~ОчУмелые ручки

1. Замена клаксона на ГАЗовский.

Ответ от ~All1907.

Как известно, «родной» клаксон от 2109 не звучит, а скрипит. Возможно я эстет или больной на голову, но мне это не понравилось совершенно. А потому я купил комплект сигналов от ГАЗ 24 (2 штуки - высокий и низкий тон). Кто знает поймут - звук громкий, мелодичный а главное больше походящий для облика ШН, нежели эта «сопелка » от 2109. Думаю. что мой опыт кому-то пойдет на пользу.

Итак приступим :

Исходники - Комплект клаксонов от ГАЗ 24 и отрезок провода двужильного двойной изоляции (такой был), что же до сечения оного, то оно особой роли не играет.

Демонтаж старой дудки:

Снимаем радиаторную решетку (три болта на 10 сверху и два самореза с фасада решетки). Видим клаксон. Отсоединяем проводке от клаксона. Отворачиваем болт, на котором крепится кронштейн клаксона вместе с самим клаксоном. Отворачиваем гайку, которая крепит клаксон к кронштейну. Отрезаем разьем и удлиняем проводку (выводим ее из под радиаторной решетки - под капот).

Единственное место, где мне понравилось установить клаксоны(а их теперь два) - вокруг АКБ. Может кто подскажет лучшее место, но я задался целью не сверлить дырок. Внезапный подарок мне приподнес демонтированный кронштейн. Он оказался из двух совершенно одинаковых пластин , сложенных вместе. Я их естественно разделил и на каждую из них повесил по клаксону.

Один клаксон встал за АКБ (там из кузова выходит болт, на который заведене масса), второй пришлось ставить под кайку крепления АКБ.

Итог - голос у машины стал достойный. Ни реле, ни предохранители я не менял, все работает, езжу уже более месяца - все Ок.

Ответ от Tweaker.

Я себе поставил хеловские(HELLA) пневматические дудки, компессор закрепил на кронштейне воздушного фильтра, а сами дудки на бампере - там под решеткой за бампером можно найти два кронштейна с отверстиями на которые очень хорошо встают дудки - бампер их от прямого попадания грязи защищает, и дуют практически на улицу, а с проводкой поступил так - штатную проводку клаксона использовал для дополнительных противотуманок, а к компрессору протянул отдельно провод от блока предохранителей - там в наших машинах место есть под еще одно реле.

PS: а газовские дудки я снял, так как не нравится мне их звук, да и проводка штатная их не тянет - провод сильно греется, у меня даже изоляция чуть поплавилась, а китайскую ерунду ставить западло.

---

2. Установка подогрева сидений на L-ку.

Ответ от Mefody.

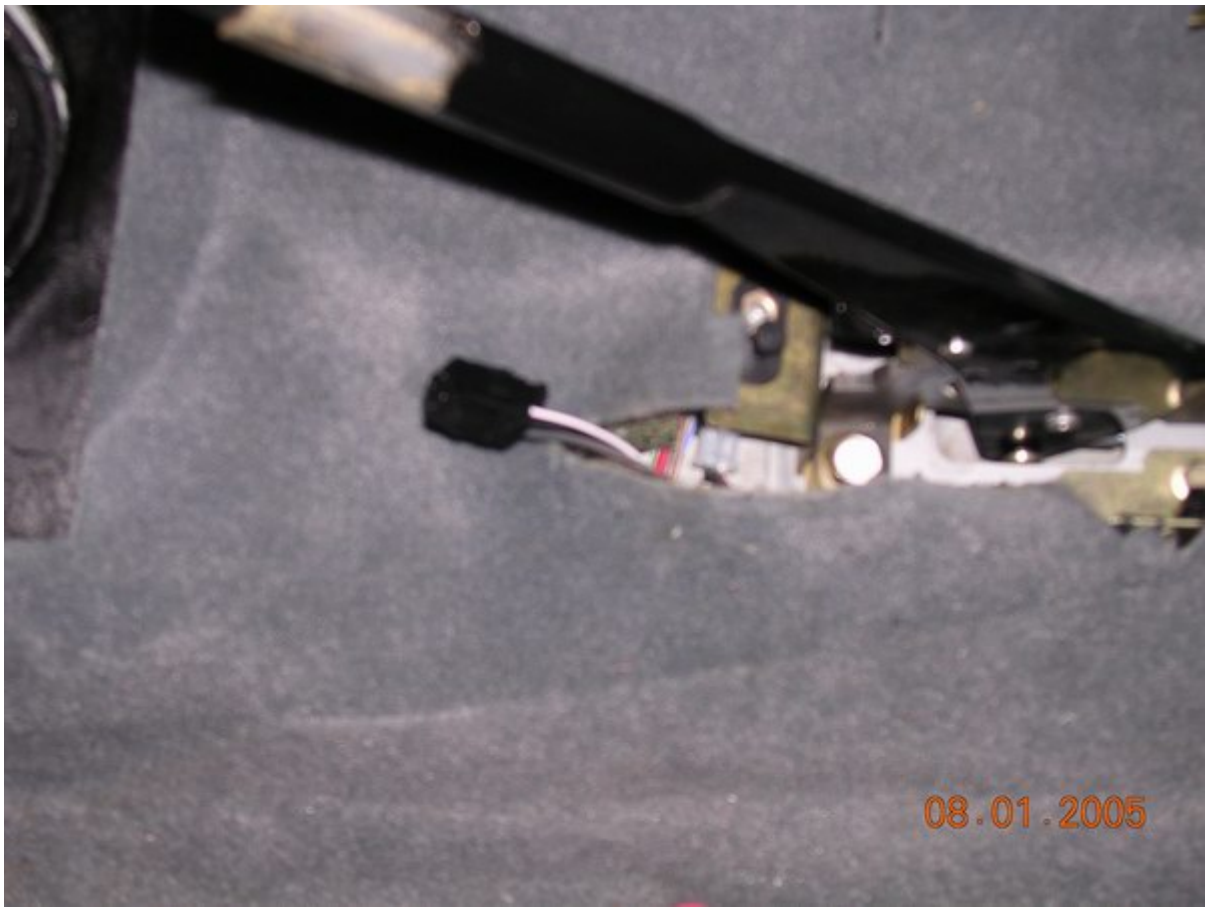
Подогрев сидений Емеля УК 1



Первым делом демонтируем передние сидения. Проблем особых нет, сдвигаем сидение вперед, откручиваем «головкой» на 8 винт в салазках. С другой стороны выкручиваем саморез и снимаем пластиковую накладку, под ней гайка «на 13», откручиваем ее. Сдвигаем сиденье назад и откручиваем спереди две гайки «на 13». Вынимаем сидение из машины. С одной стороны пластиковая накладка, прикручена двумя винтами, откручиваем и снимаем. С другой болтик «на десять» откручиваем. Поднимаем два крючка и откидываем спинку вперед, как на вазовских «восьмерках» и разъединяем спинку и сидушку. Разбираем сидушку. Обшивка натянута на сидение и закреплена U-образными пластиковыми скобами за каркас сидения, четыре штуки, по одной с каждой стороны. Снимаются довольно просто, для удобства лучше сделать крючок, я сделал из ленты старого «червячного» хомута. Отстегиваем скобы, достаточно трех – по бокам и спереди, задираем обшивку. Снимаем пленку с нагревательного элемента и приклеиваем его к поролону сидения. В зависимости от того, какое сидение клеим так и тот нагревательный элемент, чтобы провод от него выходил сзади сидушки, к тоннелю

пола. Выводим провод, одеваем на место обшивку и закрепляем скобы. Принимаемся за спинку. Переворачиваем вверх тормашками, и отгибаем металлические ^-образные скобы. Снимаем с них обшивку и задираем ее. Клеим нагревательный элемент, надеваем на место обшивку и загибаем скобы. Точно так же поступаем и со вторым сидением. Собираем сиденья в обратном порядке, но пока на место их не ставим.

