

7

Сиденья новейших моделей Ковшеобразные сиденья, подголовники и средние подлокотники

В предыдущих главах мы работали с сиденьями, сделанными в 60 — 70-е годы. Это была великолепная работа для обучения, потому что делать обивку для них достаточно просто, они почти не требуют сложных конструкторских решений или необычных материалов, и всегда найдутся желающие дать их вам на обработку. Теперь мы с вами попробуем использовать новоприобретенные навыки для работы над интерьером более поздних моделей. Для примера я выбрал BMW 1989 года с ковшеобразными сиденьями, подголовниками и средним подлокотником на заднем сиденье скамеечного типа. Подобные детали очень часто встречаются в автомобилях новых моделей.

Просьба заказчика была одной из самых распространенных в наши дни — удалить винил с основной части сиденья и заменить его тканью.

В лексиконе нашей профессии эта задача называется работой над вставкой. Мы «вставляем» деталь из ткани в существующую виниловую обивку. Вместо того чтобы заменить все материалы, мы аккуратно снимаем большую часть винила, вступающего в контакт с телом заказчика, и заменяем его тканью. Остальная часть сиденья свой вид не меняет. Новая обивка сиденья будет выполнена из темно-серого велюра, похожего по виду на твид.



Хотя это кресло выглядит скорее как «после», чем как «до», тем не менее заказчик хочет новые тканевые вставки. Мастерские по отделке автомобилей сталкиваются с подобными заказами постоянно.

В этой работе нам пригодятся все основные техники, которые мы уже изучили. Кроме того, добавятся несколько новых. Вопреки тому, что я говорил в предыдущих главах, вы научитесь использовать старую деталь в качестве лекала. Вы также узнаете несколько приемов, придуманных автомобильной промышленностью, чтобы избавиться от креплений, и постигнете

несколько хитростей, позволяющих ускорить работу. Так давайте посмотрим и начнем.

РАСЧЕТ РАСХОДА МАТЕРИАЛА

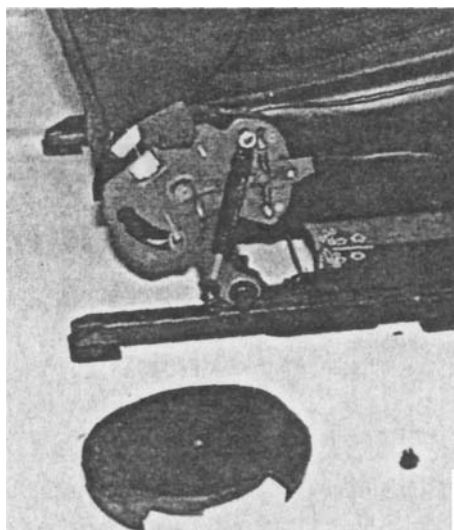
Теперь это должно уже стать для вас пустяком. Вам не потребуется делать рисунок, достаточно будет снять измерения, сгруппировать их в блоки в уме и вычислить нужное количество метров. Длина подушек около полуметра, спинки — около 60 см. Ширина каждой меньше 68 см. Соответственно, вам потребуется полтора метра, чтобы выполнить ковш сиденья. Заднее сиденье скамеечного типа потребует еще 137 см, но ширина сиденья как раз 137 см, а ширина спинки даже еще немного больше. Если вы добавите еще метр материала, это позволит вам сделать окончательные детали для заднего сиденья и еще останется достаточно для подголовников и среднего подлокотника для заднего сиденья.

Таким образом $1,5 + 1,5 + 1 = 4$. Все достаточно просто, нам нужно четыре метра ткани.

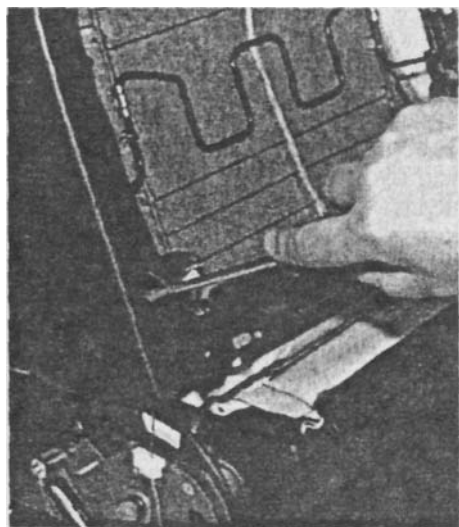
РАЗБОРКА

Снятие сиденья

Чтобы вынуть ковшеобразное сиденье из машины, обычно требуется вывинтить четыре болта. Часто на машинах, выпущенных в конце



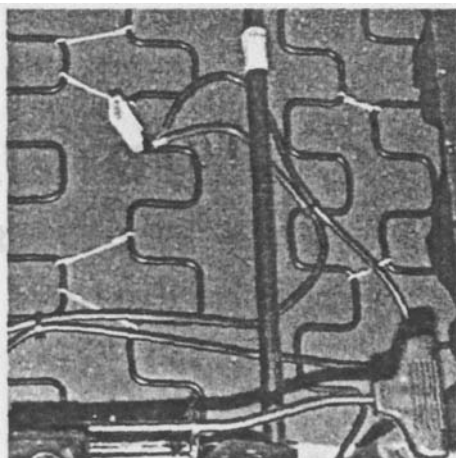
Сняв декоративную крышечку, вы можете увидеть, что это не простой шарнир. Перед разборкой убедитесь, что сможете собрать его заново. Нарисуйте схемы, сделайте фотоаппаратом снимки или сохраните второй шарнир в неразобранном состоянии, пока не соберете этот.



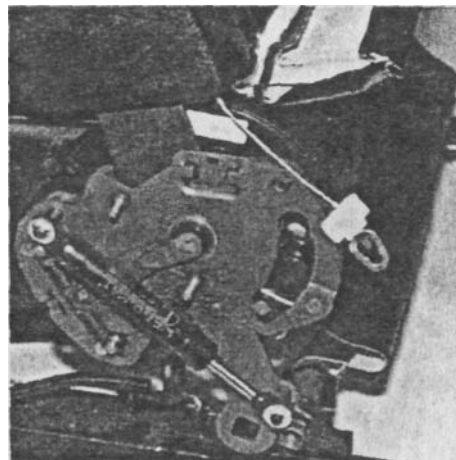
Это только один из многих способов сборки сиденья.

60-х и позже, до них можно добраться изнутри машины. В более ранних моделях они привинчивались через днище. Проверьте, что вы разъединили всю проводку, прежде чем вынимать сиденье из машины. У этого BMW есть два провода: один для предупредительного сигнала ремня безопасности и второй, питающий подогреватель сиденья.

Заднее сиденье скамеечного типа можно снять с помощью толчка нижнего края в заднюю часть автомобиля — а затем поднять. Этот толчок назад освобож-



Аккуратно перережьте проволочные привязи, крепящие электрические провода к пружинам. Запишите цветовой код, чтобы вы могли собрать их обратно.

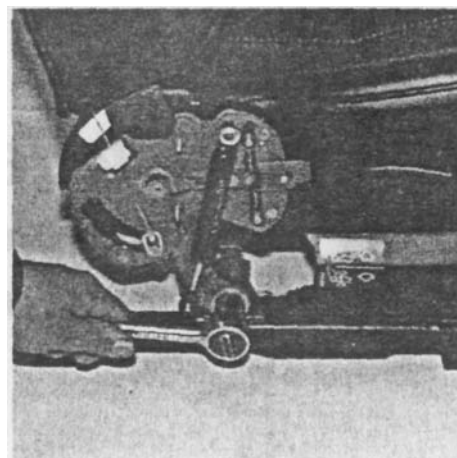


Проверьте, отсоединили ли вы кабели или штыри, идущие от подушки спинки к шарнирному механизму. Отсоедините их, прежде чем пытаться отсоединить подушку спинки от прута шарнира.

дает сиденье. Спинка заднего сиденья обычно прикручивается к сиденью в двух местах по нижнему краю. Верх закреплен крючками. Удалите винты и толкните прямо вперед на спинку сиденья, чтобы снять ее с креплений. Теперь давайте разберем сиденье на части и снимем обивку.

Разбор ковшеобразного сиденья

Мое первое предупреждение — разбирайте по одному сиденью за раз. Эти высокотехнологичные и очень разнообразные по виду сиденья превращаются в настоящий ночной кошмар, когда речь заходит об их сборке. Любой ребенок старше пяти лет сможет их разо-



Обратите внимание на механизм шарнира, прикрепленный к ползьям. Он достаточно распространен в автомобилях последних моделей, реже встречается на некоторых ранних моделях.

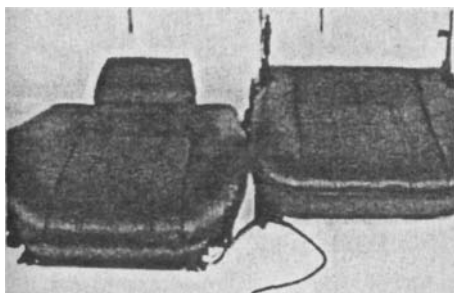
брать. Однако их сборка может поставить в тупик даже инженера! Так что сохраните собранное сиденье, чтобы на него можно было посмотреть. Если вы делаете только одно сиденье, делайте снимки фотоаппаратом, которые потом напомнят вам, что и как вы делали.

Это очень сложный момент. Многие решительно уверены, что могут запомнить, куда крепится какая деталь. Может быть, у них и получится — минут на десять. Однако я не знаю никого с фотографической памятью, о которой мы столько слышим. Так что, если вы не такой человек, оставьте визуальные свидетельства разборки. Пожалуйста!

Смотрите, как я буду разбирать сиденье. И вы увидите, как я применяю свои знания при сборке сиденья.

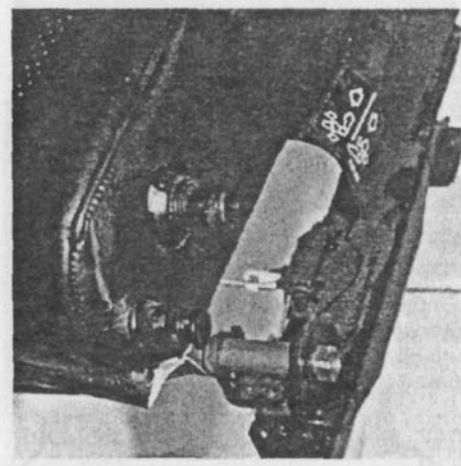
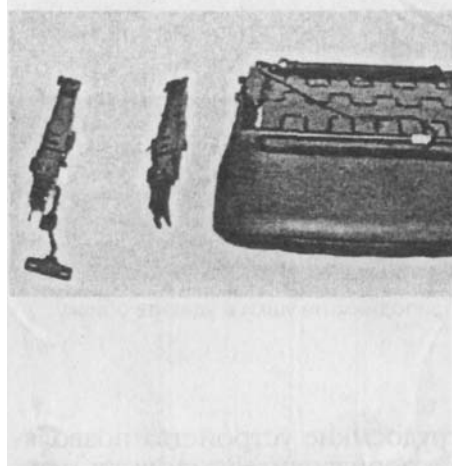
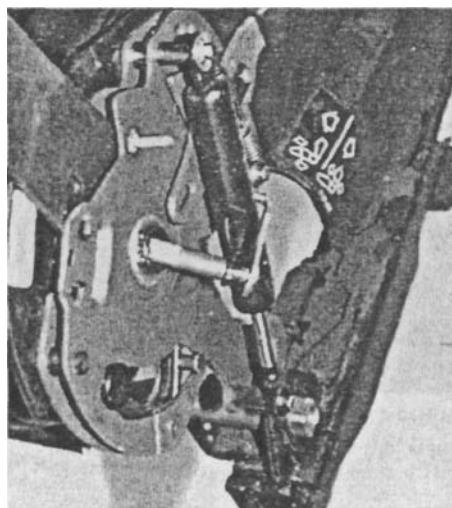
Начните с удаления декоративных пластиковых крышек шарниров, чтобы вы могли добраться до движущихся частей. Отсоедините или снимите все электрические провода или моторы. Большинство «умных» сидений вынимаются с моторами, прикрепленными к сиденью и ползьям. У нашей BMW провода идут к обогревателю заднего сиденья и к креплению ремня безопасности, которое вынимается вместе с сиденьем. Эти провода, в свою очередь, привязаны к пружинам сиденья проводками.

На автомобилях новых моделей шарнирный механизм, со-



По часовой стрелке сверху вниз:

1. Спинка подушки успешно снята. Теперь мы должны снять шарнирный механизм с подушки и направляющих.
2. Чтобы удалить это конкретное шарнирное соединение, нужно сначала снять предохранительный фиксатор.
3. Снимите упорное кольцо, крепящее шарнир к его основанию.
4. Наконец шарнир снят. Можете ли вы закрыть глаза и собрать сиденье? Не думаю. Вам придется сначала заглянуть куда-нибудь. Так что сохраните рисунок или фотографию, на которые можно будет посмотреть, когда придет время.
5. Ползья (направляющие) сиденья — простейший из механизмов. Когда будете устанавливать ползья после завершения работы, проверьте, что оба рельса находятся в одинаковом положении (ни один не сместился вперед или назад). Если один сместился хотя бы на сантиметр, вам будет очень тяжело. Отверстия не будут совпадать.



единяющий спинку с сиденьем, обычно имеет ряд дополнительных возможностей. Например, сиденье может сдвигаться вперед, когда спинка наклонена вперед, чтобы пассажиры могли выйти с заднего сиденья. Или же спинка может опускаться в почти горизонтальное положение. Эти манипуляции часто производятся с помощью рычага, расположенного сбоку от спинки сиденья. От этого рычага к шарнирному механизму идут кабели или провода. Эти передающие линии нужно снять. Когда сняты все детали, соединяющие спинку и сиденье, подушку спинки можно откручивать от шарнирного механизма. В нашем случае спинка прикреплена двумя винтами через раму спинки и шарнирный рычаг.

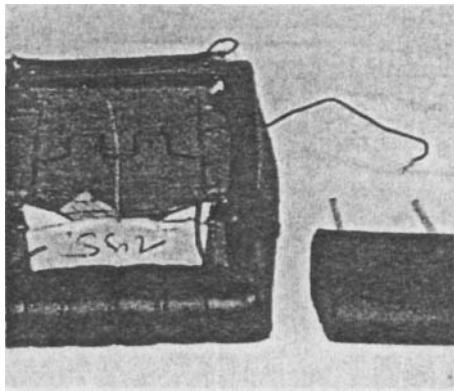
Чтобы отделить шарнирный механизм от подушки сиденья, я снял винт, крепящий его к по-

лозьям сиденья, снял предохранитель (вытащил его), позволяющий спинке откидываться, затем снял упорное кольцо, крепящее шарнирный механизм к его валу. Затем можно снять ползья с сиденья.

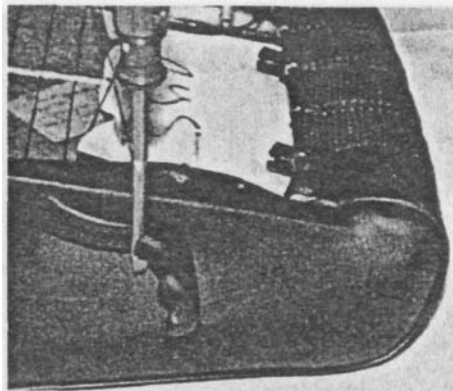
Возможно, вам придется иметь дело с электромотором привода регулировки сиденья. Обычно это достаточно просто. Если нужно удалить проводку, пометьте провода, чтобы вы потом знали, какой куда идет. Сделайте это, даже если вы разбираете сиденья по одному. Иногда проводка есть только у водительского сиденья — и ее нет у пассажирского. Так что прикрепите к проводам маленькие ярлычки из защищающей ленты, которые бы показывали, что с чем нужно соединять. Вам еще предстоит разобрать спинку.

Начните с подголовника. У нашего сиденья он устроен доста-

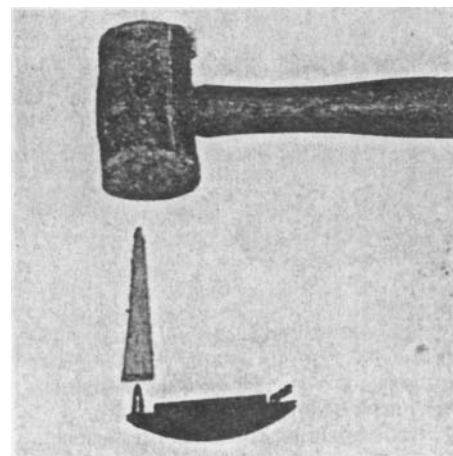
точно просто — все, что мне потребовалось — это просто подергать его. Не самый сложный вариант для BMW. Если вы хотите узнать, как устроены другие виды подголовников, посмотрите на стр. 97. В общем смысл их можно выразить такими словами: если наружная часть спинки сиденья съемная, то к крепежному устройству подголовника можно добраться, сняв наружную часть спинки; в ином случае, посмотрите сбоку. Есть исключение: у Mercedes Benz есть съемная спинка со скрытой кнопкой, обычно видной как маленькое углубление в области подголовника. Нажмите на эту кнопку (через кожу) и потяните подголовник. Немного сбивает с толку? Еще бы! Но если ничего не работает, обратитесь в представительство компании-производителя или к сервис-менеджерам или продавцам запчастей — ско-



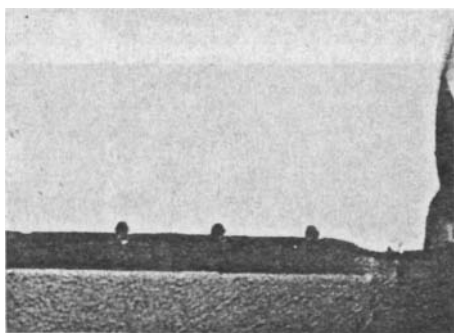
Подголовник вынимается при небольшом усилии.



