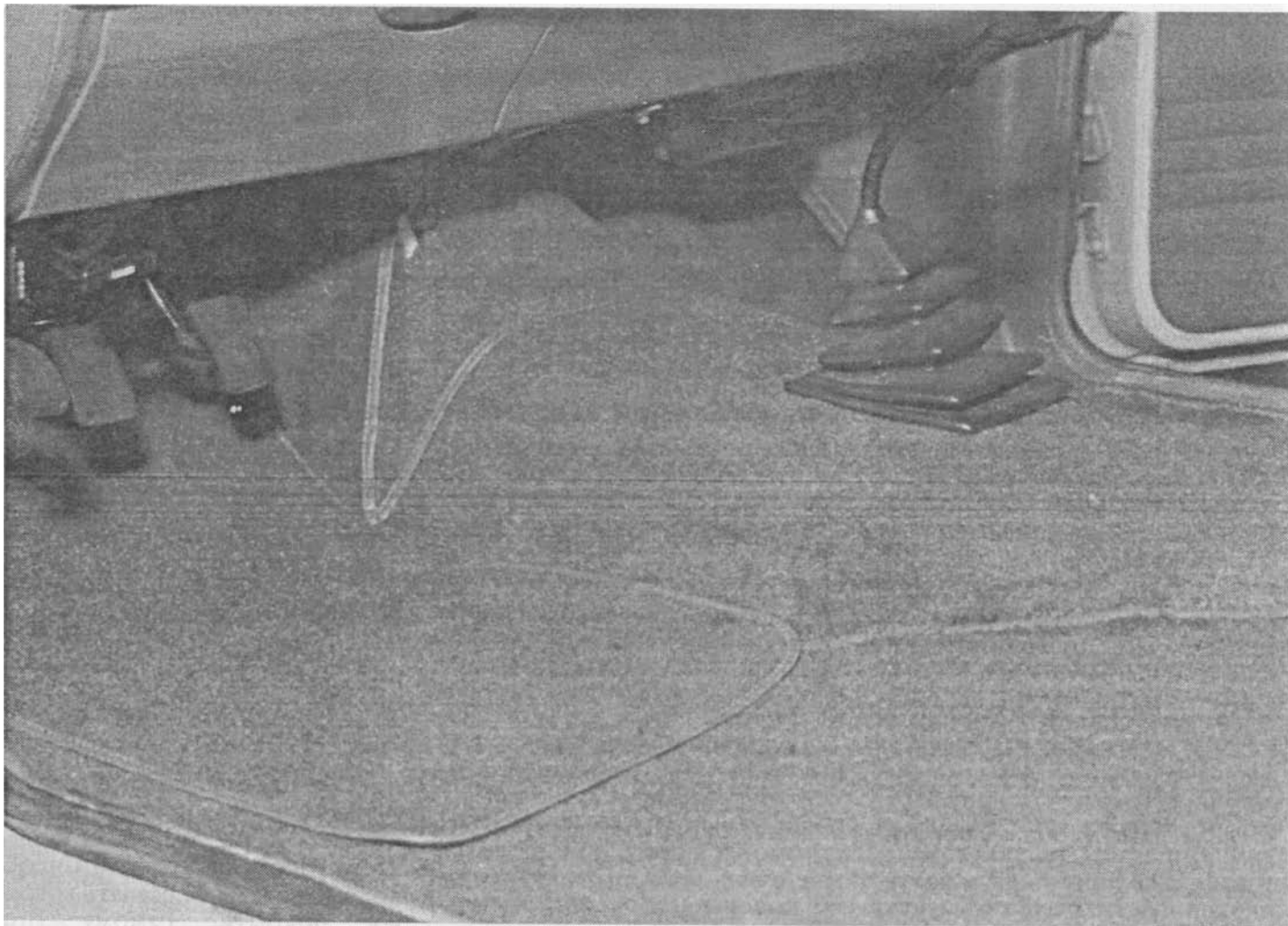
щью старого пластикового стаканчика для кофе я обвожу углы. Вырезав и окантовав декоративный коврик, я устанавливаю его на место.

Для автомобилей заказчиков я делаю по одному такому декоративному коврику для каждой половины машины, не включая их стоимость в счет. Они обходятся мне очень недорого, зато создают хорошее впечатление о мастерской.

Работа завершается обработкой боковых сторон коврового покрытия, установкой передка панели (если она была снята) и затем крепежных пластин. Я полагаю, вы не забудете установить сиденья и ремни безопасности.

РЕЗЮМЕ

Изготовление собственного коврового покрытия потребует немного труда и некоторое количество времени. Но даже если вы просто любитель, это стоит того, потому что вы потратите гораздо меньше, чем при покупке формованного покрытия. А если вы делаете работу на заказ, вам необходимо знать, как сделать ковровое покрытие самому. При реставрации машин это лотерея. Существует развитый бизнес производства оригинальных ковров по оригинальным фабричным лекалам. Тем не менее иногда появляется кто-нибудь с таким заказом, и здесь мы должны быть всегда готовы!



При таком замечательном ковре мне и моим друзьям придется отряхивать грязь с ног перед посадкой в машину. Однако я не собираюсь прекращать пить кофе в салоне!