Разбираем тоннель пола. Откручиваем все саморезы, которые его держат, стягиваем чехлы с ручек КПП и РКП, выкручиваем и снимаем сами ручки, снимаем пластмассовую ручку с рычага «ручника». Выкручиваем саморезы крепящие «бороду» и снимаем ее вместе с пепельницей и магнитолой. Затем вынимаем тоннель пола и убираем в сторону. Теперь самое главное – у меня в Шевроле-Ниве комплектации L была проводка под подогрев передних сидений, три кабеля с фишкой на конце были спрятаны слева (по ходу движения) от ручника под ковром и шумоизоляцией. Искать нужно по проводам от концевика «ручника», они дальше встречаются. Чтобы до них добраться, пришлось на 2-3 см больше разрезать ковер и шумоизоляцию.



Вынимаем фишку, кстати на ней значок Фольксвагена почему-то, если найдете такую же можно сделать все «красиво», но я просто обрезал и скрутил с проводами из комплекта Емели. Три провода – один плюс (после замка зажигания), другой минус, а третий, белый и самый тонкий, это подсветка кнопок. Провода из комплекта достаточно длинные, поэтому те что идут на питание я обрезал, а те что на подогреватели сидений просто свернул, дабы не делать еще «скруток». В тоннеле пола прорезаем в штатном месте дыру под блок кнопок подогрева. Выводим провода к сиденьям, ставим на место тоннель пола, бороду, сиденья, стыкуем провода от сидений и от кнопок включения подогрева. Включаем зажигание: работает – радуемся, если же как и у меня работает только подсветка кнопок, а на нажатие кнопок никак не реагирует, то, скорее всего, сборщики Емели опять перепутали местами провода в колодке. Спасибо,

vredge

, после 3-х поисковиков в интернете вышел таки на его пост на форуме AUTOLADA.RU. У меня провода в колодке, которая подключается к блоку кнопок, шли так же как и у него:

.1

6 2

7 3

8 4

9 5

Контакт 1 +12В с замка зажигания

Контакт 2 провод с подогрева водителя

Контакт 6 провод с подогрева пассажира

Контакт 9 «масса»

Контакт 5 подсветка кнопок

А должно быть вот так:

Контакт 1 +12В на замок зажигания

Контакт 4 провод водительского сидения

Контакт 8 провод пассажирского сидения

Контакт 9 «масса».

Контакт 5 подсветка кнопок

Переставил их на свои места и все сразу нормально заработало.

Устанавливал сам вместе с другом, с перекурами это заняло 5 часов, плюс 2 дня размышлений, почему же не работает и поиски в интернете, плюс 5 минут на перестановку фишек в свои гнезда.

3. Устанавливаем второй прикуриватель.

Ответ от Tweaker.

Разъем не раздваивал, а очистил провод от изоляции и примотал второй.

В нишах под заглушками тоннель оббитый тканью как и весь пол.



Ответ от malgins.

Купил провод 3 в 1 (три проводка в одной оплетке), полностью снял прикуриватель-два самореза, вынул управление зеркалами и проталкивал провод правее рычагов переключателей раздатки и скоростей. провод выходит около штатного подключения прикуривателя, зачистил провода, воткнул соответственно проводки в фишку подключения, со сотороны прикуривателя на провода присобачил «мамки», сверху термоусадочный кембрик и подключил прикуриватель, предворительно акуратно вырезав дырку в тонеле(резал помалу постоянно примеряя).

При наличии всех девайсов, работа заняла 20 минут. Блин только отключайте акуммулятор, а то я сжог 3 предохранителя(прорезал легонько оплетку проводов и не видно что они коротят) заизолировал и все нормалек.







4. Установка сеток в багажник.

Ответ от Dornje.

Инструмент: крестовая отвертка (при желании сверлить – дрель)

Материалы: универсальная грузовая сетка 2 шт(размеры мах. 70 х 140 см), крепеж (саморезы и фиксаторы, идут в комплекте), продается в АГА(Твой Дом) цена 412 рублей шт.

Установка: описываю установку сетки с левого борта.

1. выкрутить саморез в месте крепления полки, закрепить им фиксатор, пристегнуть сетку соответствующим крючком

2. растянуть максимально сетку вниз с дальнего от себя края, закрепить при помощи самореза и фиксатора за обивку (можно использовать дрель, но я не сторонник делания дырок в железе)

3. растянуть сетку на себя с верхнего края, закрепить при помощи самореза, саморез вкручивается в пластик боковины (полочка) на котором лежит задняя полка

4. растянуть максимально сетку вниз с ближнего от себя края, закрепить при помощи самореза

и фиксатора за обивку.

С правого борта соответственно. При правильной установке и размерах сеток

они соединяются между собой при помощи крючков приблизительно по середине

багажника.

Все.

Лично мной установлено в две ШНивы, очень удобно



---

5. Улучшаем обдув салона.

Проблема:

Отлично греется машина, прекрасный обдув и регулировка всех положений… кроме ног: причем в лицо от фронта могло бы и поменьше.

Надо: Сделать нормальный сбалансированный климат в салоне, не прибегая к разборке панели.

Решение: отводы от «лишних» воздуховодов.

Ответ от Ниваводофф.

Оборудование и материалы: - 2-4 набора шлангов системы охлаждения далее ШСО(около 200…300 руб) - 4 «штучки» по 30 руб. (так и не узнал как называются, но от копейки), типа фланцев, чтоб шланг туда входил плотно, для привязки ШСО к горизонтальной поверхности воздуховодов под углом 90 град. на саморезы.

Привязка: добравшись до воздуховодов, остановитесь и подумайте: вспомните, как работает ваш регулятор? У меня все заслонки работают герметично, с хлопком. т.е., отключив лобовое стекло, получаю фронт и наоборот. Первая ошибка - установили отводы от боковин фронта. Объясняю кратко: ногам тепло и телу тепло - потеют стекла, стекла не потеют - холодно ногам и жарко лицу. Вывод: надо сделать чтоб не потели стекла и ноги в тепле были.

Сделали так: отвели воздух от вывода лобового стекла, параллельно - от воздуховода бокового фронта. вывели у водителя - к педали тормоза, у пассажира - в район левой ноги. Теперь в машине тепло регулируется пропорционально ощущению холода. боковые стекла не потеют. коврики высыхают.

Возможно решение кустарное, но поверьте, при неимении в наличии зап. (заказ) частей, а машина нужна каждый день возможно кому-то и пригодится.

з.ы. Прежде чем сделать именно так, я отдал за ремонт без результата (просто время на поиск проблемы и путей ее решения) 3500 наших рублей. (снять поставить торпеду + ремонт спины скрюченного в течении 2,5 дня мастера).