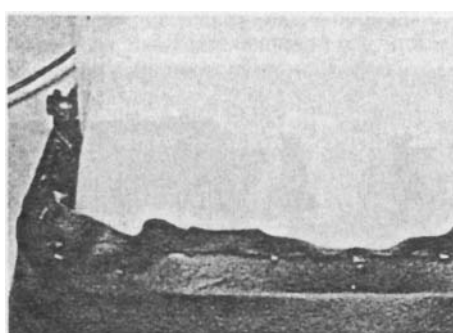
Рычаг сиденья удерживается только сжатием, его можно снять при помощи мягких движений отверткой.



Декоративные крышечки не перенесут никакого воздействия отвертки. Используйте дюбель и молоток, чтобы извлечь фиксатор. На фотографии та деталь, которая кажется сломанной, на самом деле является крючком. Один конец цепляется, второй — закаляется.



Эти ушки пришли на замену кольцам с булавками. Этот тип сборки показывает, что обивка могла устанавливаться на фабрике «роботами».



Приподнимите ушки и удалите обивку.

рее всего, они смогут помочь вам.

Два рычага по бокам сиденья были вынуты с помощью отвертки. Прежде чем пробовать сделать это на вашем сиденье, посмотрите, нет ли там установочного винта. Многие производители закрепляют эти рычаги установочными винтами. Чтобы снять крышечки, закрывающие шарнир, сначала поищите шурупы. Затем снимите пластиковый фиксатор. Не пытайтесь выковырять его отверткой. Слишком велик риск что-нибудь сломать. Вместо этого выбейте фиксатор с обратной стороны с помощью дюбеля и деревянного молотка. В худшем случае вы сломаете только его. Если это произойдет и вы не сможете найти у дилера замену, капля горячего клея восстановит его до удовлетворительного состояния.

Здесь начинает складываться картина. В автомобилях новых моделей все, что только можно, соединяется защелками. Эти не-

трудоемкие устройства позволяют производителю снизить цену. В следующем разделе вы увидите, что у производителей почти нет потребности в булавках с кольцами.

Снятие обивки сиденья (подушки)

Рисунок на следующей странице показывает, как обивка сиденья крепится к раме. Отверстия в вилке прокалываются заранее. Эти отверстия затем надеты на металлические ушки, расположенные по краю рамы сиденья. Ушки отгибаются вниз, чтобы закрепить обивку. Я не знаю, как мы будем крепить обивку сиденья к раме в будущем, когда все эти ушки отломаться.

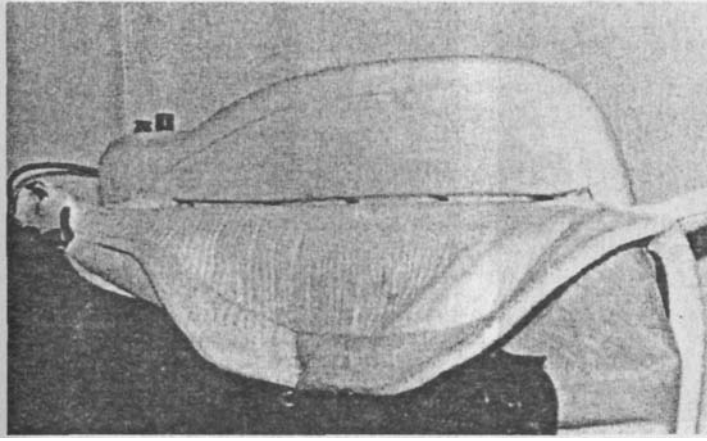
Освободите обивку по низу рамы сиденья и поднимите ее. Ну, здесь мы видим знакомую картину: складки соединены со старомодными креплениями, в них вставлена проволока, а крепится это все булавками с кольцами. Разрежьте кольца и снимите обивку с сиденья.

Посмотрите на фотографию на стр. 91, демонстрирующую

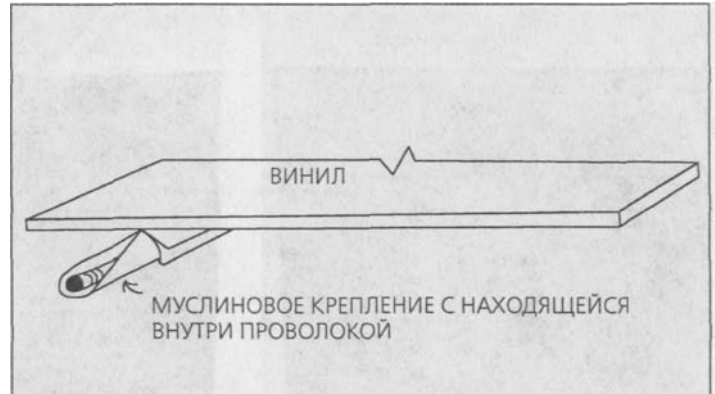
нижнюю сторону обивки. Обратите внимание на три вещи: во-первых, "поролон" (полиэстеровый войлок вместо пены из полиуретана) больше обивки. Это служит набивкой для боковых деталей сиденья. Во-вторых, то, что кажется строчками для складок, на самом деле — термосклеенные швы. Видите эти три серых штучки в середине? Это пластиковые крепления, в которые вставляются кольца. Немного отличаются от того, что мы видели раньше, но вполне пригодные и достаточно эффективные.

Единственной проблемой для нас будет дублирование этих трех пластиковых петелек, которые служат креплениями. Поскольку они присоединены путем термосклеивания, их нельзя снять, а потом использовать повторно. Я аккуратно вынул нагревательные элементы, которые видны на следующих фотографиях. Они похожи на нагревательные элементы, устанавливаемые в электрических одеялах. Если они есть в вашем сиденье, обращайтесь с ними осторожно, поскольку они очень хрупкие.

Когда нагревательные элементы будут извлечены, вам останется только одно дело, прежде чем приступить к распарыва-



Ну хотя бы здесь есть пример старых технологий: крепление удерживается булавками с кольцами.



Крепление - это полоса муслина шириной 3,8 см, сложенная пополам и пришитая к детали из винила или ткани. В эту петлю может быть вставлен прут или проволока. Если вы используете для закрепления что-нибудь вроде булавок с кольцами, то это даст вам возможность закрепить материал так, что крепления не будет видно.

нию обивки. Вы должны будете сделать метки. С помощью ножниц сделайте небольшие разрезы в кромке через каждые 10 см вдоль всех швов, соединяющих детали обивки подушки. Я начинаю от середины и работаю в обе стороны, не забывая оставить метку в том месте, где буду начинать шить, и по одной в каждом углу. Эти метки очень важны, чтобы собрать все обратно. Не пропускайте этот шаг! Теперь можете начать пороть.

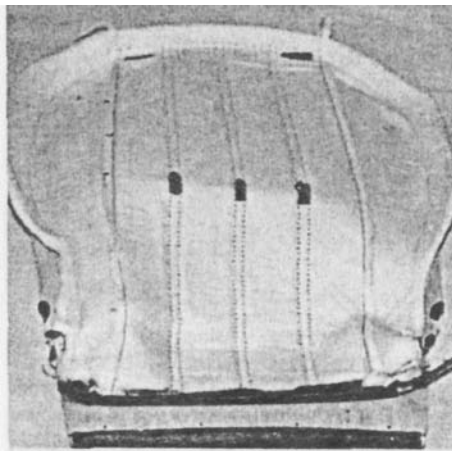
Для разрезания ниток, соединяющих детали обивки, я использую резак или острый нож. Я выяснил, что так это делать быстрее, чем с помощью ножниц. На этой вставке я сделаю складки и оконечные элементы, поэтому я их не разделяю. Потом вы поймете почему.

Отпарывая обшивку от основной детали, оставьте рант пришитым к обшивке. Когда будете собирать обивку обратно, пришивайте обшивку и рант одновременно. Это экономит время, которое иначе потребовалось бы на пришивание сначала ранта, а затем обшивки. Теперь давайте сделаем вставку.

ПЕРЕБИВКА СИДЕНЬЯ

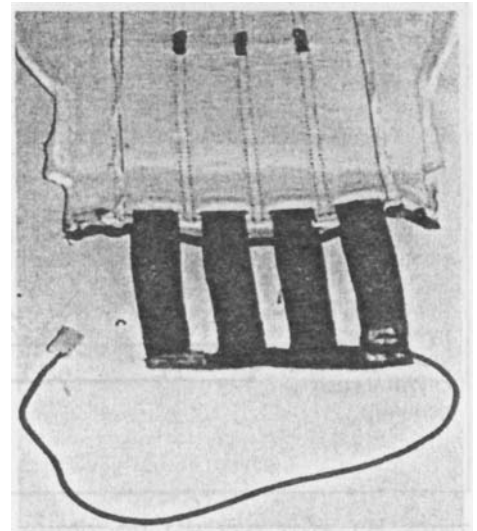
Изготовление вставки

По сути, вы уже это делали. Вы делали застроченные по верху складки на сиденье скамеечного

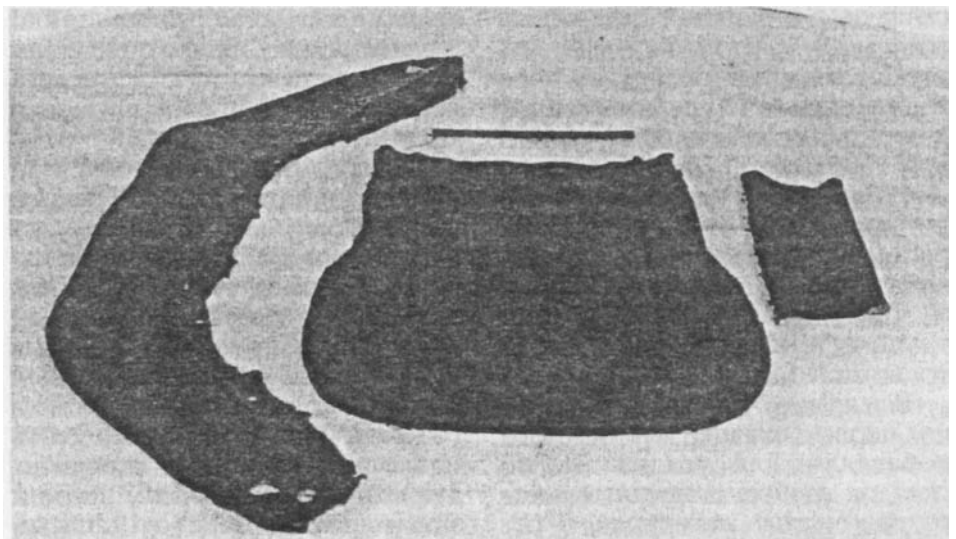


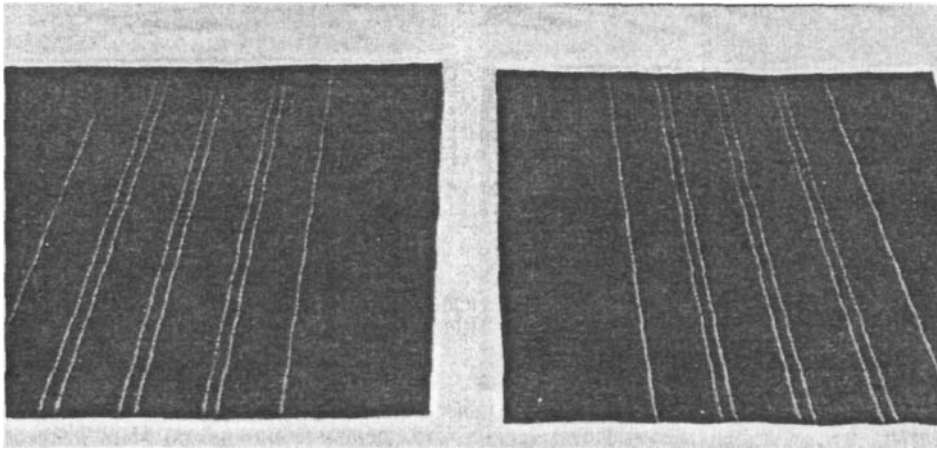
Три серых петельки на месте крепления, чтобы удерживать обивку в середине.

Составные компоненты подушки сиденья. Для основной детали, лежащей в середине, будет сделана вставка из ткани.

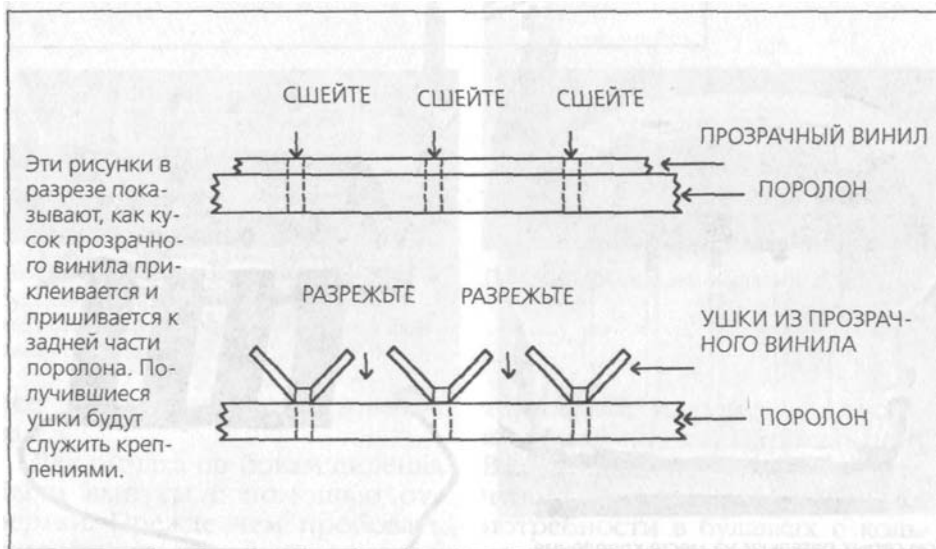


Я немного вытащил нагревательные элементы. Они очень хрупкие. Обращайтесь с ними осторожно!





Разметка складок на обеих подушках сиденья. Обратите внимание, что границы складок определяют два шва. Хотя этого нельзя заметить по фотографии, две наружных складки на 0,6 см шире, чем внутренние. Они так сделаны с учетом припуска на пришивание вслепую оконечного элемента.



типа. На этот раз мы поступим хитрее. Если вы внимательно присматривались к лицевой детали на фотографиях, вы заметили четыре зашитых по верху складки с отдельной оконечной деталью с каждой стороны. Мы можем немного облегчить себе жизнь, если будем делать складки и оконечные детали одновременно. И вот как:

Измерьте верхний край основной детали, которую вы собираетесь сделать, чтобы определить ее ширину. Добавьте сантиметров пять на усадку, раскроите ткань и приклейте к поролону толщиной 1,2 см.

Как в Главе 4, где вы делали ваши первые складки, вы немного добавляли для усадки. Изгиб складок требует дополнительного количества материала, в результате чего готовый продукт

оказывается уже, чем необработанная деталь, с которой вы начинали.

Проверьте, чтобы ворс у вас шел в правильном направлении: сверху вниз для подушки спинки и сзади вперед на подушке сиденья. Вы видите, что я делаю подушку спинки и сиденья одновременно.

Теперь разметьте складки, как вы делали это в Главе 4, с единственным отличием: делайте последнюю складку с каждой стороны на 0,6 см шире, чем другие. Другими словами, если ширина всех складок 7,5 см, то ширина наружных складок должна быть 8,1 см. У готовой работы должно быть несколько складок в середине, две наружных на 0,6 см шире и затем два больших «оконечных элемента» (в полном смысле

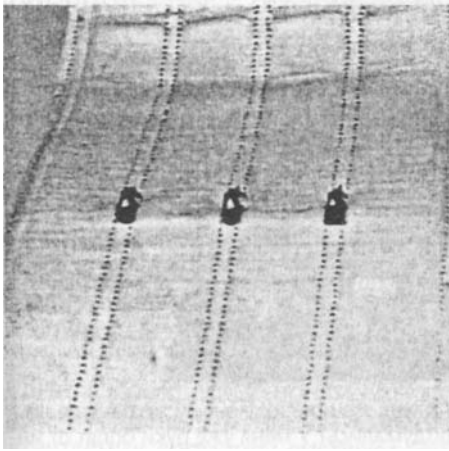
слова они таковыми не являются, потому что все вместе является одной деталью). Прежде чем я смогу зашить складки, мне нужно сделать что-нибудь вместо тех трех пластиковых креплений в середине сиденья. Посмотрите рисунок на этой странице, чтобы понять, как я решил эту проблему.

С изнаночной стороны новой и старой деталей я провел линию поперек складок в том самом месте, где располагались крепления. Затем я вырезал кусок прозрачного винила из обрезков того, что пошло на изготовление заднего окна для откидного верха — шириной 3,8 см и достаточной длины, чтобы пересечь все складки и оставить запас по 2,5 см с каждого края. Я приклеиваю эту деталь, совместив ее середину со средней линией, поверх ранее проведенной линии крепления к задней стороне поролону. Это будет держать ее, пока я сшиваю складки и одновременно этот самый прозрачный винил. Закончив, я переверну работу, отделю прозрачный винил, приклеенный к поролону, и разрежу его в центре каждой складки. Это даст мне три виниловых крылообразных ушка, которые после обработки станут моими тремя креплениями!