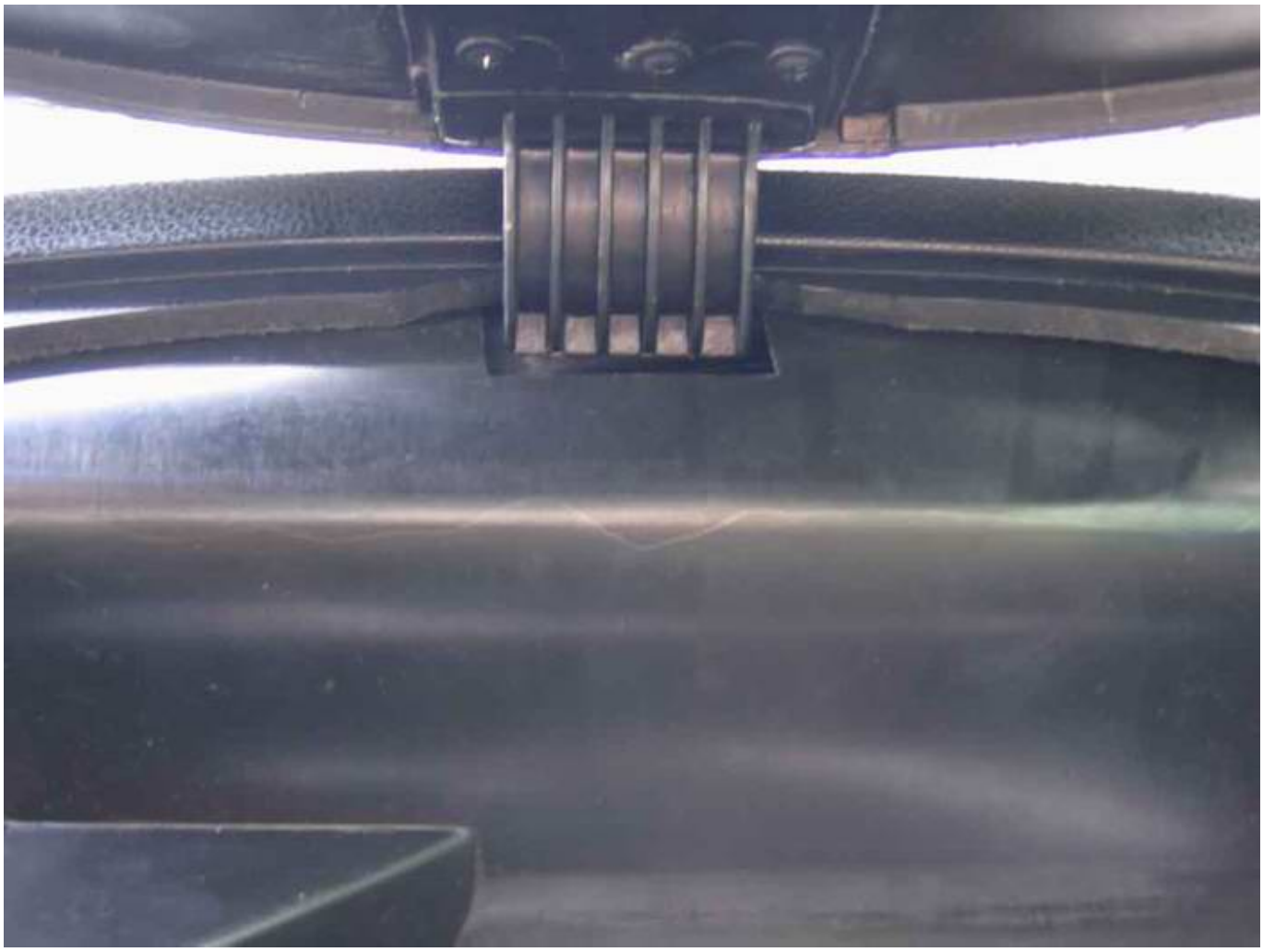
---

6. Устанавливаем бардачок вместо air-baga.

Ответ от КАС.

Что ни говори, а бардачок у ШНивы неудобный, а заглушка на торпедо под будущий аир-баг только создает вопросы у пассажиров.

Короче решил я место, оставленное заводом под подушку, занять новым бардачком, а крышкой для него будет служить та самая стильная заглушка. Петля и крепление для будущей дверцы подошли от бардачка нивы-213, внутренняя полость - бардачок от ВАЗ-2107, корпус бардачка нужно будет по месту гнуть и резать. Все это вместе стоит в магазине примерно 80-90р.





Для удобства монтажа придется снять штатный бардачок.

Самое сложное - закрепить петлю на внутренней стороне торпедо. Закрутить саморезы так, чтобы они не вышли наружу. Купив дверцу от 213, нужно отрезать от нее одно ухо под петлю с площадкой для крепления к крышке будущего бардачка. Сама петля покупается отдельно! Петля к внутренностям торпедо крепиться следующим образом: На этом месте пластик не ровный, рельефный. К нему сложно крепить, а главное точно в размер. Иначе крышка будет открываться криво, и все пойдет насмарку. Что бы этого избежать, я сначала это место выровнял - прикрутив короткими саморезами к пластику торпедо пластину из жести. Размер примерно 12*6см. Но предварительно в пластине просверлил два отверстия М5 (в размер крепления петли) и закрепил в них болтики. На болтах, как на шпильках, будем вешать петлю.

Чтобы не портить внешний вид и для безопасности пассажира, ручку для крышки бардачка выполнил в виде матерчатого ремешка



Поначалу я сомневался в бесшумности конструкции, особенно при переезде неровностей на большой скорости. Но, как оказалось, крышка, не имеющая фиксатора, в движении не дребезжит и не открывается. Для бесшумного, «солидного» закрывания крышки, на два крайних пяточка (куда закручивались ранее саморезы) приклеил кругляши пористой резины (от коврика для мыши). В качестве замка можно применить небольшие магнитики.

С уважением, Алексей (КАС).

---

7. Установка медицинской аптечки.

Ответ от kea_home.

Столкнулся с проблемой практического плана. Не знаю куда приспособить медицинскую аптечку. На задней полке нельзя - достаточно часто приходится снимать, да и на солнце сильно нагревается. В багажнике тоже плохо - болтается как щепка в проруби да и вещей без нее много. Решил проблему используя левую нишу в багажнике.

Расходные материалы:

1. Стальной лист толщиной 3 мм. (Я брал алюминиевый так как под рукой ничего больше не

было, но он плохо гнется)

2. Резиновый ремень крепления длиной 25 см.

3. Болты, гайки, шайбы.

Монтаж.

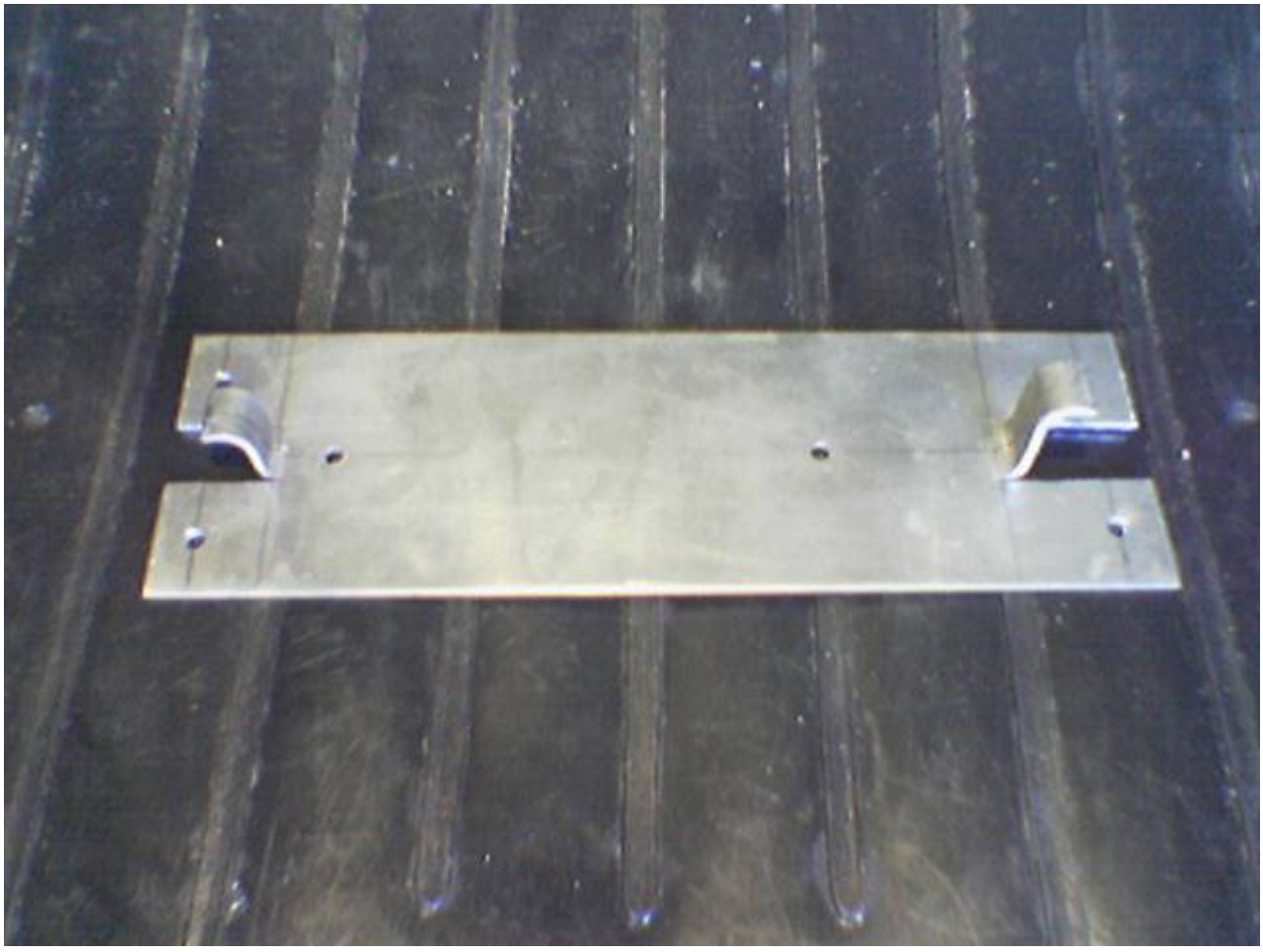
Работы на верстаке (изготовление кронштейна):

1. Выпилил из металла кронштейн 100 х 320 мм.