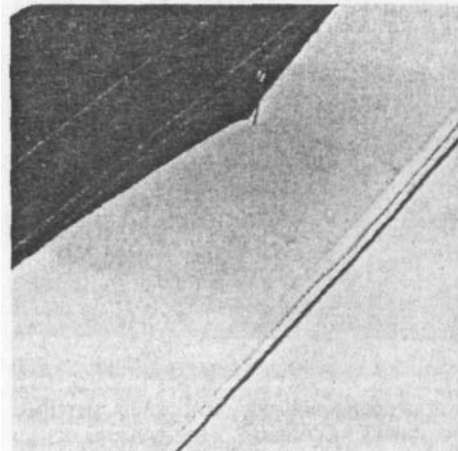
Все три крепления оказались на месте. Теперь мы должны сделать оконечные элементы, которые, как кажется, вслепую пришиты к складкам.

За швейной машинкой сложите материал лицевой стороной внутрь вдоль наружного шва наружной складки (той самой, которую вы сделали на 0,6 см шире, чем другие). С изнанки материала проложите еще один шов на расстоянии 0,6 см от линии сгиба. Теперь у вас есть оконечный элемент, зашитый вслепую. Переверните материал и посмотрите, что у вас есть. А у вас есть зашитые поверху складки и то, что кажется отдельными оконечными элементами.

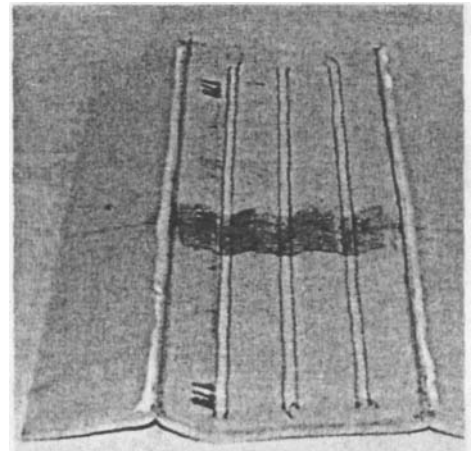
Это быстрый способ выполнить работу, когда для основной детали и оконечных элементов используется один и тот же мате-



Вот оригинальные виниловые ушки.



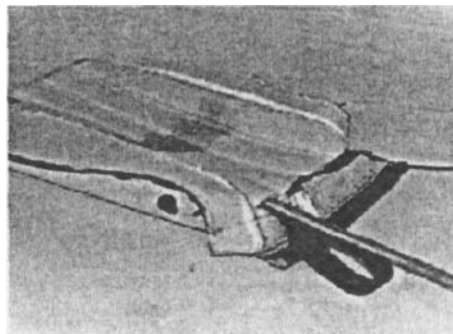
После того как вслепую пришьете оконечный элемент с изнаночной стороны поролона, пришейте материал крепления прямо поверх него.



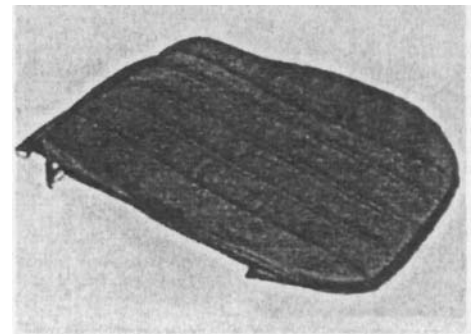
На изнаночной стороне вставки видны ушки из прозрачного винила, зашитые поверху складки, и зашитые вслепую оконечные элементы с креплениями.



Сложите старую основную деталь подушки сиденья с только что сделанной вставкой. Прижмите их или прибейте гвоздиками к столу.



Я закончил шитье и теперь заправляю нагревательные элементы обратно в складки. Если вы планируете сделать так же, вставляйте их аккуратно. Проверьте, чтобы по пути внутрь они не согнулись.



Вот обивка, готовая к установке.

риал. На нашем сиденье скамеечного типа складки и оконечные детали были сделаны из материала разных цветов, так что их нельзя было выполнить таким образом.

Снова переверните материал наизнанку и вшейте крепление. Теперь вы готовы подгонять старую деталь обивки к новой.

Подгонка вставки

А вот исключение из правил. Раньше я настаивал, чтобы вы никогда не использовали старую обивку в качестве лекала. Если эта старая деталь вытянулась или иным образом деформировалась, то новая тоже не будет сидеть хорошо. Ну, мои рассуждения своей справедливости не утратили, однако здесь у нас

достаточно новый автомобиль, ему всего один год. Так что вероятность какой-нибудь деформации очень мала.

Разложите старую обивку поверх только что сшитой вставки, совместите швы и, как в случае этого сиденья, совместите средние крепления. Положите на обе детали грузы, чтобы прижать, их или прибейте гвоздиками к столу или куску фанеры, как делали это раньше. Аккуратно проведите мелом линию по наружному краю кромки, делая отметки на месте каждого надреза, которые служат метками на старой детали. Не забудьте про метки!

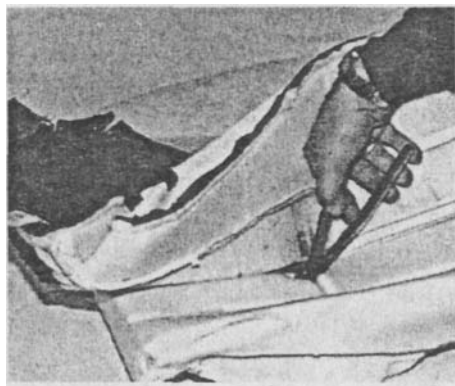
Теперь идем к швейной машинке. Следующие шаги вы уже сделали, но мы их упомянем еще раз.

Сшивание подушки спинки

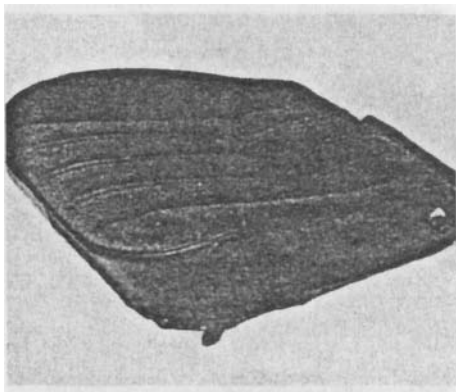
Сделайте закрепляющий шов по меловой линии и срежьте лишний материал прямо около самого шва. Начиная от метки, которой вы обозначили, где начать шов, положите обивку с прикрепленным рантом поверх новой вставки. Начните шитье с обшивкой и рантом, сохраняя припуск на шов шириной 1,2 см и совмещая надрезы (метки). Не забудьте закрепить строчку в начале и конце шва. Завершите работу вшиванием распялки. Ну вот, вы это сделали!

Присоединение к раме

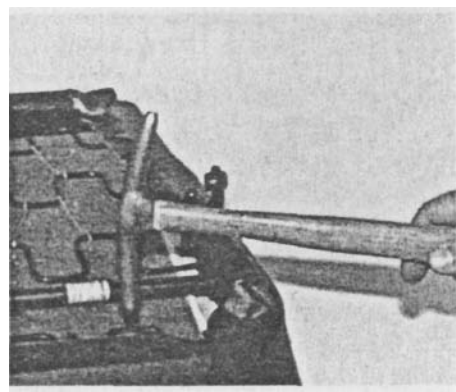
Теперь вам нужно присоединить вашу работу к раме сиденья. В моей работе мне нужно было сначала вставить нагревательные элементы. Чтобы сделать это, для начала я сделал надрез в поролоне в каждом



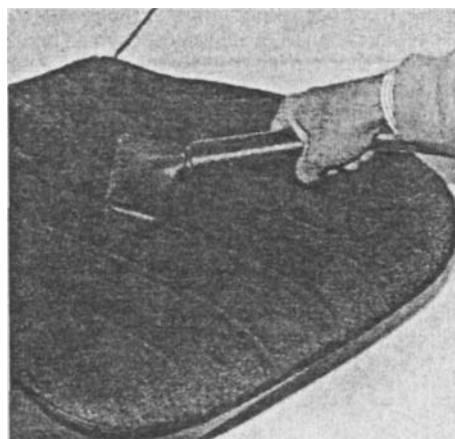
Всегда начинайте установку со среднего крепления.



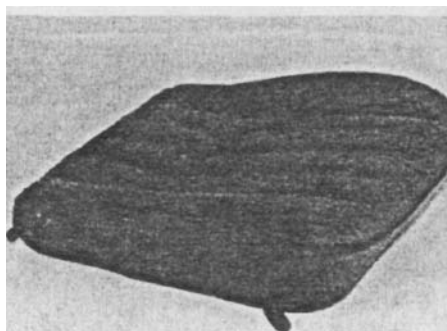
Когда крепления зафиксированы, натяните обивку на сиденье. У вас должны остаться только мелкие морщины, которые исчезнут, когда обивка будет закреплена. Если у вас появились большие морщины, должно быть, вы не выровняли должным образом обивку. Перережьте кольца, заново выровняйте ее и прикрепите снова.



Ах, как это просто! Почему же раньше не додумались? У меня уже руки болят от инструмента для установки колец с булавками!



Теперь выглядит неплохо. Немного пара, чтобы ворс лег в правильном направлении, и работа готова.



Наша законченная подушка сиденья. Теперь переключаемся на спинку.

вой фотографии — это отпариватель. Это небольшой промышленный отпариватель, используемый в большинстве мастерских для удаления малых морщин и расправления ворса после того, как он был смят при работе триммером. В более крупных отделочных мастерских обычно бывают большие промышленные отпариватели. С таким вы встретитесь в главе про откидной верх. Тем не менее есть решение и для вас.

В местных магазинах тканей наверняка продаются маленькие пластиковые ручные отпариватели, используемые в первую очередь производителями одежды. Они стоят недорого и неплохо справляются с работой даже на специальных автомобильных тканях. Если вы не хотите тратить деньги, есть еще один выход. Возьмите маленький опрыскиватель и налейте в него простой чистой воды. Нанесите средний слой воды на поверхность ткани. Помните, теперь вы работаете с тканью, а не с винилом (См. Главу 4, стр. 56 — как предотвращать появление морщин на виниле или Главу 6, стр. 71 — про их удаление). Средний слой воды — это такой слой, когда еще немного и она начнет капать с ткани.

Пригладьте ворс материала вперед, от спинки сиденья к его краю. На спинке пригладьте ворс сверху вниз. Теперь достаньте старый фен и высушите намоченный материал. Он должен дать достаточно тепла и пара для совершения работы. Никогда не используйте для такой работы

конце четырех складок. Затем я вставил метровую линейку между поролоном и тканью, чтобы разделить клеевое соединение. Я знал, что мне придется это сделать, поэтому, приклеивая ткань к поролону, я использовал очень мало клея. На конце каждого нагревательного элемента есть маленький разрез, в который хорошо помещается узкая линейка.

Я надеваю разрез на конец линейки, пропуская с ее помощью нагревательный элемент в складку между тканью и поролоном. Когда нагревательный элемент появляется на другом конце складки, я перехватываю его, придерживаю на месте и вынимаю линейку. С этого момента процесс установки ничем не будет отличаться от того, что мы делали раньше. Вывернув обивку наизнанку, положите ее поверх сиденья и выровняйте. Ес-

ли, как в моем случае, у вас есть средние крепления, их нужно прикрепить в первую очередь. В своей работе я сложил каждую пару виниловых «крылышек» вместе. Я вставил каждое вновь образованное ушко в соответствующее отверстие в середине сиденья и приколот их булавками с кольцами к проволоке-держателю. Любое среднее крепление вы должны закрепить раньше, чем боковые крепления. Ведь прикрепить средние крепления после того, как закреплены боковые, практически невозможно. Теперь натяните обивку вниз на поролон и раму сиденья и прикрепите ее к основанию. В своей работе я надену заранее проколотые отверстия в обшивке на ушки рамы и затем загну их молотком.

Интересный инструмент, который вы видите на нижней ле-

обычный утюг с отпаривателем. Паровой утюг нагревается до такой температуры, что может расплавить акриловые волокна ворса, если вы случайно дотронетесь им до них. Этого не будет при использовании пластикового парового утюга, упомянутого выше. Теперь давайте соберем спинку.

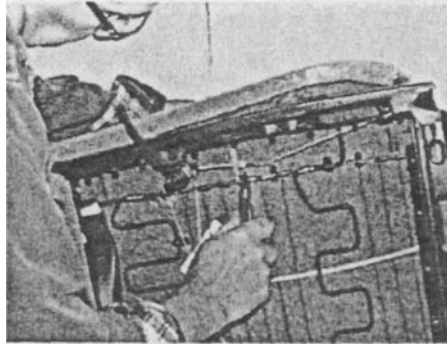
Изготовление и сборка обивки спинки

Даже не являясь точной копией, спинка собирается почти так же, как и сиденье. В нашем сиденье крепления доступны снаружи. Это значительно облегчает снятие и установку обивки. И опять на фотографиях вы можете видеть, что на обивке спинки по бокам есть пластиковые крепления, такие же как в середине. Они аналогичным образом изготавливаются из прозрачного винила.

В верхней части подушки спинки мы найдем две накладки, которые служат протекторами ткани в месте крепления подголовника. Обычно они одинаковы во всех автомобилях, и их можно снять, аккуратно нажав на пластиковое фиксирующее кольцо, расположенное вокруг накладки. Я подчеркиваю, аккуратно, потому что их можно будет использовать второй раз, если вы их не сломаете и не растянете.

Вырежьте, сшейте и подгоните основную деталь обивки, как вы делали это для сиденья. Если вы столкнетесь, как и я, с боковыми пластиковыми креплениями, помните, что они пришиваются после того, как сделан верхний шов для окончательных элементов. Просто вернитесь и добавьте полосу прозрачного винила шириной 3,8 см. Позже сложите новую обивку со старой и перенесите метки для ушек. Срежьте лишний материал вокруг ушек и можете продолжать.

Скорейший способ вставить обратно эти накладки для подголовника — вставить входящую половину в обивку, разместить вторую половину над отверстием во входящей половине и проверить, чтобы все было сравнено с обивкой. Поместите муфту из автомобильного набора поверх второй половины накладки и аккуратно опустите ее в углубление



Здесь BMW дало мне передышку. Я могу подобраться к булавкам с кольцами в креплениях снаружи. Великая помощь в снятии и установке обивки.

входящей половины, плотно прижимая к ткани. Теперь вы полностью готовы пришивать обшивку или обшивки к основной детали.

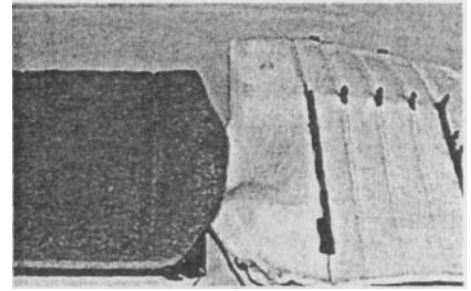
Установка готовой обивки спинки происходит точно так же, как установка обивки сиденья. Сначала зафиксируйте крепления, затем натяните обивку на раму. Только сначала проверьте, чтобы все было как следует выровнено. Если крепления находятся не на месте, все остальное тоже будет не на месте, и у вас появятся невероятные морщины. Если так и случится, то есть появятся большие морщины, когда вы будете натягивать обивку на сиденье, вернитесь и срежьте кольца с креплений. Снова выровняйте обивку и попытайтесь еще раз. Когда у вас будут закончены обе подушки, вы будете готовы к работе над подголовником.

ПОДГОЛОВНИКИ

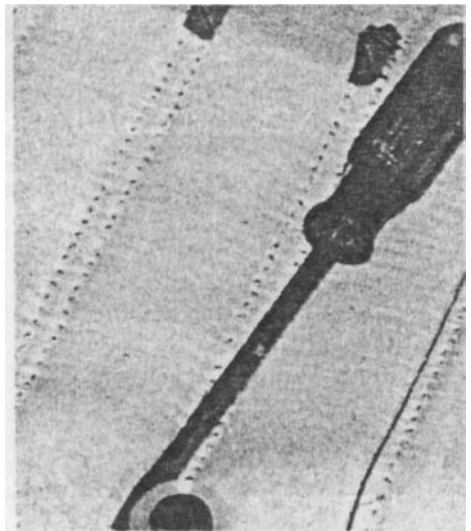
Снятие обивки

Все подголовники заканчиваются снизу, где завершение можно спрятать, если подголовник находится в опущенном положении. Различаются подголовники тем, как закончена обивка в каждой машине. У большинства обивок, как в нашем случае, на каждом конце пришит фиксатор какого-нибудь типа. Обычно это жесткий кусок пластика или иногда кусок ранта (как мы потом увидим на среднем подлокотнике), который уходит в канавку в раме подголовника.

На некоторых более старых машинах обивка крепилась раз-



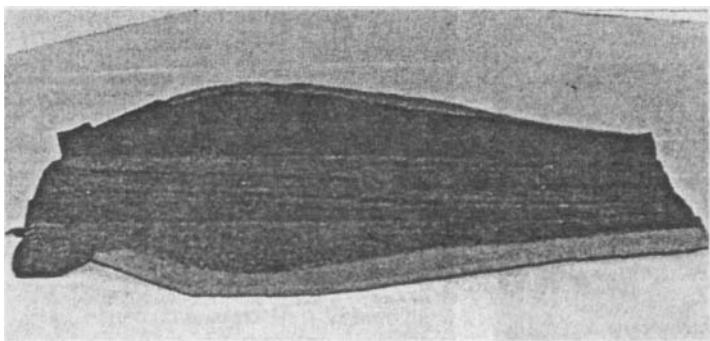
Сняв обивку, я выяснил, что крепления сделаны из пластика.



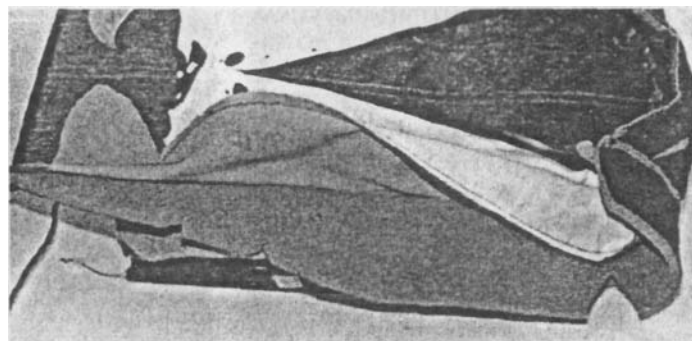
Будьте осторожны, когда попытаетесь извлечь эти крепящие кольца у прокладок подголовника. Если вы сломаете одно, не выбрасывайте его. Когда придет время устанавливать обивку, сделайте это. Затем скрепите его термоклеем и прикрепите в входящей половине накладки.



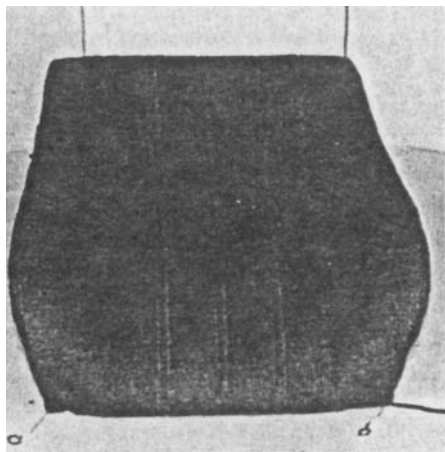
Поскольку свое кольцо я не сломал, я могу использовать муфту, чтобы вставить его обратно на место. Проверьте, чтобы размер муфты примерно подходил к кольцу. Если муфта будет слишком большая, она просто сомнет края крепежного кольца, а не заправит его внутрь.



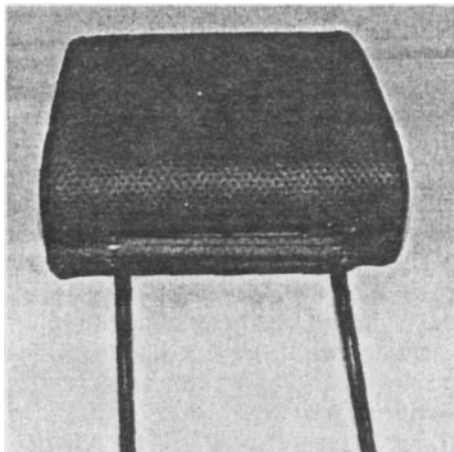
Я оставил около семи с половиной сантиметров поролона по внешнему краю основной детали. Это добавит набивки сторонам.



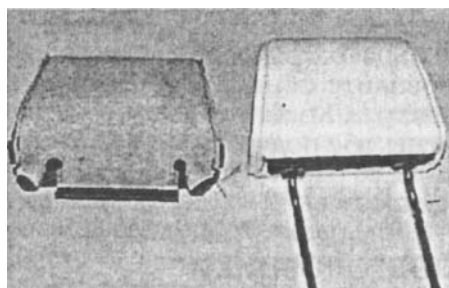
Здесь вы можете видеть, как я сделал V-образные вырезы в поролоне, чтобы его можно было расправить по углам так, чтобы из-под ткани ничего не торчало.



Законченная спинка. Скоро у нас будет целое сиденье.



Сначала нам понадобится подголовник. Я начал снимать обивку, вытащив фиксатор из канавки.



Снимая обивку, будьте очень осторожны, чтобы не порвать ее, особенно в тех местах, где ранты соединяются снизу.

где соединяются оба ранта. Это слабое место легко может порваться при небрежном обращении. Сжимайте поролон по всему подголовнику, чтобы снять напряжение в этой области в то время, как вы снимаете обивку.

Как и прежде, в работе по обивке сиденья, оставьте множество меток на разных деталях подголовника. Я отмечаю перед основной деталью, чтобы быть уверенным, что ворс новой ткани ляжет в правильном направлении. Я отмечаю боковины, чтобы знать, где лево и где право и где заканчиваются ранты. Чем больше у вас информации, тем меньше вероятность того, что вы запутаетесь. Поскольку я использовал те же куски ранта повторно, я даже их разметил — правый и левый, передний и задний.

ными способами с помощью скоб, креплений или булавок с кольцами, молний или застежек-липучек. Я бы настоятельно рекомендовал вам устанавливать обивку по одной, чтобы у вас перед глазами был пример. Открою вам большой секрет: я сам до сих пор делаю их по одной!

Я сниму обивку, вставив отвертку в канал фиксатора (с ее помощью извлеку один конец материала).

На фотографии вы можете видеть фиксатор из жесткого пластика, используемый BMW. Сняв оба конца материала, я стягиваю обивку с рамы. Будьте очень осторожны в том месте,

Раскрой, подгонка и сшивание
Еще раз проверьте, чтобы убедиться, что у вас достаточно ме-

СНЯТИЕ ПОДГОЛОВНИКА - АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ МЕТОД

У некоторых подголовников, особенно на моделях 60 - 70-х годов, есть пружинный замок, который не дает вытащить подголовник, просто потянув за него. Если вы наткнетесь на одно из таких устройств, вот как можно его извлечь:

Купите в местном хозяйственном магазине кухонный шпатель, слезвием шириной около 5 см и длиной 20 - 25 см. Оно должно быть тонким, сделанным из гибкого металла. Никакого дерева или пластика. Это будет ваш инструмент для открытия замка подголовника.

На верстаке или, если захотите, в машине вставьте этот инструмент между опорой подголовника, желобом; подголовник при этом должен быть опущен как можно ниже. Попробуйте сначала спереди сиденья. Однако некоторые замки закрываются сзади. Вставьте шпатель как можно глубже — насколько получится. Это отодвинет назад соединенный с пружиной стопор от опоры подголовника. Оставьте инструмент здесь и выньте подголовник из желоба. Если не сработает с первого раза, попробуйте еще. После пары попыток позовите друга, который мог бы тянуть под-



Этот шпатель удерживает подпружиненный замок, не давая ему опуститься в углубление в основании подголовника. Может потребоваться некоторое усилие, чтобы заправить его туда, так что подвигайте его немного.

головник, пока вы держите шпатель. Он обязательно будет вынут! Обратите внимание: это описание относится только к подголовникам с одной опорой. Модели с двойной опорой ли-



Как только замок будет открыт, подголовник поднимется. Может потребоваться некоторое терпение.

бо обладают явными зажимами, держащими их, либо вынимаются с помощью описанных выше техник.

ток. Разложите основную деталь на новом материале. Если это ворсистая ткань, спереди ворс должен быть обращен вниз. Это совпадает с направлением ворса на подушке спинки. Если вы будете заменять боковые детали, помните, что на них направление ворса должно быть таким же. Теперь сделайте разметку, обязательно перенеся все метки и указатели направления, а также прочие знаки. Когда ваша работа вам понравится, вырежьте ваши детали. В моем случае я вырезал две оконечных детали из старой обивки и пришил их к основной детали из нового материала. Это лишь один из способов выполнить работу в данном случае, потому что эти детали специально сконструированы так, чтобы смыкаться в канавке рамы.

Если в подголовнике используются молнии или застежки-липучки, я бы взял новые. Когда вы используете старые детали повторно, есть вероятность, что они сломаются или порвутся. Так что внимательно относитесь к этому вопросу.

Теперь вы должны сшить все детали. Простейший способ — пришить сначала рант к основной детали, затем к ним — боковые детали. Начните в месте начала шва и обшейте все по кругу. У новичка это иногда приводит к перекручиванию обивки. Если это произошло, разрежьте нитки, прикрепляющие боковые детали. Вместо того, чтобы начинать снизу, начните в середине верха и шейте до отверстия снизу. Переверните деталь, и снова, начиная с верха, прошейте другую половину. Повторите с другой стороны. У вас должна получиться идеально «прямая» вещь.

Установка

Нанесите полноценный слой силикона поверх поролона и на внутреннюю сторону обивки. Это важный шаг, который нельзя пропускать. Вставьте поролон в обивку, расправив все линии и убедившись, что перед обивки оказался на передней стороне подголовника. Сожмите поролон и немного наденьте обивку на одну сторону. Повторите с другой стороны. Продолжайте натягивать обивку вниз

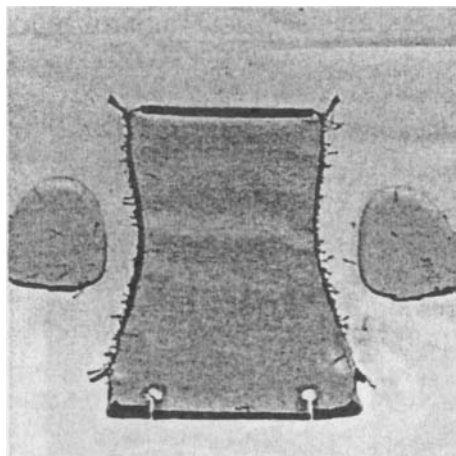
как можно дальше. Как вы делали это, снимая обивку, следите за открытой областью снизу, там, где заканчиваются ранты. По-прежнему это область повышенного риска разрывов.

Когда наденете обивку настолько глубоко, насколько получится, сильно сожмите поролон снизу с одного конца и натяните обивку на него. Повторите это с другой стороны и обивка замечательно сядет. Закройте обивку тем же способом, который использовался в оригинальном изделии.

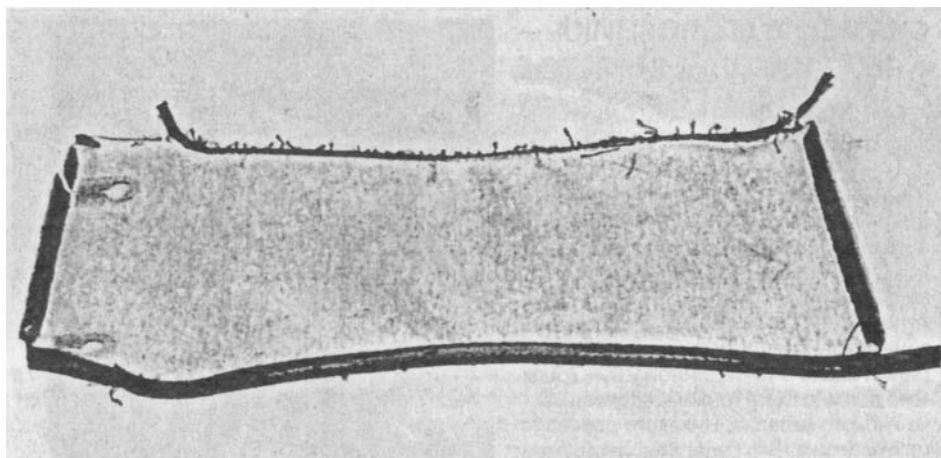
Если на обивке есть молния, сожмите поролон одной рукой, в то время как другой будете двигать замок. Если вы попытаетесь просто закрыть ее, все давление будет оказываться исключительно на замок и вы рискуете вырвать или сломать один или несколько зубьев.

В моей работе я просто заправил фиксаторы к канавку пальцами.

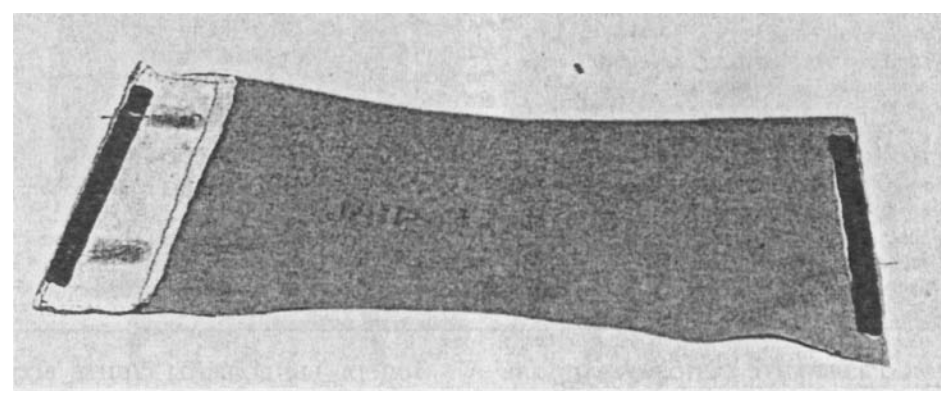
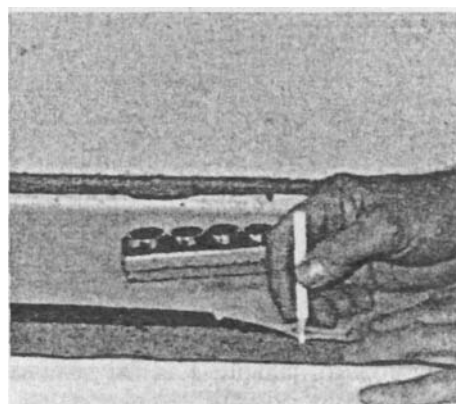
Это завершает изготовление подголовника. Можете приступить к следующему — прямо сейчас или когда будете делать вто-



Видите все мои метки? Помимо собственно меток, я отметил перед и зад, лево и право.

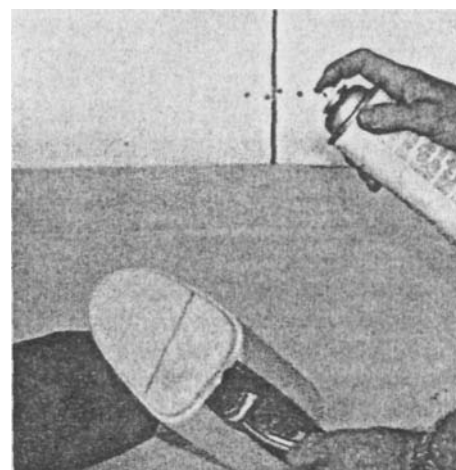


Здесь видны фиксаторы из твердого пластика, установленные на каждом конце основной детали обивки. Если они у вас будут в старой обивке, сохраните их и используйте повторно.

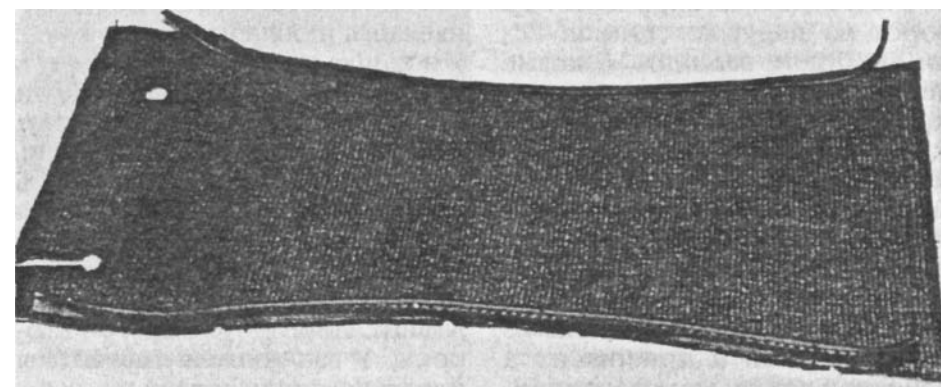


Теперь я отрезал и перешил фиксаторы к новой основной детали.

Тщательно перенесите все метки.



Какое благоденствие для обивки автомобилей этот силикон. Если у вас с ним проблемы или вы не можете его найти, оберните подголовник очень тонкой пластиковой пленкой, используемой в химчистках для защиты чистой одежды. Это позволит вам натянуть обивку почти так же *легко*.



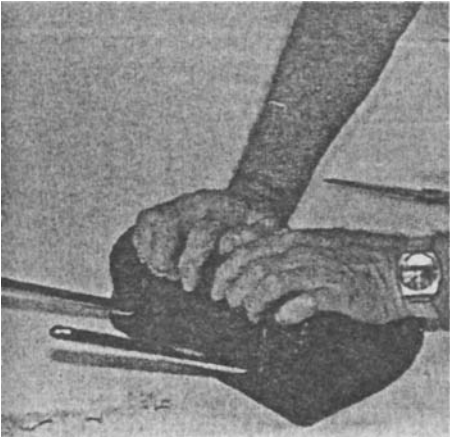
А вот другая сторона с пришитыми рантами.

рое сиденье. Вставьте готовый подголовник в спинку, и вы готовы к сборке сиденья.