2. По размеру аптечки и ремня выпилил и отогнул заготовки под крючки.

3. Загнул крючки так, чтобы ремень натягивался на аптечку.

4. Просверлил отверстия под болты.



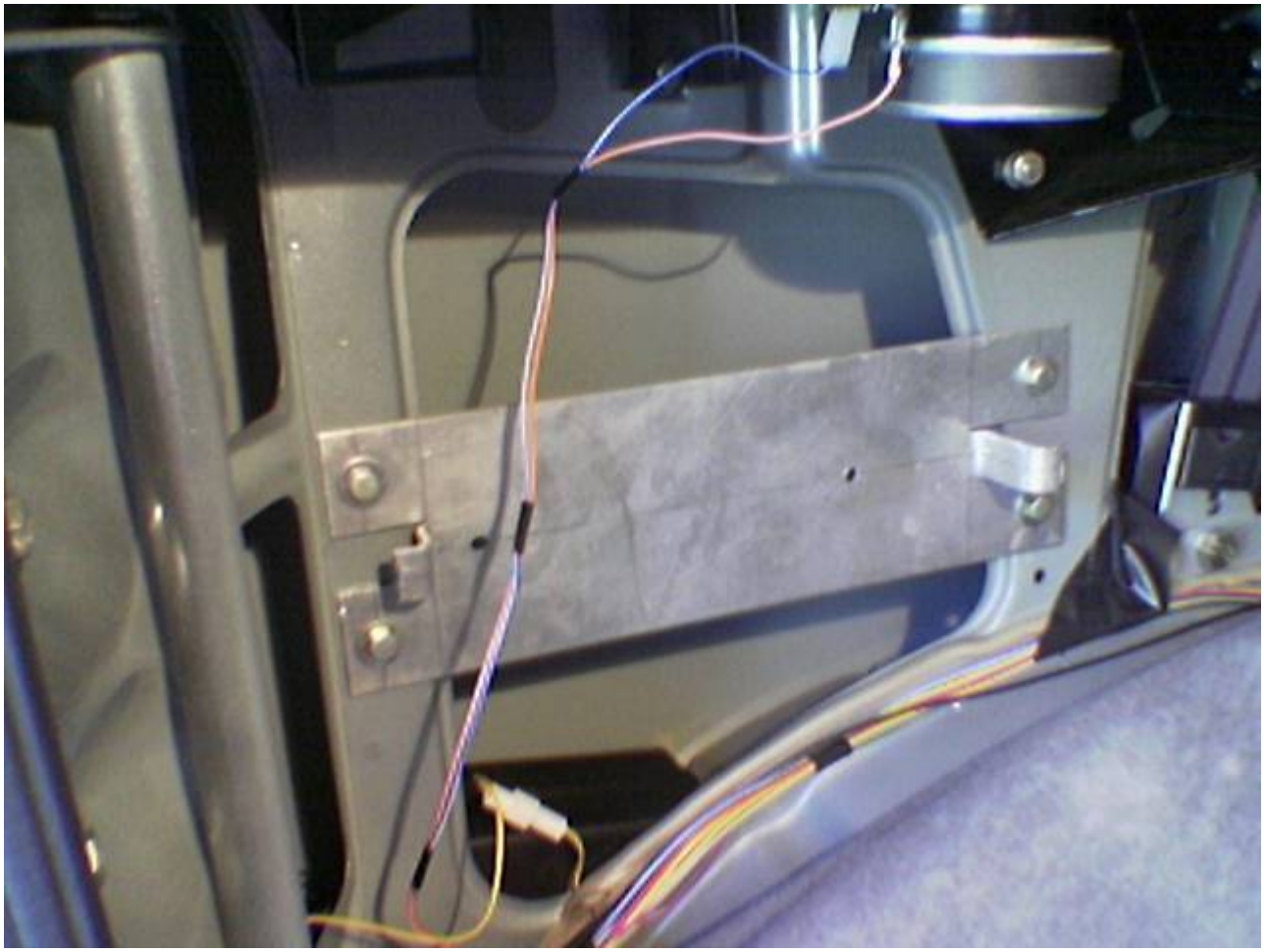
Работы в автомобиле (монтаж кронштейна):

5. Снял два пистона крепления обивки. Отогнул обивку, чтобы был доступ к кузову.



6. Подметил через готовый кронштейн отверстия в кузове. Выполнил отверстия в кузове.

7. Установил кронштейн и закрепил его болтами.



8. Сделал надрезы в обивке и установил обивку на место.



9. Закрепил ремнем аптечку на кронштейн.



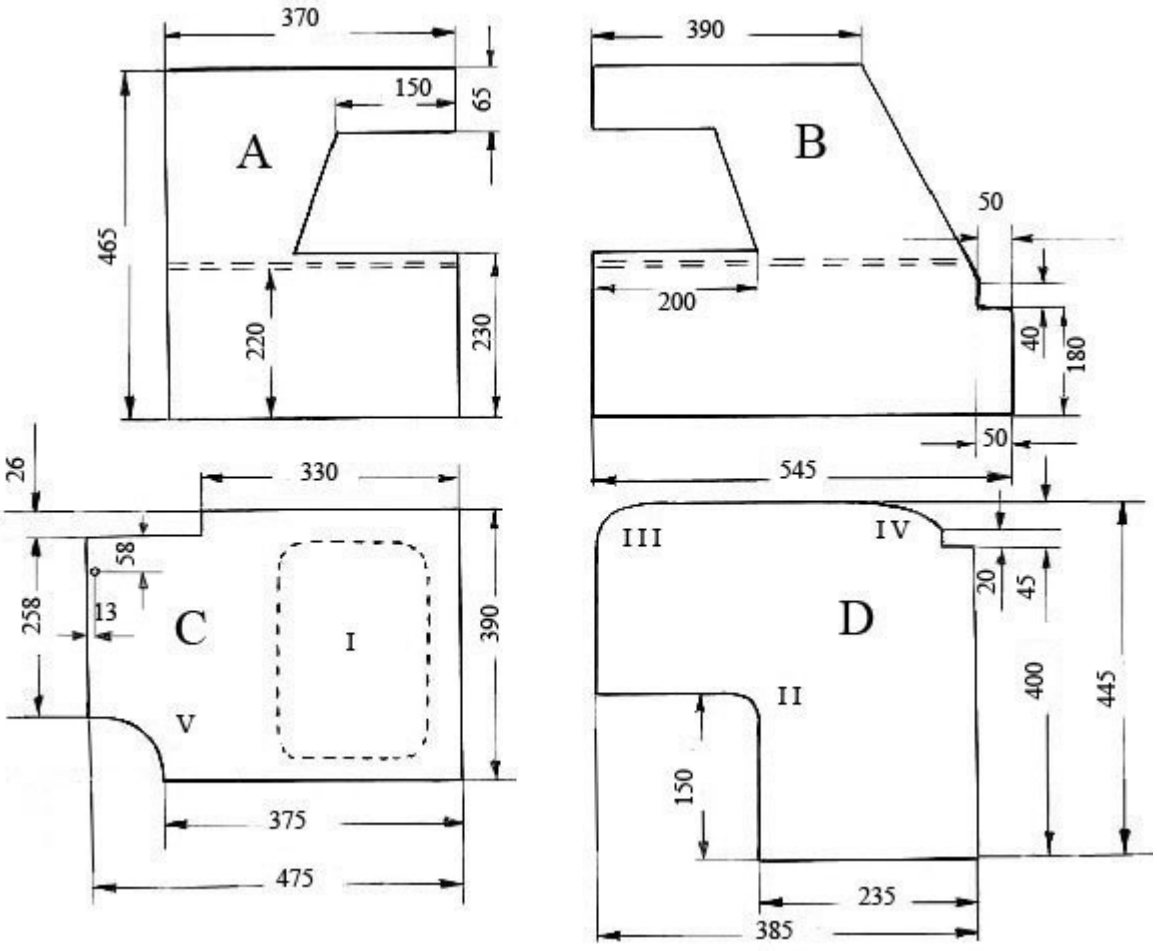
Вот собственно и все...