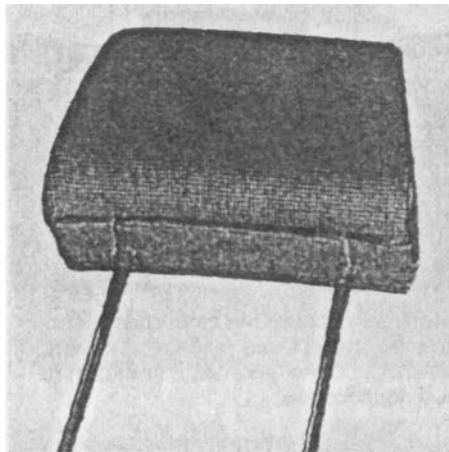
СБОРКА СИДЕНЬЯ

Если у вас осталось одно сиденье целым, положите его на стол сбоку. Положите подушку сиденья верхом вниз, чтобы была видна другая сторона. Большинство пар ковшеобразных сидений являются зер-

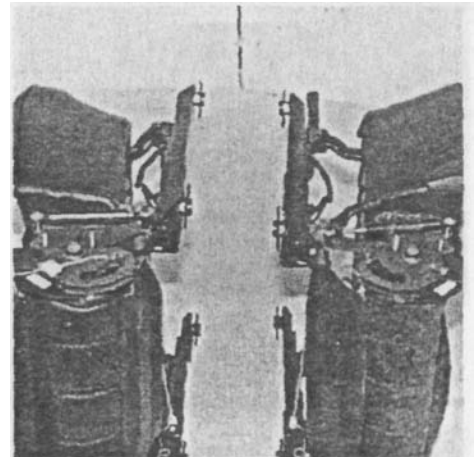
кальными отражениями друг друга. Начните сборку сиденья с установки шарнирного механизма. Затем установите ползья. И прикрепите их к шарнирному механизму, если это предусмотрено. Прикрепите к шарнирному механизму спинку и подсоедините все кабели. Когда все будет собрано, проверьте, работает ли механизм. Испытайте рычаги, ползья, убедитесь, что не повреждена электропро-



Самое замечательное в этих пластиковых фиксаторах, что они просто защелкиваются, закрепляясь на месте.



Готовый подголовник.



Да, я следую своим собственным словам. Я делаю по одному сиденью за раз.

водка. Когда вы убедитесь, что все находится в удовлетворительном состоянии, закройте наружную сторону спинки и насладитесь своей искусной работой!

Если вы делали только ковшеобразные сиденья, можете установить их прямо сейчас. Остальные погодите и посмотрите, как мы будем делать средний подлокотник.

СРЕДНИЕ ПОДЛОКОТНИКИ

Демонтаж

Они называются средними подлокотниками, чтобы их можно было отличить от тех подлокотников, которые располагаются в дверных панелях или панелях задней боковины. У вас может быть средний подлокотник спереди, сзади или и там и там. Подлокотники на односторонних сиденьях называются просто левыми или правыми. Чтобы облегчить жизнь, весь остаток главы мы будем опускать слово «средний» и называть его просто подлокотником. Сейчас мы расскажем вам о работе над задним подлокотником от той же самой BMW.

У каждого производителя есть свой собственный способ прикрепления подлокотника. Некоторые крепятся к подушке спинки и снимаются вместе с ней как единый блок. В других случаях вы обнаружите, что средний подлокотник является отдельным блоком, крепящимся к кузову автомобиля. Тогда он снимается независимо от подушки спинки.

В этом BMW устройство подлокотника — из простейших. Просто сожмите пару замков-ползунков и подлокотник буквально вывалится вам в руки. Снимите два винта с шестигранным шлицем с каждой стороны, и вы можете вынимать шарнирный механизм.

У большинства подлокотников есть откидная доска от самого подлокотника до подушки спинки или внутренней части кузова. Ее можно снять несколькими способами. Крышка нашего подлокотника была закреплена застежками-липучками. Другие способы крепления включают использование шурупов, заклепок, пластиковых защелок и множества других хитроумных устройств, словно призванных свести триммера с ума. Если вы наткнулись на одно из таких «хитроумных устройств», обратитесь за помощью к менеджеру по запчастям в местном дилерстве.

После того как вынете подлокотник и положите его на столе, знайте, пришло время снимать обивку. Эта задача решается почти так же, как на подголовнике, в закреплении обивки на подлокотнике используются те же самые крепежные устройства. В том подлокотнике, который делаю я, используется кусок ранта, вшитый в каждый конец основной детали. Эти концы скреплены пластиковым зажимом, встроенным в раму подлокотника. Чтобы освободить их, я с помощью отвертки раскрыв зажим и мягко вытащил материал



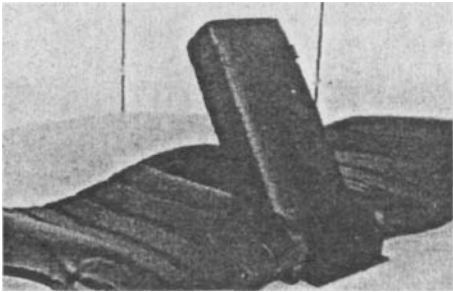
Готовое сиденье выглядит точно так же, как на первой фотографии, только теперь оно покрыто великолепной дышащей тканью. Отныне - никаких обожженных ног и потеющих спин!

из зажима. Еще раз повторю, у вас может оказаться молния, застежки-липучки или любое пластиковое крепежное устройство. Потыкайте, поковыряйтесь, и вы быстро сможете понять, как скреплены детали.

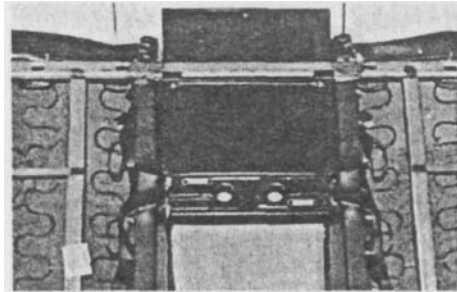
Как и в случае подголовника, оставляйте много меток и обозначайте перед, зад, право и лево. Затем резаком распорите обивку на части.

Раскрой, подгонка и сшивание

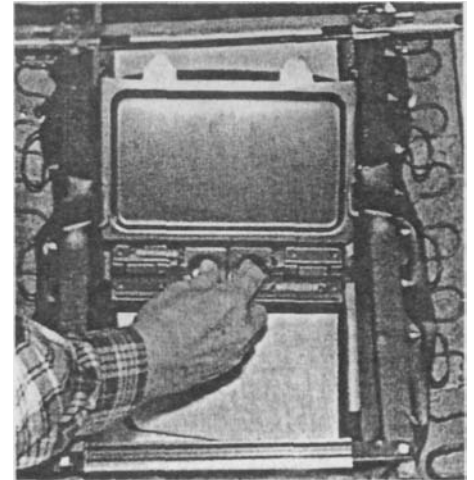
Разложите старую основную деталь так, чтобы ворс был направ-



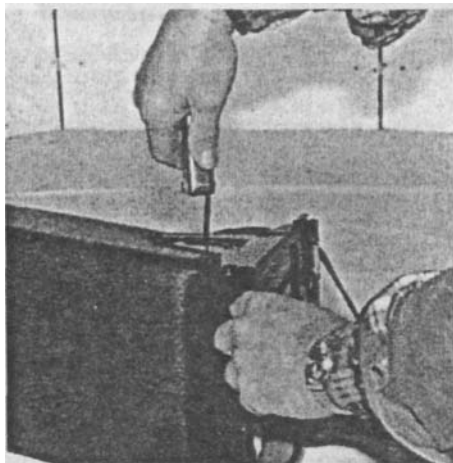
Больше всего этот средний подлокотник напоминает мне графа Дракулу, встающего из гроба. Даже сиденье сзади похоже на вампирские крылья летучей мыши.



Все очень просто. Они даже сделали отверстия, чтобы было удобнее нажимать пальцами. Одно нажатие, и выпадает целый подлокотник.



Проверьте направление ворса, прежде чем начинать разметку. Ворс должен быть направлен вниз (как на подушке спинки), когда подлокотник находится в вертикальном положении.



Два винта с шестигранным шлицем с каждой стороны соединяют подлокотник с его механизмом. Это достаточно стандартное крепление.



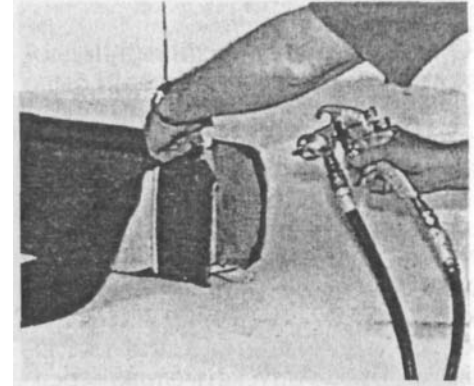
Скобы пропускаются через поролон, а затем загибаются, совсем как на картоне. Хорошо, смотрите. Мы вытащим их без каких-либо сложных инструментов.



Я пришил крышку и ремень напряжения к основной детали. Если бы вы могли заглянуть на обратную сторону, то увидели бы также, что я пришил крепежные ранты к концам материала.



Немного силикона или пластиковой пленки, и затем натягивайте этот чулок.



А вот как мы справились без «слепого» инструмента для установки скоб. Немного клея, и концы как следует зафиксированы.

лен вниз, когда подлокотник будет установлен. Тогда направление ворса будет совпадать с направлением на спинке сиденья. Перенесите все ваши метки на новый материал. Вырежьте основную деталь (и боковые детали, если вы хотите полностью заменить обивку). Я использовал старую шторку, ремень напряже-

ния и боковые детали. Помните: я делаю вставку.

За швейной машинкой пришейте сначала крышку и ремень напряжения к основной детали. Если ваш средний подлокотник сделан наоборот (одна обшивка и две основных детали) пришейте ремень напряжения к передней основной детали.

Вам будет неприятно собрать все детали, обнаружить, что ремень напряжения находится сзади, не доступный ни для кого.

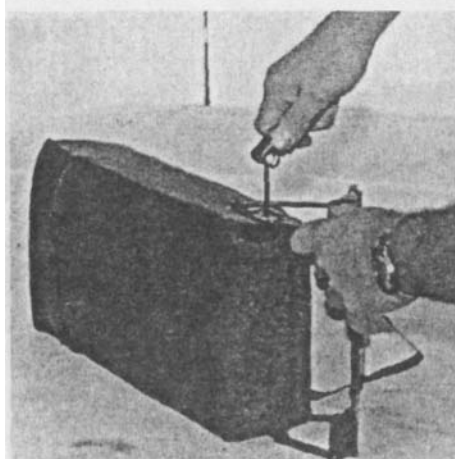
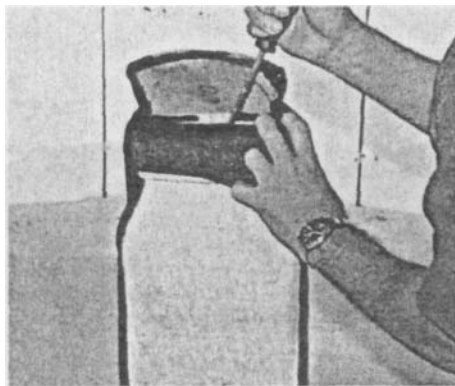
Дважды проверьте, все ли вы сделали правильно, а затем пришейте к основной детали обшивки. Если у вас есть куски обшивки, то сначала пришейте к основной детали их.

Установка

Процесс установки очень прост: нанесите силикон на все детали, а затем натяните обивку. Обивка наденется совсем как наволочка на подушку. Проверьте, чтобы перед обивки и передняя часть рамы были выровнены, прежде чем начнете натягивать обивку. После всех трудностей, которые пришлось преодолеть, чтобы убедиться, что ремень напряжения находится впереди, не дайте ему загнуться назад в результате смещения обивки. На фотографиях вы можете увидеть, что боковые детали подлокотника, который я делаю, закреплены скобами.

Это делается специальным инструментом для крепления скоб, который разводит зубцы скоб в стороны. Вы встречали такой тип скоб на картонных коробках, где детали крышки скрепляются скобами после того, как коробка заполняется. Для этого требуется специальный «слепой» инструмент для установки скоб, которого нет в нашей мастерской. Поэтому я решил эту проблему, приклеив боковые отвороты. После этого я заправил концы основной детали с прикрепленными рантами в зажим на раме — и вот обивка закончена. Процесс сборки идет в обратной последовательности относительно демонтажа: я прикручиваю шарнир и вставляю механизм в подушку спинки.

Ваша работа может оказаться чуть более сложной, особенно если подлокотник был прикреплен к кузову. Конечно, вы делали пометки, рисовали схемы или фотографировали, так что сборка не должна занять много времени. Нет ничего дилетантского в том, чтобы принимать дополнительные меры (какие угодно), чтобы обеспечить сборку подлокотника. Но вы проявите себя как полный дилетант, если вам придется обращаться к профессионалу, чтобы он собрал сиденье, поскольку вы были абсолютно уверены, что запомните, какой шуруп куда вкручивается! Будьте повнимательней к себе: делайте заметки, фотографии или рисуйте схему — или делайте и первое, и второе, и третье!



Закрепите монтажный кронштейн, и подлокотник можно устанавливать на спинке.

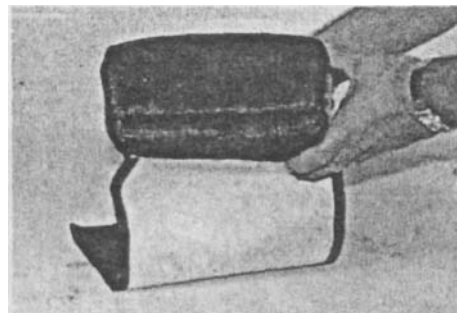
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ СЛОВА О ЗАДНИХ СИДЕНЬЯХ

Я не собираюсь рассказывать много о задних сиденьях. Большая часть работы над ними практически идентична тому, что вы делали с передними сиденьями скамеечного типа в Главах 4 и 5. Но есть пара вещей, которые стоит взять на заметку.

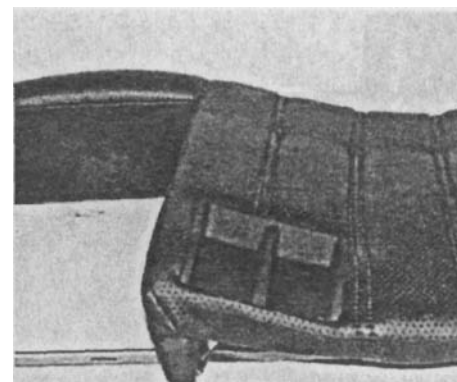
Обработка изогнутой спинки сиденья

Спинка заднего сиденья, для которого я делал подлокотник, изогнута. Она сделана с учетом формы человеческого тела и обеспечивает дополнительный комфорт для пассажира. Также она обеспечивает дополнительную головную боль триммеру.

Помните, как мы беспокоились в Главе 4 о том, чтобы совместить складки на сиденье и спинке? Представьте, на этом сиденье нам тоже нужно совместить складки. Теперь подумайте, что это может значить в от-



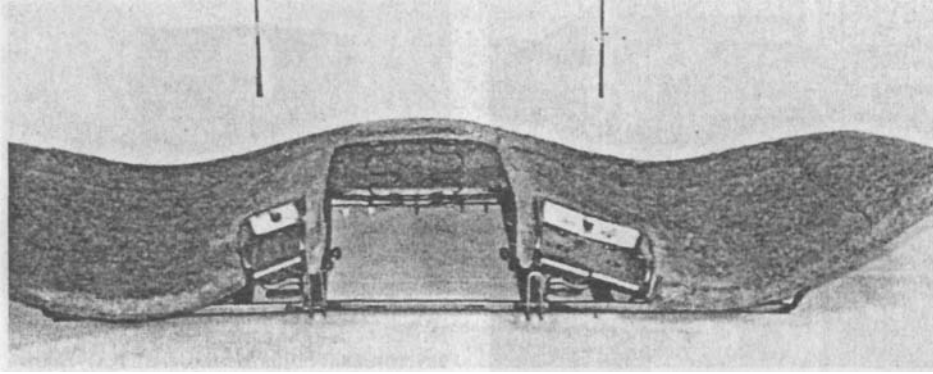
Теперь установите обратно фиксатор (слева). Готовый подлокотник (справа), гладкий, как шелк.



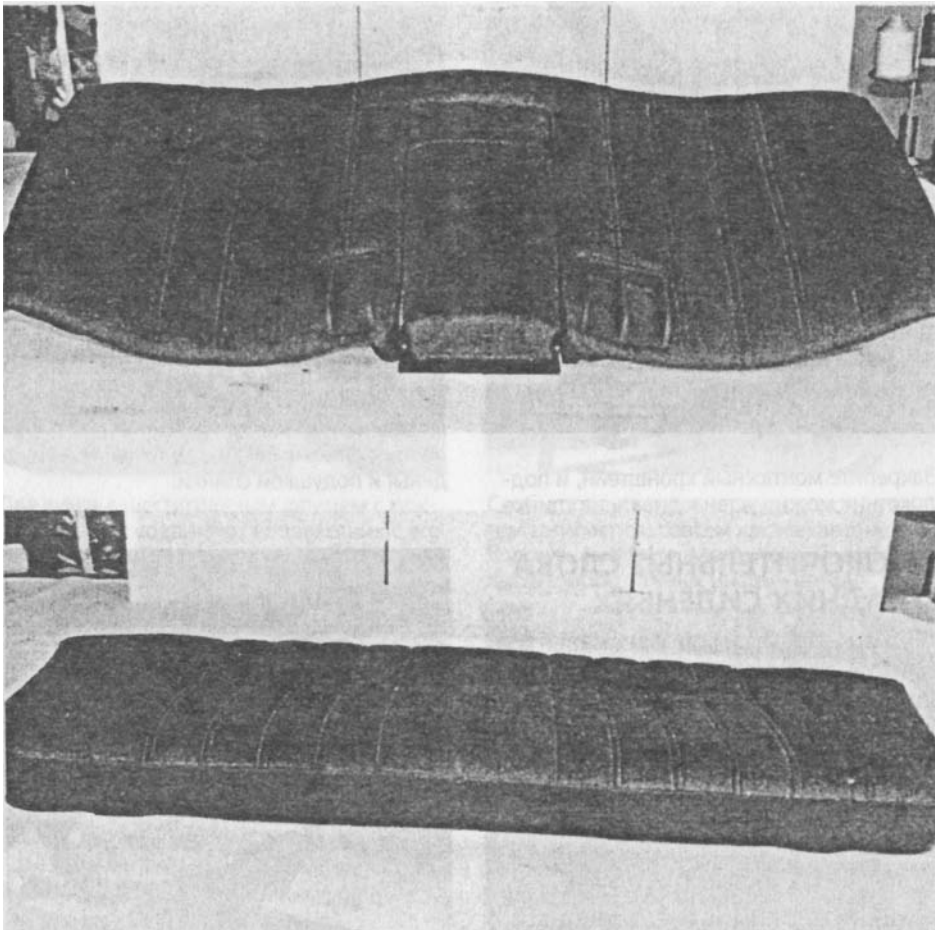
Крепления из жесткого пластика держат защелки ремней безопасности, чтобы они не проскальзывали между подушкой сиденья и подушкой спинки.



А вот со снятием этого могут возникнуть большие проблемы. У пластиковых крышек есть зазубренные стержни, которые проходят сквозь металлическую накладку. Зазубрины не дают стержню выпасть. Я отгибаю уплотнитель назад, чтобы вытащить стержни. Потом при сборке сиденья мне потребуется загнуть уплотнитель назад, чтобы он снова мог выполнять свою работу.



Обратите внимание на величину изгиба подушки спинки.



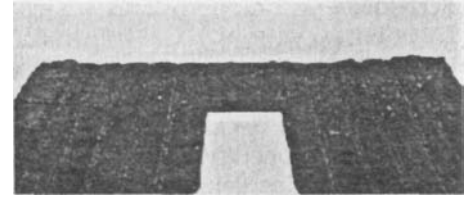
Вот готовые спинки сиденья, ожидающие доставки к заказчику.

ношении изогнутой спинки. Если вы измерите ее, вы обнаружите, что ширина спинки (по ее поверхности) больше ширины сиденья. Если вы будете делать складки шириной 7,5 см на сиденье и спинке, работая от центра, складки и оконечные детали на разных частях сиденья не совпадут.

Чтобы справиться с этими сложностями, вам придется очень тщательно измерить складки на спинке, как сверху, так и снизу.

Верхний край спинки прямой, не изогнутый так, как нижний. Специалисты из Bavarian Motor Works (BMW) разрешили проблему, отлив обивку спинки. Мы не можем сделать подобное с тканью (и вообще можем гораздо меньше с нашими инструментами).

Однако это значит, что мы должны сделать складки на подушке спинки снизу шире, чем сверху. Это поможет разместить складки, принимая в рассмотрение особенности изгиба.



Перспектива заставляет ближние к нам концы складок казаться больше, чем дальние от нас концы. Однако это не только обман зрения, складки действительно сверху уже, чем снизу. Это помогает вместить этот изгиб в подушке спинки.

Более того, если вы столкнетесь с такими проблемами, я бы рекомендовал сначала выполнить обивку спинки. Затем установите ее в машину. Установите сиденье со старой обивкой и посмотрите, совпадают ли новые складки на спинке со старыми на сиденье. Если это так, идите в ближайшую мастерскую по обивке автомобильных салонов. У них уже есть сделанная работа, специально дожидаящаяся вас. Если же складки не совпадут, попробуйте вот что.

Мелом отметьте на сиденье, где кончаются швы складок спинки. Затем снимите обивку сиденья и расположите ваши складки в соответствии с метками, которые вы только что сделали. Тогда вы точно будете знать, что складки на сиденье и спинке у вас совпадут. И хотя складки на сиденье будут немного отличаться по ширине, но поскольку они будут совпадать со складками спинки, разницу в размере никто не заметит.

РЕЗЮМЕ

Ну, я полагаю, что это была самая сложная работа из всего, что мы делали до сих пор. Однако если это не самая трудная работа из возможных, то по крайней мере, самая запутанная. Если вы сделали обивку для ковшеобразного сиденья новой модели, то по праву можете гордиться собой.

Самое важное, что вы должны вынести из этой главы — это знание того, что нужно оставлять множество меток на изнанке материала, чтобы точно представлять, где вы находитесь и как все это собирать. Во-вторых, хотя это и медленный способ, делайте по одному сиденью за раз, используя другое как подсказку.

8

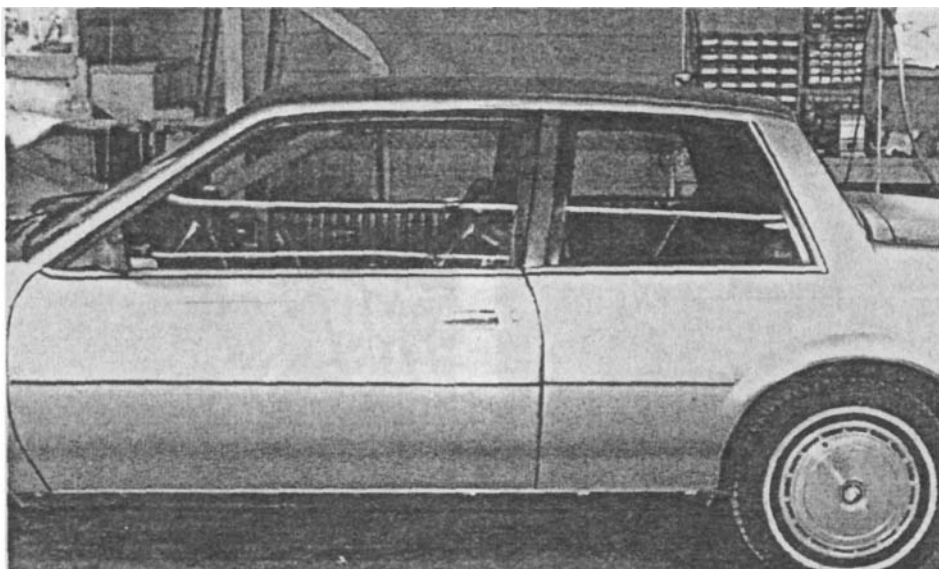
Изготовление и установка винилового верха

Здесь у нас есть возможность выбраться на время из салона автомобиля и поработать над его экстерьером. Виниловые крыши достаточно популярны, настолько популярны, что они произвели целую революцию в дизайне крыши. Эти крыши бывают целиком виниловые, наполовину закрытые винилом, четвертные и псевдооткидные (симулированный откидной верх). Все они — описанные в нескольких следующих главах — ведут происхождение от оригинальных виниловых крыш, появившихся в начале 1960-х.

Те крыши перенимали традицию 20 — 30-х годов XX века, когда крыша автомобиля частично была металлической, а частично сделана из ткани, пропитанной смолой. Если вы помните сделанную на основе смолы краску, которой обрабатывалась тканая часть крыши, значит, вы не молоде меня!

Эти крыши с тканой вставкой — все, что осталось от тканого верха автомобилей, пришедших на смену экипажам. Так мы прошли полный круг: от тканевого верха первых безлошадных экипажей до цельнометаллических крыш современных автомобилей, сделанных по подобию крыш безлошадных экипажей!

Если вы размышляете над тем, стоит ли установить виниловый верх на автомобиль, на котором никогда такого не было, как на той машине, над которой работаем мы, остановитесь и подумайте, чего на самом деле вы хотите. Один из недостатков винилового верха — его фантасти-



Машина, над которой мы будем работать, попала в мастерскую прямо из магазина подержанных автомобилей. Они хотели ее немного приодеть, потому что выглядит она слишком простовато.

ческая способность собирать и удерживать воду. Это приводит к ржавлению, обычно в области заднего окна. Это означает, что рано или поздно потребуется вынимать окно, чтобы произвести ремонт кузова, когда его простеет ржавчина, а это совсем не веселое занятие.

Если вы собираетесь заменить уже существующий виниловый верх, приготовьтесь к тому, что под ним окажется ржавчина. Если так и случится, вам нужно будет ее удалить. Воспользуйтесь шлифовальным станком для кузова или шлифовальным диском № 36 и удалите всю ржавчину. Далее хорошим наполнителем восстановите сточенную область, сравняйте ее с остальным простран-

вом и затем заново покрасьте. Обратите внимание, я сказал, покрасьте, а не загрунтуйте. Грунтовка только ухудшит положение. Она притягивает и удерживает влагу. На улицах можно встретить немало машин, владельцы которых начали ремонт кузова, добрались до грунтовки, забросили это дело, а теперь страдают от прогрессирующей ржавчины!

Так что шлифуйте, ровняйте и красьте для получения аккуратной линии крыши!

НАЧАЛО

Снятие отделки

Если вы хотите правильно выполнить работу, нужно снять всю от-



Центр изготовления интерьеров и переделки автомобилей Just-Rite в Челси, Массачусетс. Его владелец Сидни Левин любезно позволил мне следить за работой его помощников в течение нескольких недель, фотографируя и задавая вопросы.

делку, скрывающую необработанный край материала. Мастерские, предлагающие сделать полностью виниловый верх за \$50, не озадачиваются этим шагом. Они просто покрывают необработанные края силиконом и считают, что так и надо! Мы будем пользоваться силиконом, но совершенно не для того, чтобы закрыть необработанный край. Мы будем использовать его для того, чтобы предотвратить любую течь.

Чарли Каланна — наш необычный триммер/модельер/установщик винилового верха, который на первой фотографии начал снимать виниловый уплотнитель вокруг лобового стекла этого Buick. В правой руке он держит инструмент, который сам сделал из отвертки. Он подцепляет виниловый уплотнитель и вытаскивает его.

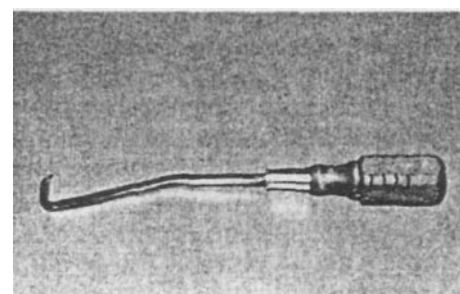
Такие уплотнители есть спереди и сзади — они удерживаются сделанными в виниле зубчиками с помощью черного силикона. У многих более ранних автомобилей вокруг лобового стекла проходит планка из нержавеющей стали. В магазинах запчастей должен продаваться инструмент для извлечения этой отделки. Этот инструмент позволит вам забраться между стеклом и отделкой и ослабить крепление, держащее последнюю. Чтобы снова вставить накладку, потребуется просто вставить ее на место и как следует прижать основанием ладони.

Сняв уплотнитель, вы должны отковырять как можно больше герметика. В той машине, над которой работаю я, уплотнитель был силиконовый. Дело в том, что очень сложно правильно (плотно) установить накладку на место, если по пути будут попадаться куски старого герметика.

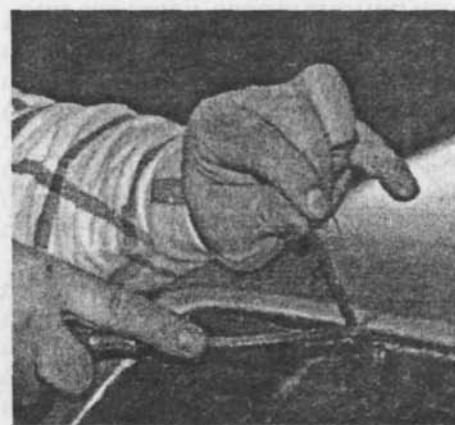
Затем Чарли удаляет крепление герметизирующего уплотни-



Чарли сразу приступает к работе. Он утверждает, что если я не буду мешать, он выполнит ее примерно за пять часов. Для начала он вынимает лобовое стекло и уплотнители заднего окна.



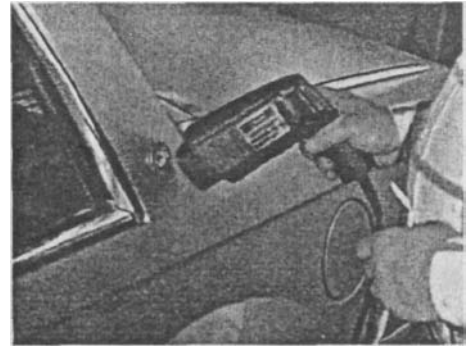
Вот вблизи тот же инструмент, которые вы видите на двух других фотографиях. Чарли сделал его из старой отвертки. С его помощью он извлекает виниловый уплотнитель из канавки.



Слева: Когда вокруг стекла устанавливается уплотнитель, установщик постоянно использует герметик. Это предотвращает протекание и помогает закрепить отделку или уплотнитель на месте. Весь этот старый герметик нужно удалить. Чарли выковыривает его совместными действиями ножа и инструмента, показанного на предыдущей фотографии.



Следующий шаг — снять герметизирующий уплотнитель с дверных проемов.



Если у вас нет воздушно-струйной установки, способной пригодиться для снятия эмблемы, воспользуйтесь феном или нагревательной лампой. При использовании нагревательной лампы будьте осторожны, чтобы краска не пошла пузырями.

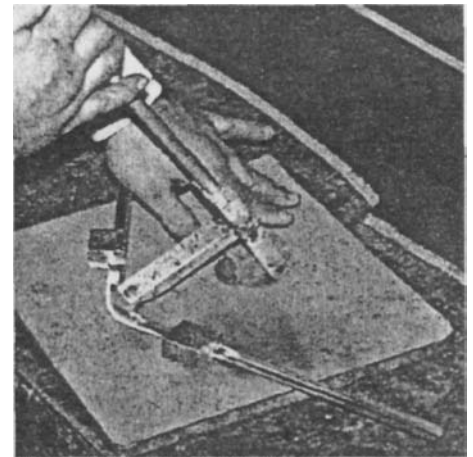
теля вокруг дверей. На некоторых машинах для этого сначала нужно удалить сам герметизирующий уплотнитель. Он может быть закреплен шурупами или удерживаться стенками крепления, в которое был вставлен. Обычно узнать, как он крепится к машине, можно, немного его поковыряв. Если вы не найдете шурупов, то, наверное, сможете аккуратно выковырять резину из канавки.

Под уплотнителем канавка закреплена шурупами, или (в некоторых машинах) заклепками. В этой машине шурупы проходили сквозь герметизирующий уплотнитель и его стальное крепление. Поэтому они снимались как единое целое. Поскольку этот автомобиль двухдверный, а не четырехдверный, заднюю часть отделки было не очень просто снять. Чтобы сделать это, Чарли пришлось бы вынуть большую часть интерьера, а затем заднее боковое окно. Дабы сэкономить время, а заодно и деньги, Чарли просто заправит необработанный край нового верха в этом месте под герметизирующий уплотнитель. Это можно сделать, отковыряв герметизирующий уплотнитель и заправив винил под него изогнутым ножом или шпателем. Последнее, что нужно снять — расположенную сбоку эмблему.

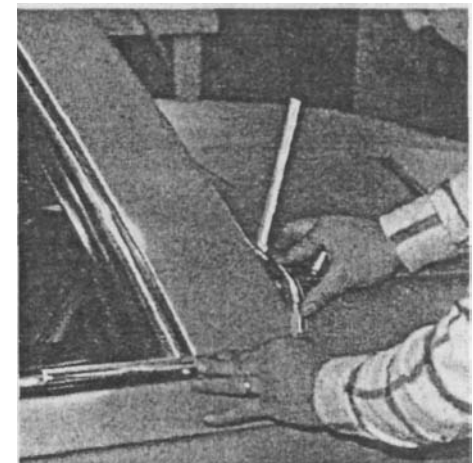
Эти эмблемы приклеены к задней боковине, поэтому они хорошо отделяются с помощью тепла. Дело это непростое. Вам нужно нагреть эмблему до такой температуры, чтобы ослабить клеевое соединение, но недостаточное для того, чтобы сжечь краску — а разница между этими двумя температурами составляет всего несколько градусов. Немного нагрейте эмблему воздушно-струйной установкой, а затем попытайтесь снять ее, подковырнув пальцем. Любое усилие может сломать эмблему. Продолжайте нагревать эмблему до тех пор, пока не сможете ее оторвать. Сохраните эмблему. Мы покажем, как приклеить ее обратно.

Подготовка алюминиевой отделки

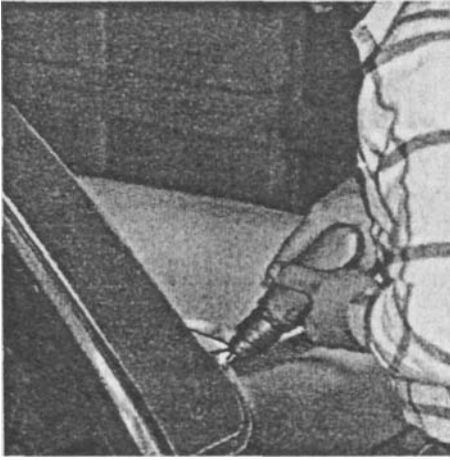
С помощью специально сделанного в мастерской инструмента Чарли придает изгиб в 90° алюминиевой отделке задней боковины. Вы можете использовать инструмент для сгибания трубок, сопоставимый по ширине с отделкой. Другие изгибы, которые не должны быть перпендикулярны боковой стенке отделки, могут быть выполнены пальцами. Проверяйте подгонку в процессе работы, работая от изгиба под прямым углом в обе стороны. Для кузовов некоторых конструкций потребуется сложный изгиб. Если это выше способностей



Это инструмент для сгибания алюминиевой отделочной планки. Его не стоит покупать, если вы собираетесь сделать только один верх. Воспользуйтесь инструментом для сгибания труб или парой торцовых гаечных ключей.