---

8. Органайзер в багажник.

Ответ от Хищный_Мышь.

В связи с постоянным бардаком в багажнике (съезжанием предметов во время движения со своих мест) – озаботился организацией их расположения. Поэтому - решил сделать своеобразный органайзер в багажник. Для этого использовал листы фанеры и автомобильный ковролин (обшивку салона). Ну и немного смекалки. При начале изготовления сразу решил, что буду делать органайзер с расчетом на то, что в багажнике так же будет лежать и ковёр пластмассо - резиновый. Соответственно – органайзер будет устанавливаться поверх ковра. В связи с этим и нижние размеры подгонялись по высоте глубине и ширине с учетом коврика. Так же изначально планировалось, что органайзер должен быть съемным (на случай перевозки в автомобиле крупногабаритного груза). Ну и ещё он должен быть прочным. Высота органайзера определялось удобностью, и рассчитывалась на возможность закрепления его к шпильке крепления сидения. За базовую поверхность органайзера была взята часть «В» (см. схему).



На эту часть пошла толстая фанера толщиной 12 мм. Часть «А» была из фанеры 10 мм и крепилась к торцу части «Б» при помощи мелких шурупов. Для этого сначала размечались места для шурупов и мелким сверлом предварительно просверливались отверстия – гнёзда. Часть «С» (крышка) - так же из фанеры 10 мм, а вот внутренняя полка (часть «D») из тонкой фанеры – 5 мм. Дополнительно к части «В» были прикручены 2 скобы для будущего крепления на них резинового ремня. В верхней части (крышка «С») было просверлено отверстие диаметром 6 мм. Это для болта крепления органайзера к нижнему из 3-х болтов крепления спинки заднего сидения. Так же в этой крышке было сделано большое отверстие для специальной пластмассовой коробки для мелочевки. Это отверстие помечено одинарной пунктирной линией. Двойной пунктирной линией помечен уровень расположения полки «D». Для прочности крепления этой полки вдоль пунктирной линии на стенках «А» и «В» были прикручены шурупами две рейки размером 15х15 мм, и уже потом на них ложится полка и тоже прикручивается шурупами к рейкам.

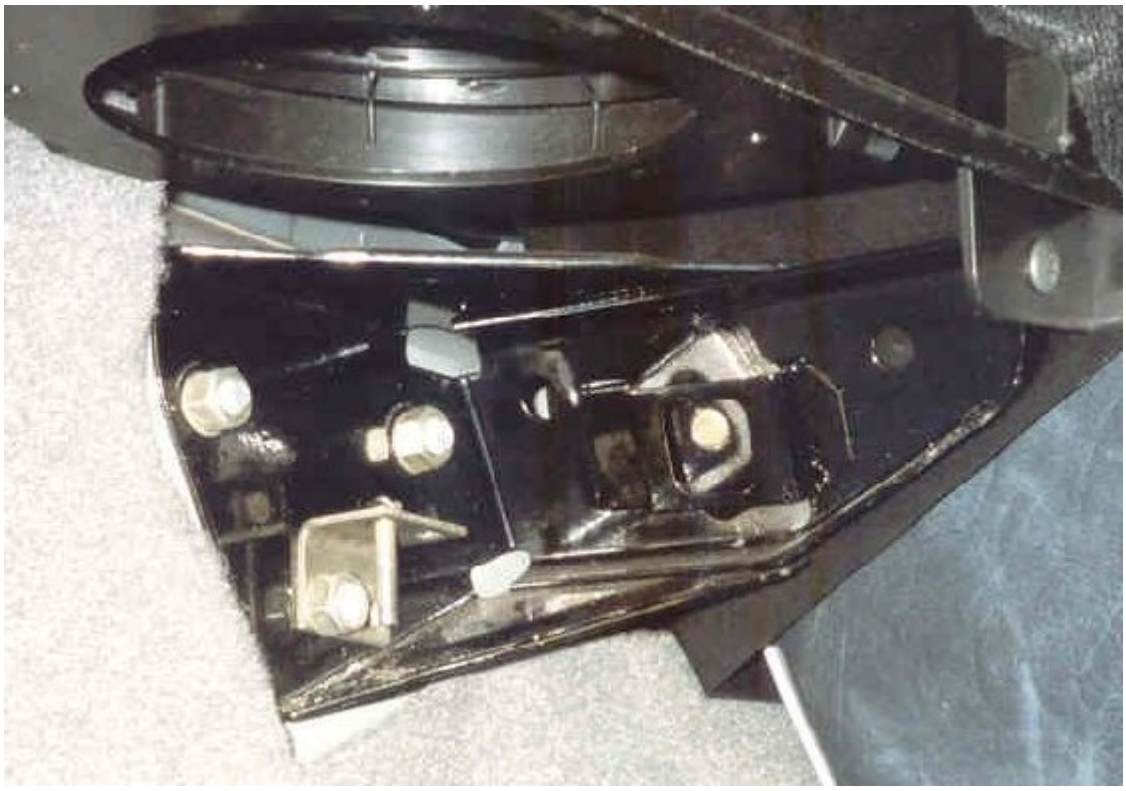
Электрическим лобзиком выпилить все детали, просверливать дрелью отверстия для шурупов и собрать каркас - заняло примерно 2 часа работы. Дольше ушло времени на оклейку органайзера ковролином. Ибо приходилось ждать,- пока оклеиваемая поверхность высохнет, а потом обрезать ножом лишние выступающие края ковролина. Клей использовал купленный в строительном магазине – прозрачный универсальный. Называется “TITAN SM”. Ушло его ровно одна бутыль (1 литр), Стоимость – 110 руб. Высыхает за 1 – 3 часа. Думаю, что пойдёт другой какой – либо строительный клей (не слишком жидкий и склеивающий дерево и ткань (типа герметика)). При загибании краев ковролина на другую сторону фанеры – сначала промазывал край и место на фанере, а потом использовал обычные конторские булавки для удержания загнутого куска в нужном положении. Несколько булавок вкалывал (или вбивал молоточком) под углом через ковролин в фанеру и оставлял на час – другой. Ковролина ушло 4 куска

(примерно 2,5 метра длинной и 70 см. шириной общий кусок был куплен на авторынке). При оклеивании в качестве груза применял журналы и книги. На внутреннюю полку был сделан маленький бордюр из алюминиевого угольника (что бы предметы не съезжали с полки во время движения).





Для крепления органайзера к корпусу автомобиля – отворачиваю нижнюю гайку (одна из трех) крепления спинки заднего сидения. На шпильку надеваю уголок – скобу с отверстием для крепления органайзера.



Закручиваю родную гайку назад на шпильку. Вставляю органайзер. Потом просовываю сверху

через отверстие в крышке «С» болт диаметром 6 мм и попадаю им как раз в отверстие в уголке, надетом на шпильку крепления спинки. Снизу надеваю на болт шайбу и навинчиваю гайку. Всё.



Установка занимает 1 минуту. Снятие (если органайзер пустой) - тоже 1 минута.
Пластмассовая коробка с крышкой для верхней части органайзера – куплена в хозяйственном магазине. Цена – 29 руб.