В своей работе Чарли проверяет каждый изгиб. Обратите внимание — он движется из середины в разные стороны. Таким образом он не рискует столкнуться с нехваткой материала с одного или другого конца.



Разметив положение отделки, он делает 4-5 отверстий диаметром 3 мм. Позже он через них закрепит заклепками крепления.



Защищающая лента не дает клею попасть в это место. Не стесняйтесь покрыть лентой любую область, вокруг которой вы будете распыскивать клей.

ваших пальцев, воспользуйтесь деревянным или кожаным молотком. Когда посадка будет именно такой, как вам хотелось, обрежьте концы до нужной длины.

Плотно прижмите деталь отделки к кузову и обведите ее по обеим сторонам жирным карандашом, перенося на кузов ее контуры.

Отделка держится пластиковыми застегками. Эти застегки, в свою очередь, крепятся к кузову заклепками. Используя воображаемую среднюю линию, просверлите в только что обведенной вами области 4 — 5 отверстий, так чтобы по одному из них

располагалось примерно в двух сантиметрах от концов планки. Используйте трехмиллиметровое сверло № 30. Позже вы заклепками прикрепите по застегке в каждое отверстие. Пока, однако, покройте обведенную область защищающей лентой.

Вам не нужна набивка в этой области. Защищающая лента позволит без труда удалить попавшие сюда капли клея, не дав прилипнуть набивке.

НАБИВКА ВЕРХА

Набивка придает крыше красивый вид, сглаживает угловатость

и скрывает любые дефекты крыши. Для набивки вы будете использовать особую пенку толщиной 0,6 см. Пенка гораздо плотнее поролона и гораздо меньше сминается, чем последний. Купите столько пенки, чтобы хватило покрыть весь верх, в том числе задние стойки. Из-за ширины машины на это не хватит одного куска. Потребуется два, как в работе у Чарли.

Начните с нанесения полноценного слоя клея на крышу и пенку. Дайте этому слою высохнуть, прежде чем накладывать пенку на крышу. Чтобы проверить, готов ли клей, приложите к покрытой им поверхности листок бумаги. Если бумага прилипает к клею, он еще слишком сырой, если она скользит по нему, не приликая, то он достаточно подсох. После того как сделаете несколько таких обивок, вы сможете определять готовность клея на ощупь.

Проверка готовности клея очень важна. Если клей полностью высох, вы можете положить пенку на крышу и затем снять ее, если понадобится, до тех пор, пока не прижмете ее. Таким способом вы можете что-нибудь исправить.

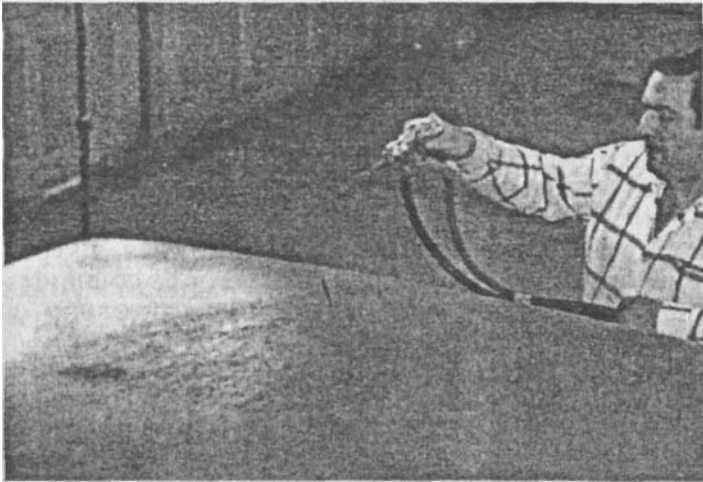
Если клей по-прежнему липкий, то пенка приклеится немедленно (без всякого давления на нее). Если вы затем попытаетесь ее снять, она порвется. Так что

УДАЛЕНИЕ КЛЕЯ

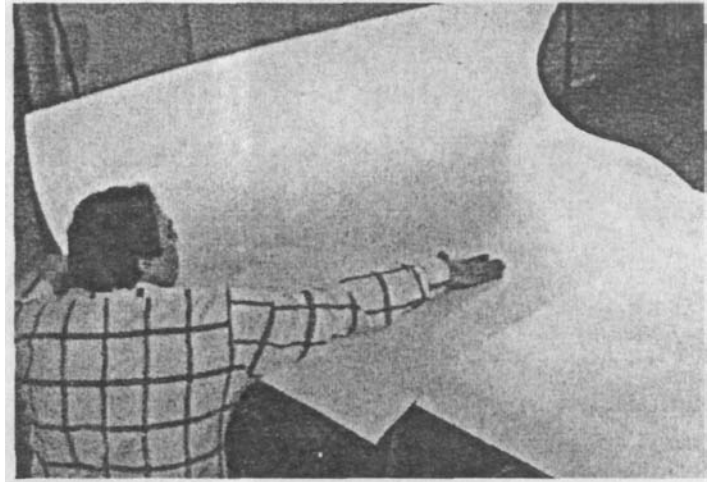
Независимо оттого, как аккуратно вы собираетесь наносить клей на машину и особенно если вы в первый раз работаете с клеевым пульверизатором, он наверняка попадет туда, куда не нужно. Есть два способа разрешения этой проблемы. Если у вас получился действительно безобразный подтек, не пытайтесь его вытереть. Этим вы только все испортите. Лаковый растворитель в клее часто плавит или размягчает наружный слой краски. Попытки его вытереть только нарушают размягченный верхний слой и оставляют следы. Дайте клею высохнуть, затем отшелушите его. Затем, после того, как сутки машина постояла нетронутой и краска снова затвердела, отправляйтесь в магазин красок для автомобилей и купите немного мельчайшего состава для полирования. Если вы не желаете рассказывать работнику магазина, что про-

изошло, просто попросите его посоветовать вам лучшую марку. Вернувшись к работе, нанесите небольшое количество полирующего состава (столовую ложку или меньше) на чистую сухую хлопковую тряпочку, которую вы скатали в шарик. Теперь круговыми движениями втирайте состав в ту область, где был отодран клей. Продолжайте шлифовальные движения, теперь с большим давлением. За минуту-другую пленка начнет подсыхать от создаваемого вами тепла. По мере ее подсыхания к краске снова вернется блеск, и от подтека не останется и следа. Обрабатывайте нанесенный состав до тех пор, пока он полностью не высохнет, затем найдите на тряпочке чистое место и нанесите второй слой, если контуры капли еще не исчезли. Чаще, чем большие подтеки, на поверхности образуются маленькие ка-

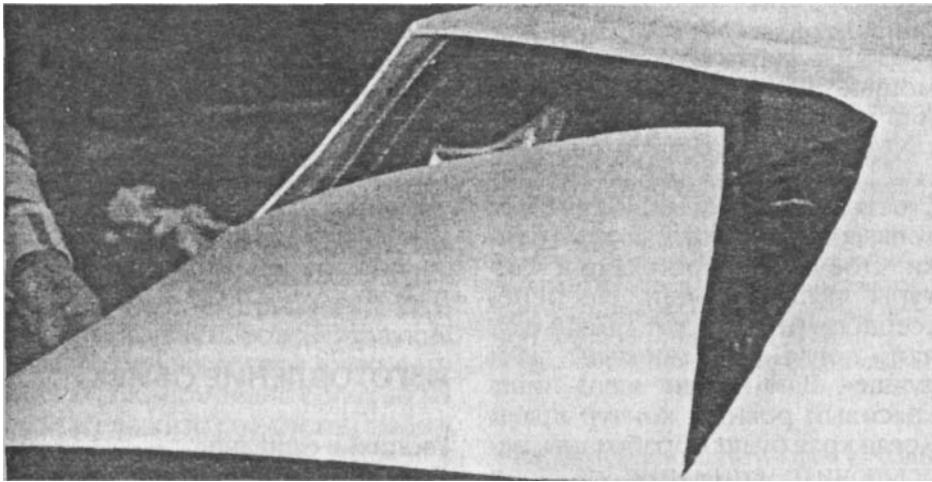
пельки клея, вызываемые избытком клея при распылении. Воспользуйтесь очистителем жира и смол, чтобы удалить их. Этот продукт продается в магазинах автомобильных запчастей. Нанесите приличное количество на чистую тряпочку и удалите мелкие капельки клея. Очистители жира и смол рассчитаны на использование поверх краски, поэтому они не причинят ей вреда. Этим же составом удалите старый клей с крыши, если вы заменяете уже существующий верх. Растворитель для лака делает все слишком липким, клей, краску, все. Он даже воздействует на изоляцию кузова. Поэтому отдайте предпочтение очистителям жира и смол.



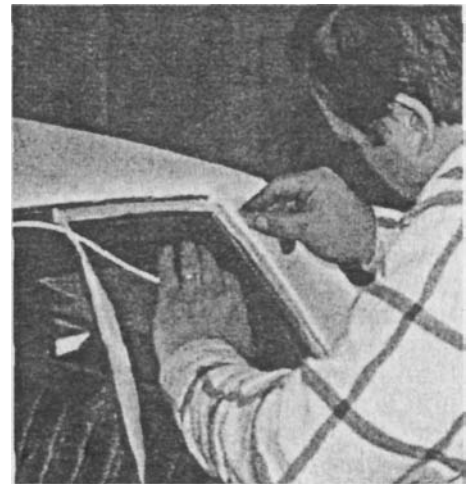
Наносите клей равномерным тонким слоем. Избыток клея способен проесть пенку или вспучить краску. Кроме того, тогда вы рискуете увидеть под материалом бугорки клея. Не забудьте дать клею как следует высохнуть перед скреплением.



Более широкий лист пенки сзади вырезан с учетом задних стоек крыши. Обратите внимание, насколько плотным сделал Чарли соединение деталей встык. Любая полость будет заметна через винил.



Сначала грубо прорезаются отверстия по верху. Затем будет тонкая подгонка.



Чарли обнаружил в пенке пузырь. Сделав в нем бритвой разрез, он дал выйти воздуху, и пузырь исчез.



Подогнав пенку по форме, вы должны ее отшлифовать и скруглить контуры. Это одна из тех деталей, которые делают работу профессиональной.



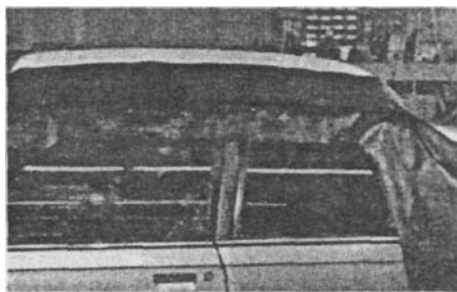
Не пропускайте этот шаг. Очень мягко отшлифуйте верх, чтобы быть уверенным, что винил не поднимется. Чарли начинает в центре и ведет шлифовальный блок к себе, делая только один проход.

дайте клею достаточно времени, чтобы высохнуть, прежде чем раскладывать пенку.

Установка пенки

Начните с размещения маленькой детали спереди. У нас нет необходимости пускать ее по передним стойкам крыши, но она должна опускаться немного ниже линии лобового стекла. Будьте очень внимательны, чтобы предотвратить образование пузырей и морщин. Пенка должна быть идеально ровной. Если у вас создается впечатление, что что-то не так, остановитесь. Выясните, в чем проблема, поднимите пенку и исправьте ошибки. Помните: нельзя оказывать давление на пенку до тех пор, пока вы не будете готовы закрепить ее на крыше.

Совместите заднюю деталь с передней, добившись плотного их соединения встык. Опустите концы по задним стойкам. Когда



Положите только что вырезанный вами кусок материала на крышу автомобиля. Таким образом вы можете проверить себя, прежде чем выкраивать вторую деталь.

все будет хорошо и вы почувствуете готовность приклеить пенку к крыше, как следует прижмите ее рукой.

С помощью резака обрежьте поролон вокруг окон и дверей. Режьте точно по линии крыши и перпендикулярно к ней. В низу задней стойки срежьте пенку по верхнему краю защищающей ленты.

Затем снимите ленту. Используйте хорошие, новые острые лезвия. Тупые лезвия скорее рвут материал, чем его обрезают. Когда все хорошо обрезано, вы готовы заняться шлифовкой.

Шлифовка придает пенке форму кузова. Это другая причина использования пенки. Ее можно шлифовать совсем как дерево, а поролон нельзя шлифовать вообще.

Отшлифуйте края пенки с помощью шлифовального диска или просто куска дерева с намотанной на него наждачной бумагой. Подойдет любая зернистость от 100 до 180. Скруглите только что обрезанные края пенки, чтобы они перетекали в контуры линии крыши. Не переусердствуйте. Это тот самый случай, когда «чем меньше, тем лучше». Вам нужен всего лишь красивый ровный контур краев. Когда края будут обработаны, переключите внимание на верх крыши.

У пенки, с которой вы работаете, есть очень тонкая «шкурка», образованная верхней частью поверхностных клеток. Эта шкурка при некоторых обстоятельствах может оторваться, но мы можем это предотвратить. Вот в чем проблема: когда



Облегчите себе жизнь, грубо обведя будущие контуры, прежде чем возвращаться к столу. Оставьте не меньше 10 см кромки со всех сторон.

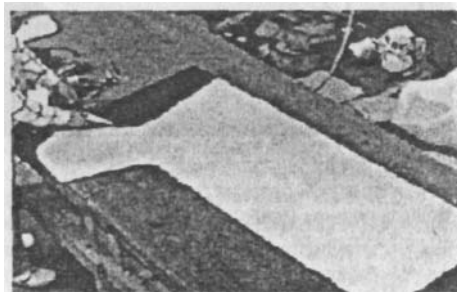
вы будете приклеивать обивку (а вы почти готовы это сделать) к пенке (которую вы уже установили) и попытаетесь ее поднять, она оторвет эту самую шкурку. Чтобы предотвратить это, слегка обработайте поверхность пенки шлифовальным диском, разрезая шкурку. Вы не собираетесь ее сошлифовать, вам нужно только ее разрезать.

Теперь, когда вы наносите следующий слой клея, готовясь к закреплению обивки, он проникнет через эти крошечные царапины и прикрепит шкурку к расположенным под ней клеткам материала. Никогда не встречали автомобили, обивка крыши у которых развевается на ветру, а верх больше всего напоминает один большой пузырь? Делавший их триммер пропустил этот шаг, в результате чего не верх отклеился, а шкурка отошла от основного массива пенки. Так что потратьте минуты три и мягко сошлифуйте шкурку, чтобы работа получилась более долговечной.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ОБИВКИ

Раскрой и сшивание

Для крыши такого типа Чарли вырезает две детали и прокладывает шов по середине крыши. На вашей работе, как это часто бывает на машинах Ford, может быть два шва, по одному с каждой стороны кровли. Это ваш выбор как триммера. Работа с одношовной обивкой — самая простая. Если вас волнует оригинальность и вам нужны два



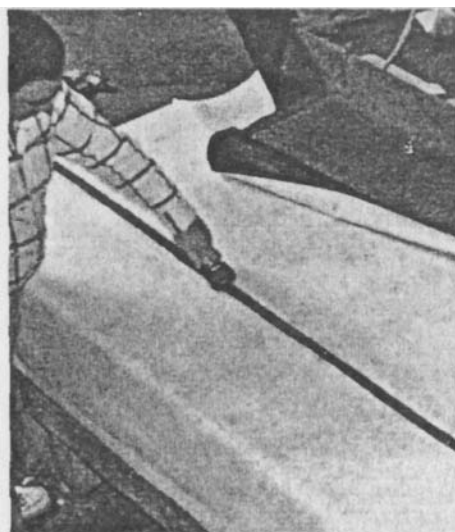
Обведя контуры одной стороны верха, используйте ее как лекало для другой половины. узкая деталь спереди и гораздо более широкая сзади, вырезанная с учетом задних стоек крыши.

шва, несомненно сделайте их. Загляните в Главу 9 про псевдооткидной верх, чтобы посмотреть, как подгоняется обивка из трех деталей.

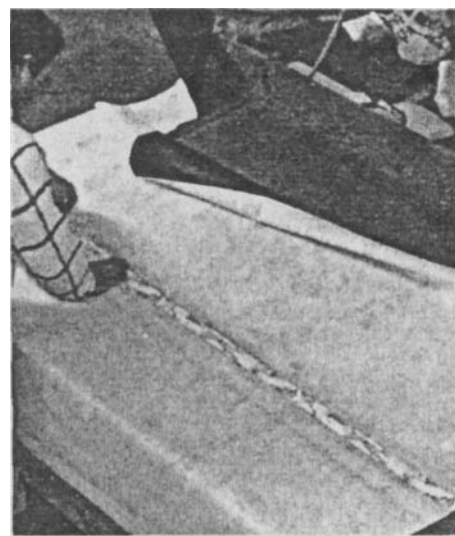
Обе детали, которые вы вырежете, должны быть сделаны в полную ширину винила, 137 см, и протянуться от основания стойки лобового стекла через верх и до переднего края багажника. Не скупитесь на материал, чтобы было с чем работать.

Определите, где проходит средняя линия лобового и заднего стекла, и отметьте их защищающей лентой. Позже вы можете уточнить их положение. Пока достаточно и приблизительного. Положите один кусок материала на левую или правую половину крыши. Сделайте так, чтобы край выступал за ранее отмеченную середину на 3–5 см.

Раскройте деталь, отрезав материал по контуру лобового стекла, боковых и заднего окон, оставив не менее 10 см кромки по всему периметру. Это облегчит обращение с материалом и позволит вам делать более короткие швы. Перенесите этот раскрытый кусок материала обратно на стол и сложите его с материалом для второй половины лицом к лицу. Совместите края, которые станут средней линией, и срежьте лишний материал. Теперь эти две детали готовы к сшиванию. Шов будет стандартным укрепленным французским. После сшивания деталей с припуском на шов 1,2 см, Чарли приклеивает кромки к основной части материала, затем приклеивает поверх



По часовой стрелке сверху вниз: Чарли подготавливает средний шов обивки к укреплению. Сначала он приклеивает 1,2-см кромку от своего первоначального шва. Затем с помощью роллера он укрепляет соединение. На шов наносится еще один слой клея и полоса укрепляющего винила. Последний потом обрабатывается тем же самым способом, с помощью роллера. Наконец он прокладывает по верхнему шву с каждой стороны от основного шва, выполняя таким образом очень прочный французский шов. Без этого укрепления средний шов может со временем разойтись под интенсивным ультрафиолетовым излучением солнечных лучей. Кроме того, он служит более надежной защитой от дождевой воды.

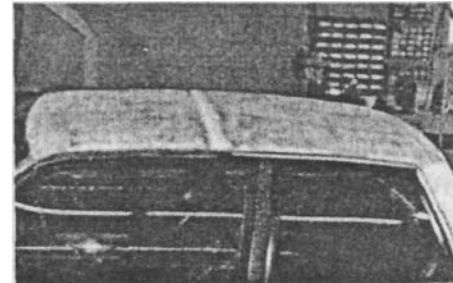
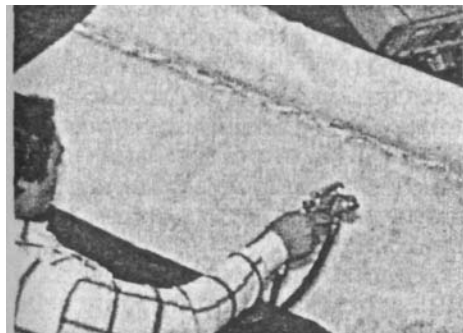


них укрепляющую полосу. Только после этого он прострачивает все это соединение по верху, отступив от основного шва 0,6 см. Теперь обивку можно приклеивать к крыше.

Установка обивки

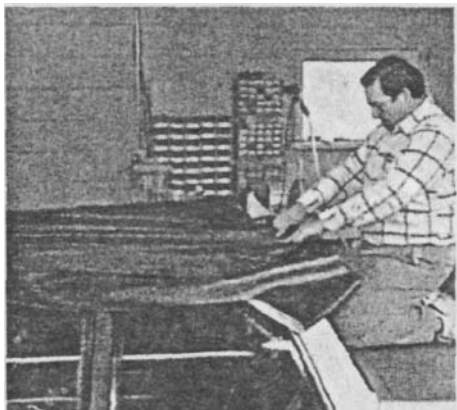
Вернитесь к автомобилю и уточните положение центров лобового и заднего стекла. Измерьте расстоя-

ние между наружными краями стоек лобового стекла или водосточными желобками и отметьте точное положение середины. То же самое повторите сзади. Средний шов должен располагаться по воображаемой линии, проведенной между этими двумя центрами.



Еще одна деталь, показывающая ваш профессионализм. Не дайте клею попасть на область соединения встык.

Теперь мы готовы прикрепить новую обивку к крыше. Добейтесь тонкого ровного слоя клея на поверхности винила и пенки. Не забудьте дать ему как следует высохнуть, прежде чем пытаться соединить эти материалы.



Здесь Чарли полностью погружен в работу. Хорошее сильное натяжение по шву позволит сделать его прямым и размещенным точно по центру. Проверьте, чтобы метка середины была точно размещена.



Закрепив верх, срежьте лишний материал. Только оставьте достаточно, чтобы заправить необработанные края под разные детали отделки.

Нанесите тонкий ровный слой клея на всю изнаночную сторону винила и на всю пенку на крыше. Оставьте по пять сантиметров с каждой стороны от шва соединения двух деталей пенки непокрытыми клеем. Если вы нанесете сюда клей, верх закрепится, а шов будет проступать сквозь винил. Так что обратите особое внимание, чтобы не покрыть клеем эту область случайно.



Расправьте морщины в каждом из четырех углов. Это чуть более удачный способ, чем работать от середины в стороны, как мы делали до этого.

После того как клей как следует высохнет, разложите обивку на машине. Положите ее на капот лицевой стороной вниз, чтобы передний край был обращен к лобовому стеклу. Приложите покрытую клеем сторону шва к метке средней линии над лобовым стеклом, отступив примерно 10 см от края обивки.

Теперь обивка лежит на капоте лицевой стороной вверх, а передний край прикреплен к верху по средней линии. Если у вас есть помощник, аккуратно положите обивку на крышу, следя, чтобы шов проходил по средней линии. Помните, что пока нельзя оказывать на винил никакого давления. Заберитесь на багажник, как на фотографии это сделал Чарли. Натяните шов прямо по центру, совместив его с меткой середины, которую вы сделали на заднем окне. Теперь он на месте. Если шов неплохо смотрится, слегка прижмите его.

Перейдите к одному из передних углов и натяните верх под углом 45° к линии шва. Повторите то же действие на другом переднем углу. Теперь перейдите на противоположный задний угол и расправьте морщины здесь.



Вам придется приложить серьезное тянущее усилие в области задней стойки, чтобы натянуть материал на сложный изгиб, существующий у края крыши. Если потребуется, немного нагрейте материал, но старайтесь этого избежать.

Наконец уберите морщины с оставшегося угла.

Не бойтесь приложить серьезное тянущее усилие. Материал не порвется и не оторвется от пенки. Так что займитесь им и уберите все морщины. Помните, на этот раз вы работаете с углами, а не от середины, как делали прежде. Последний шаг — как следует натянуть материал по задним стойкам. Возможно, здесь вам потребуется немного тепла, чтобы размягчить винил, потому что здесь находится изгиб в двух направлениях.

Не разогревайте винил слишком сильно. Это пересушит клей, сделав крепление ненадежным. И это само по себе может вызвать морщины. Такова природа укрепленного винила. Иногда при сложном изгибе, если винил слишком горячий, он может укладываться в нежелательные складки. Их очень сложно удалить, так что будьте осторожны. Если вы заметили, что они начинают возникать, остановитесь, дайте винилу остыть, затем продолжайте.

Расправьте винил вокруг задних стоек, затем пригладьте весь верх, чтобы обеспечить хорошее крепление. Теперь ваш верх принимает законченную форму.



Чтобы обработать обивку вокруг заднего бокового окна, Чарли отковыривает герметизирующий уплотнитель с помощью прута и заправляет край материала под него изогнутым ножом.

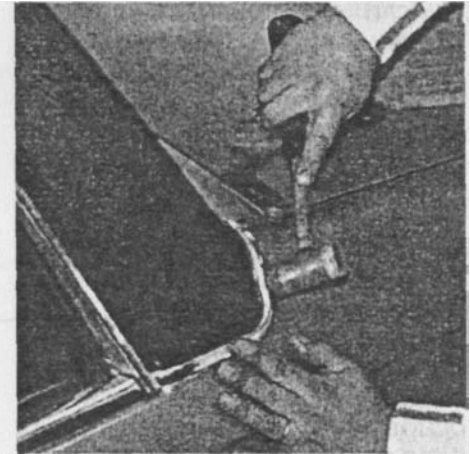
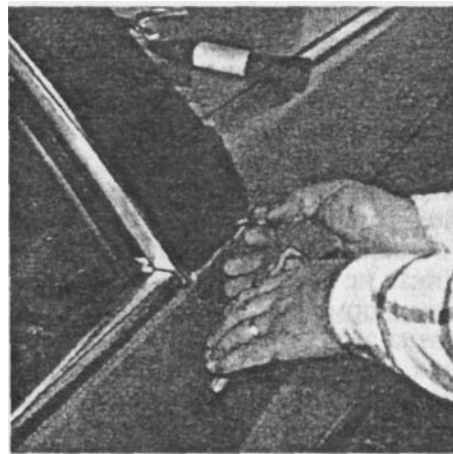
Справа: Завершите работу установкой креплений для отделочной планки, которую вы сделали для нижней части задних опор крыши. Они крепятся заклепками диаметром три миллиметра. Для перво-классной и долговечной работы нанесите каплю герметика на конец заклепки. Это поможет предупредить просачивание воды между клепкой и кузовом. Во влажном климате подобные протечки могут привести к появлению ржавчины вокруг заклепки. Не переусердствуйте с молотком. Металлическая отделка мягкая, и в ней могут образоваться вмятины.



Заполнив пустоту между окном и крышей герметиком, Чарли деревянным молотком заправляет уплотнитель на место. Если вы работаете с отделкой из нержавеющей стали, вы должны по-прежнему использовать герметик. Он помогает предотвратить попадание воды через окно или через край вашей новой обивки крыши. На некоторых более старых моделях водосточный желобок встроен в линию крыши.



Заправьте ваш верх в устье водопроводного желобка, затем заполните его силиконовым герметиком. С помощью пальцев разгладьте герметик. Начиная с одного конца и перемещаясь к другому, создайте вогнутую поверхность, по которой будет стекать вода. Устанавливая на место герметизирующую накладку, убедитесь, что она надежно закреплена. Пользуйтесь герметиком во всех местах, где есть вероятность протекания воды.



Подгонка вокруг окон

Разгладив верх и проверив, что никакие свободные концы не свисают, вы можете начать подгонять верх по размеру крыши. Чарли начинает со срезания материала вокруг лобового и заднего стекла. Проверьте, чтобы после обрезания осталось достаточно материала, чтобы скрыть необработанный край под виниловым валиком или отделкой из нержавеющей стали.

Теперь перейдите к нижней части задних стоек и удалите всю кромку, оставив не более 2,5 — 4 см припуска.

Эта кромка будет полностью обрезана после того, как вы установите собственноручно сде-

ланные алюминиевые боковые детали.

Обрезая материал вокруг заднего окна, Чарли оставляет здесь его достаточно, чтобы заправить под уплотнитель. Он приклеивает передние края к верху дверных проемов, где их закроет герметизирующий уплотнитель. Когда все будет обрезано, можете начать повторную установку герметизирующих и оконных уплотнителей.

Если та машина, которую вы делаете, похожа на нашу, то следующий шаг — это заправка края обивки вокруг задних окон. Чарли пользуется маленькой монтировкой, чтобы заправить обрат-

но резиновый уплотнитель, и изогнутым ножом, чтобы заправить под него винил. И это неплохо работает.

ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА

Установка отделки лобового/ заднего стекла

Все, что вы сняли вокруг лобового и заднего стекла, теперь должно быть установлено обратно. В нашем **Вuick** используется виниловый валик, так что Чарли установит его обратно. Сначала он наносит очень щедрый мазок герметика (силиконового) по краю окна. Затем он укладывает валик на место, несколько раз обстукивая его



Новый виниловый верх с четкими линиями. Теперь эта машина выглядит так, словно на кону миллион.

пластиковым молотком. В заключение он стирает все следы выступившего герметика.

Если вы снова устанавливаете планку из нержавеющей стали, проверьте, чтобы держащие ее зажимы были в хорошем состоянии. Они крепятся к раме лобового и заднего стекла шурупами или заклепками. Иногда планки крепятся штырями, приваренными к раме. Все эти детали можно снять и при поломке заменить. Когда все будет в порядке, снова проложите по периметру окна полосу герметика. Установите отделку на место и придавите ее основанием ладони. Если в руках у вас нет достаточной силы, воспользуйтесь резиновым молотком, а не деревянным, пластиковым или кожаным. Последние могут помять вашу отделку.

Перейдите к боку машины и установите герметизирующий уплотнитель. Некоторые триммеры предпочитают проложить между дверным проемом и уплотнителем еще одну полосу герметика. Это чрезвычайно затруднит ее удаление в следующий раз. Я обычно предпочитаю этого не делать. Если вы считаете, что вам нужно предотвратить любые течи, можете сделать это. Но знайте, что в следующий раз вам придется воспользоваться ножом, чтобы извлечь герметизирующий уплотнитель из-за дверного проема!

Установка отделки задней опоры крыши

Теперь вы должны установить те две алюминиевые детали отделки, которые вы сделали. Вдоль этих полосок у вас должны располагаться пластиковые крепления и четыре концевика. Прикрепите заклепками эти крепления к кузову машины. Нашупайте отверстия под винилом. Используйте для этого шило или пробойник. Иначе вы никак не вставите заклепки. Наконец с помощью пластикового молотка заправьте отделку в крепления. Весь винил, торчащий из-под отделки, должен быть срезан резком. Последний шаг — замена эмблемы.

Эмблема прикрепляется термоклеем. К сожалению, это единственная вещь, способная ее закрепить. Если у вас нет пульверизатора для клея, вам придется одолжить его у кого-нибудь. Нанесите пару капель на обратную сторону эмблемы и прижмите ее к поверхности. Накладывайте как можно меньше клея, чтобы он не проступал наружу, портя вид. Теперь у вас есть новый виниловый верх.

РЕЗЮМЕ

В этой главе вы научились работать с пенкой. Вы найдете целый ряд применений для этого материала, когда будете совершенствоваться в нашем деле. Пенка исполь-

зуется во многих местах, где необходим аккуратный вид (приборная панель, панель багажника, дверные панели). Важно помнить две вещи: 1) у нее есть шкурка, которая может отделяться, 2) перед приклеиванием дайте клею как следует высохнуть.

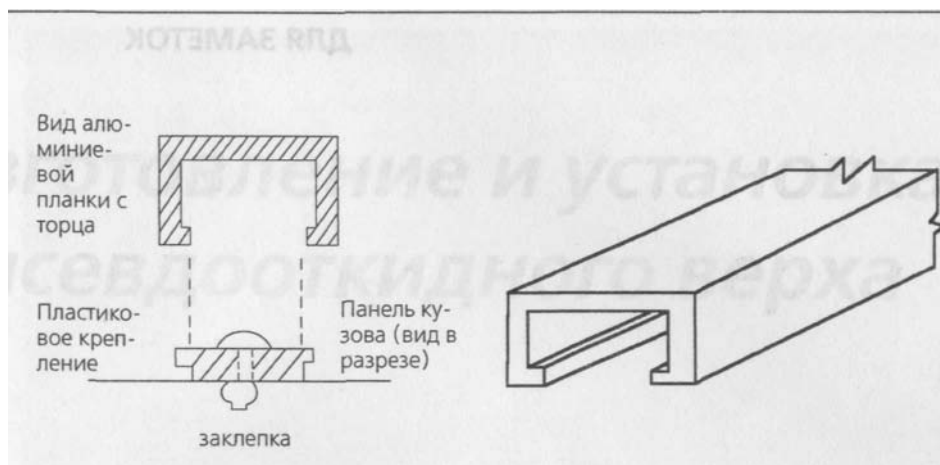
Вы снова использовали французский шов. На сей раз сначала вы все склеивали. Это немного облегчило сшивание, но самое главное, это помогло сделать крышу водонепроницаемой.

Используя навыки, которые вы приобрели в этой главе, мы в следующей сделаем нечто более сложное — псевдооткидной верх.

АЛЮМИНИЕВАЯ ДЕКОРАТИВНАЯ ПЛАНКА

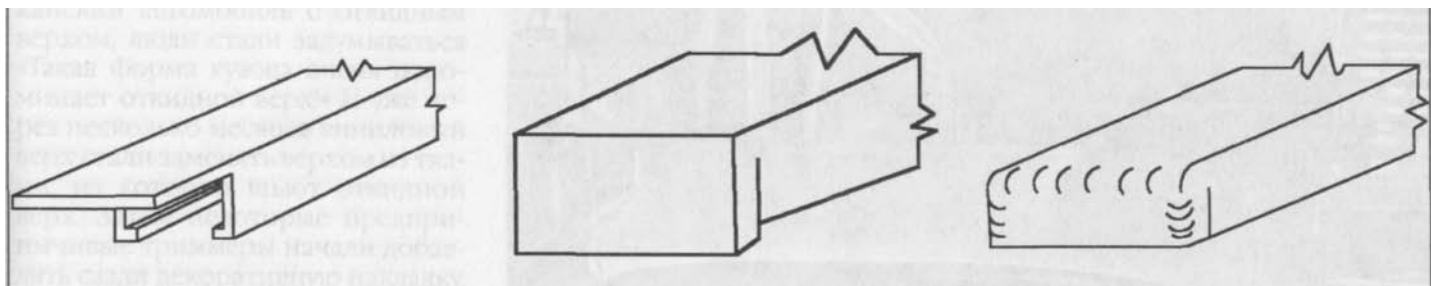
Может случиться так, что вы не найдете насадки-концевика для деталей отделки, которые вы сделали. Если это произошло, следуйте нижеприведенным указаниям в обработке концов планки.

Выполнив все изгибы, обрежьте планку, оставив с каждого конца припуск 0,6 см. Обычно мы обрезаем планку лучковой пилой. Она оставляет зазубренный край, который нужно сгладить перед установкой.



Поперечное сечение показывает, как крепление фиксирует планку у панели кузова.

С помощью пары кусачек сделайте в каждом конце боковых сторон отделки по надрезу длиной 0,6 см.



Это оставит 0,6-см выступ в верхней части планки.

У вас должно получиться нечто вроде коробочки. С помощью острого напильника сточите край выступа до уровня низа боковых стенок.

Скруглите острые углы и сгладьте линии. Немного работы мелкой наждачной бумагой (200 — 400-я зернистость) позволит избавиться от следов напильника и создаст красивый полированный вид.