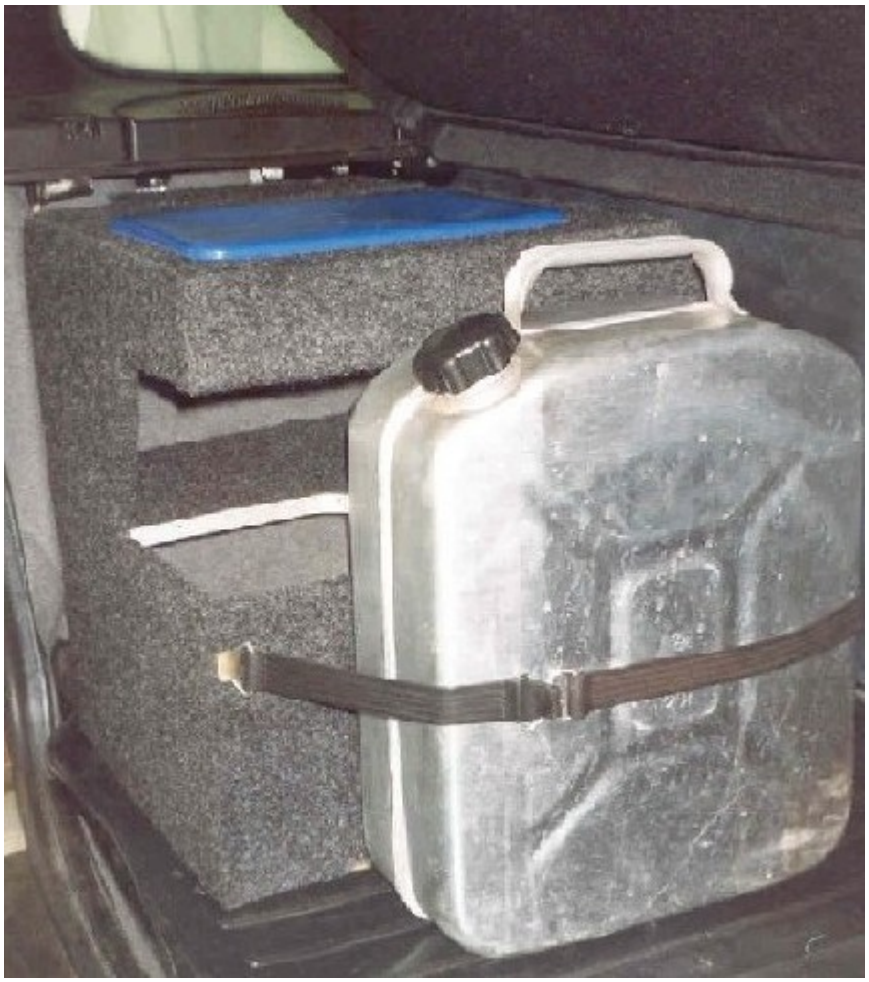


Подойдут универсальные пластмассовые коробки для рыболовных принадлежностей (продаются в магазинах Рыболов – Охотник). Ну, или другие, какие – либо…

На изготовление органайзера ушло примерно 2 дня (дольше искал фанеру и покупал ковролин с клеем и резиновые ремни со скобами для них). На схеме размеров отверстия (квадратного под пластмассовую коробку) я не приводил, ибо у каждого может быть какая – либо другая коробка (с другими размерами). Но надо учесть, что размер этого отверстия должен быть в плюсе, ибо загибается ковролин, а он прибавит на края по паре миллиметров. Поэтому коробка может и не влезть, если этого сразу не учесть. Так же закругленные места, отмеченные римскими цифрами I – V подгонялись по месту с учетом обивки салона и геометрии багажника, предметов обшивки и нижнего коврика. Поэтому радиусы на схеме я не давал. Однако эти закругления примерно такие же, как и на схеме (в масштабе). Закругление № V было сделано для того, что бы плафон багажника мог освещать и содержимое органайзера. Изогнутые скобы для удержания резиновых ремней для канистры – я крепил к корпусу органайзера болтами диаметром 6 мм заранее (до оклеивания органайзера ковролином). Место их расположения – я не указывал, ибо оно и так видно на снимках. То, что получилось – видно на фотографиях.







В связи с повторением «анатомических» размеров объема данной части багажника – органайзер стоит на месте весьма прочно. Причина, по которой я расположил органайзер за левым задним сидением в том, что правое сидение иногда приходится раскладывать в спальный вариант. Тогда органайзер бы мешал втянуть ноги в постели. А так – сейчас стало гораздо удобнее и эргономичнее. Да и канистра теперь не валяется на боку, а стоит, как ей и положено.

А в органайзер можно натолкать всё, что позволят размеры, душа и здравый смысл…

Ответ от Ёхан.

Данная конструкция создана с учетом полуторагодичного опыта эксплуатации предыдущего варианта. Она сочетает в себе ряд достоинств:

1) доступность конструкции – ее ядром является пластмассовый ящик для инструментов габаритами 400 х 200 х 200 мм, который можно купить в любом хозяйственном магазине;

2) минимальное количество специальных деталей, простота их изготовления – всего потребуется изготовить 6 специальных деталей из листовой стали толщиной 2 и 1 мм (2 кронштейна крепления инструментального ящика, 2 детали полки справа и 2 кронштейна крепления огнетушителя) - изготовить может даже 6-классник обычной школы на уроке труда;

3) максимальное использование пространства багажника – смотри фото, всё барахло влезло под акустические полки, можно засунуть в багажник множество груза (если я на дачу еду всем

семейством, то в багажник кладу детскую коляску в сложенном виде, канистра воды 20 литров, и 2 не маленькие сумки с вещами);

4) на полу багажника остается пластмассовый коврик-поддон для защиты от воды и грязи.

Сравним 2 варианта:




Справа - вид на багажник уважаемого Хищного Мыша, а слева - вид на мой багажник – правда больше свободного места...

Если я кого-то убедил в преимуществах своего варианта, то привожу чертежи и фотографии такого обустройства.

1. Организация левого борта (основное барахло там). Для этого понадобятся следующие вещи:

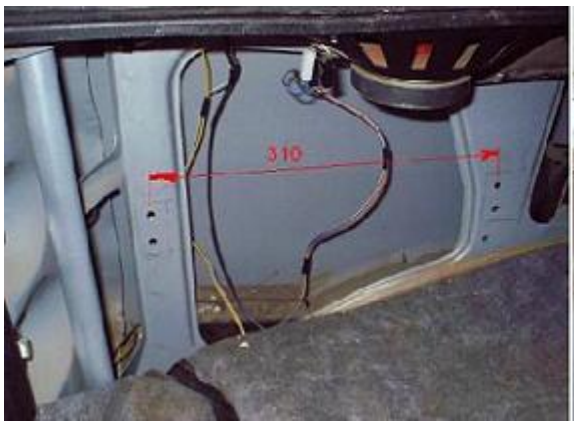
А) пластмассовый ящик для инструментов габаритами 400 х 200 х 200;

Б) 2 резиновых ремня длиной по 30 см – проволочное крепление на одном из ремней выгибается таким образом, чтобы его можно было сцепить с другим (если не получится, то можно из проволоки согнуть крючок);

В) два специальных кронштейна (№ 1 и №2), изготовленные по чертежам. Материал – листовая сталь 1.5 – 3 мм (я гнул из стали 3 мм). Кронштейны перед установкой на машину покрасил из баллончика;

Г) 4 болта М6 с гайками и шайбами;

Д) дрель со сверлом диаметром 6,5 – 7 мм.





А вот как ставить их на машину

1) снимается тканевая обивка с левого задней арки, для этого достаточно отверткой или ножом вытащить 3 пластмассовых пистона с левого «косяка» задней двери, затем взяться за верхний край обивки и аккуратно потянуть ее на себя.

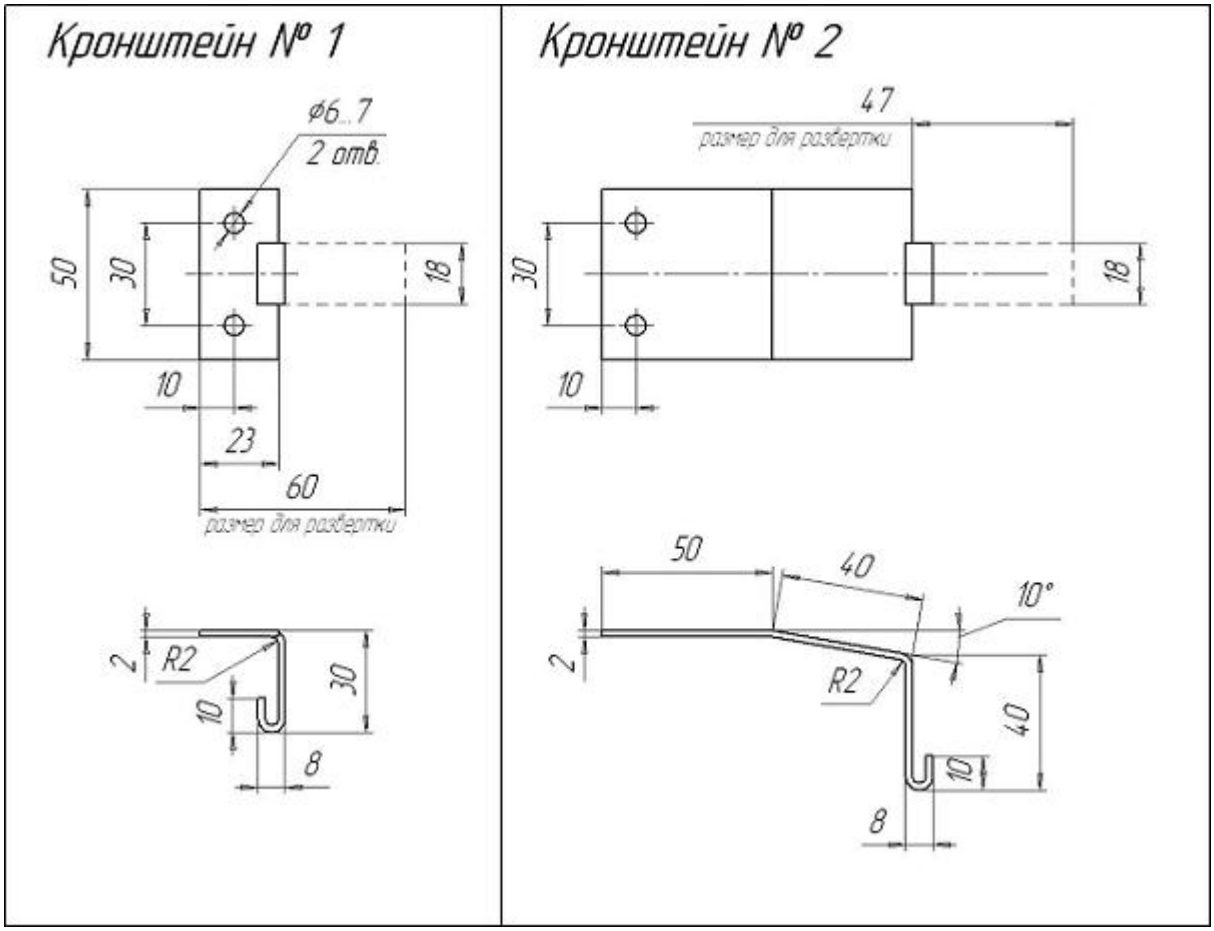
2) размечается место для сверления (я на рисунке даю размер по своему инструментальному ящику), высота тоже подбирается опытным путем;

3) сверлится 4 отверстия для крепления кронштейнов (отверстие Ф 6,5 - 7 мм). Только для большей безопасности я между кузовом и распоркой кузова, в которой сверлил отверстия, вкладывал деревянный брусок;

4) крепим кронштейны 4 болтиками с резьбой М6 на машину (предварительно надо в тисках обжать отогнутые части кронштейнов с проволочным креплением на ремне, чтобы ремни не выскакивали из загибов);

5) примеряем тканевую обивку, в нужных местах надрезаем отверстия для вывода ремней наружу.

6) всё...



В результате в левом «кармане» поместились:

1) инструментальный ящик со множеством инструментов;

2) домкрат гидравлический 2 тонны в чехле (засунут вверх основанием под штатный ремень

домкрата – крючок на кузове, крепящий проволочную скобу ремня, загнут плоскогубцами для надежности);

3) трос буксировочный в виде капроновой ленты – свернут в кольцо и надет на основание домкрата, туда же сунута и пара перчаток на всякий случай;

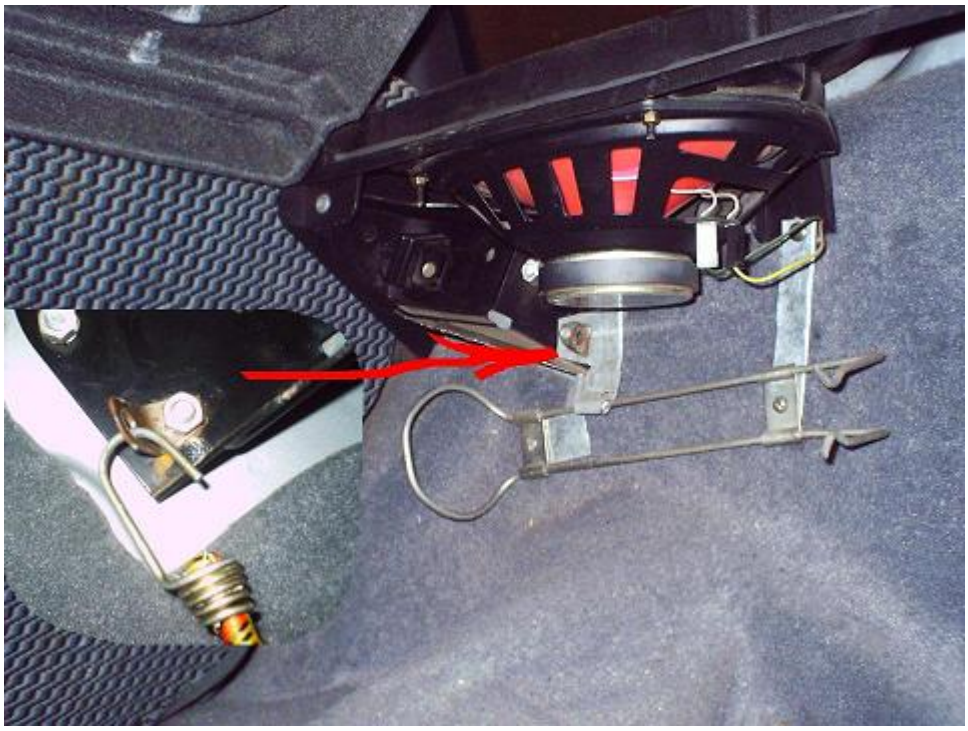
4) пила, топор, знак аварийной остановки – в тряпочном мешке с завязкой – уложены плашмя на арку, сверху поставлен инструментальный ящик;

5) расходные жидкости – WD-40 и баночка тормозухи – удобно разместились за загибом напольного коврика.

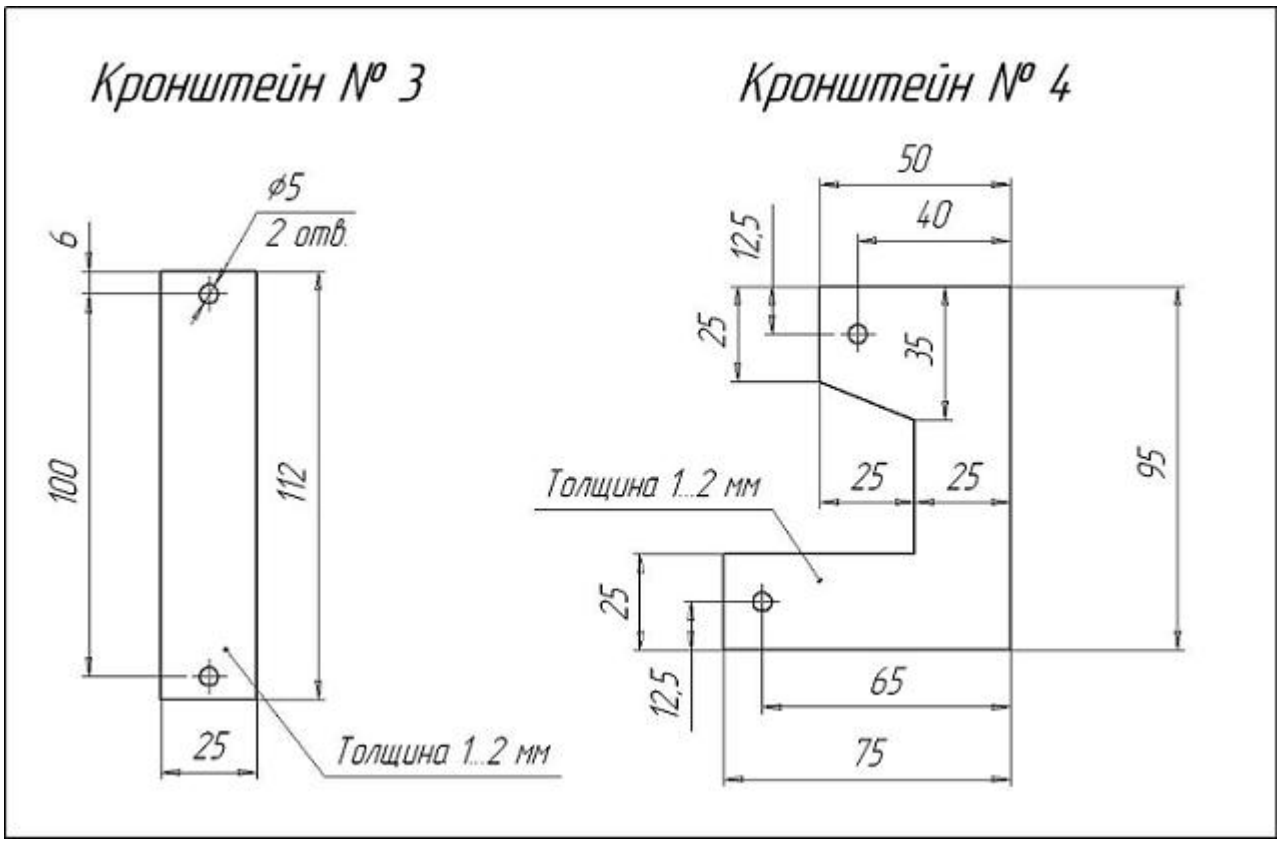


2. Организация правого борта.

Я долго думал, что можно сделать с правым бортом. Место там не очень удобное. И вот что придумал:



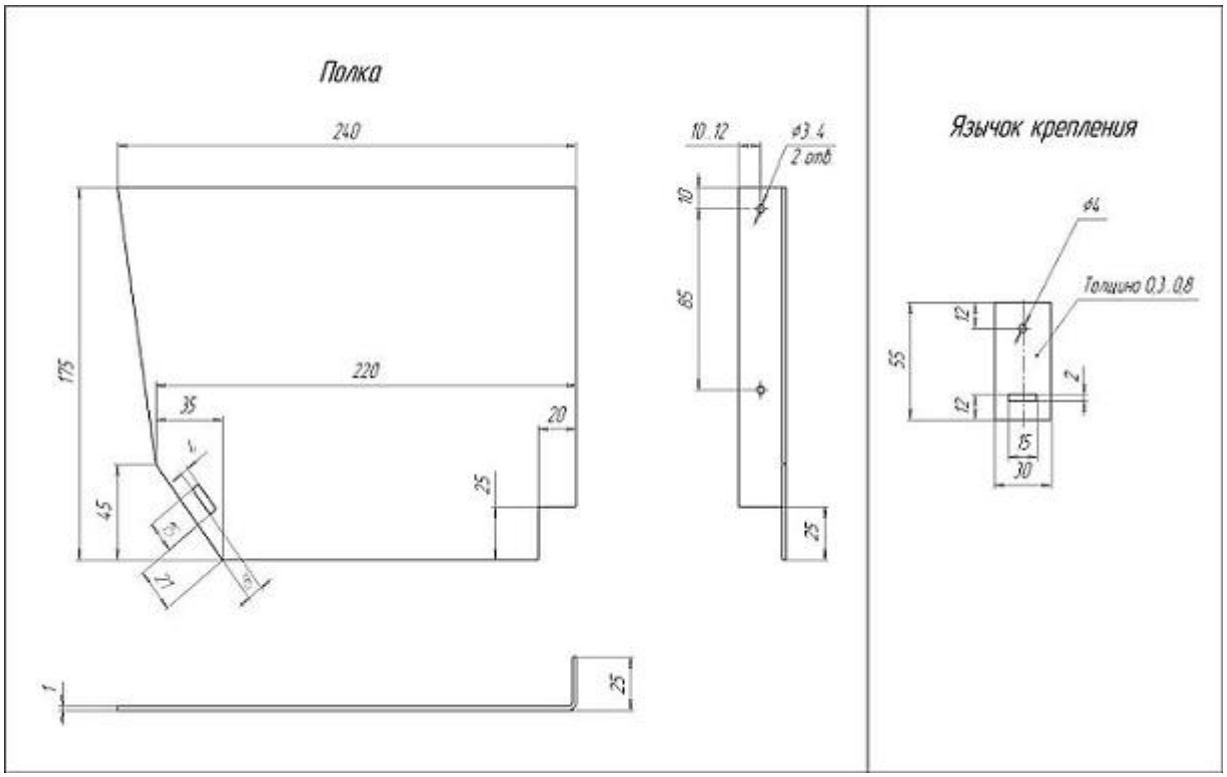
А) сверху приладил огнетушитель белорусского производства (на фото только его крепление) – марку уже не помню на двух кронштейнах из листового металла (я делал их из обычного оцинкованного кровельного железа, а народу рекомендую найти железо толщиной 1 – 1,5 мм). Кронштейны крепятся к шпилькам, которые держат полку. Чертеж кронштейнов прилагается.



Небольшое примечание – стрелкой показано одно из двух ушек прикрученных к нижнему креплению полки. К этим ушкам цепляется резиновый шнур в тканевой оплетке. Этим шнуром обвязывается груз, который при перевозке не должен кататься по багажнику, например канистра с водой.

Б) внизу сделал вертикальную загородку в которой помещаются маленький ножной насос, 2 деревянных бруска – подставки под домкрат (при необходимости) и всякая мелочь. Загородка сделана тоже из оцинкованного кровельного железа. Она крепится к правому «косяку» двери. Недостаток моего варианта – не очень большая жесткость, поэтому есть 2 варианта ее изготовления: из листовой стали толщиной 1 мм или отдельно из стали сделать уголок для крепления к кузову, а саму загородку вырезать, например из фанеры.





Крепится она 2-мя саморезами к правому «косяку». Для большей жесткости предусмотрен

язычок крепления, который надевается на крючок, приваренный к кузову, и присверливается к загородке по месту. Так что, если вы будете делать все их нормального материала – язычок и не нужен, тогда размеры паза в полке (загородке) нужно корректировать по месту.



Ну вот, собственно и всё. Я не изобрёл ничего нового, но думаю мой опыт кому-то будет полезен. Бардак в багажнике – это так плохо.....

9.Газовые упоры на капот.

Ответ от Игорь П.

Так как делать было нечего, а наличие этих прибамбасов на иномарках и даже «десятке» покоя дурной голове (и рукам ессно) не давали, я сделал ЭТО!!

1.Кронштейн на крыле (под средний саморез)



2.Крупный план кронштейна на крыле.



3.Общий вид (Извиняюсь за качество фото -все-таки сотовым фотографировал!)



4.Кронштейн на капоте (в верхней из трех прорезей)



5.Кронштейн для капота



Два отверстия М8 под крепеж и одно - чтобы было за что придерживать. Я, в частности, закручивал туда еще один винт, чтобы жестко ее держать, когда закручиваешь остальные винты. Потом этот винт убирается. Также за это отверстие можно ее привязать или подцепить крючком в случае падения вниз капота. Достается без проблем.

Нужно внимательно подбирать винты по длине- чтобы не продавить ими капот.

Кронштейны из обычного уголка -тридцатка кажется. В пластине конечно же резьба М8 во всех трех отверстиях.

Упоры с маркировкой ВАЗ-2121(других нет), они ставятся на заднюю дверцу нивы, либо заднюю дверцу(верхнюю половинку точнее) жесткой крыши УАЗ 31514.

Надо смотреть , чтобы шаровые наконечники (крепление) были в комплекте. в уазовской комплектации они меньше (под ключ на «13»), что намного эстетичнее.

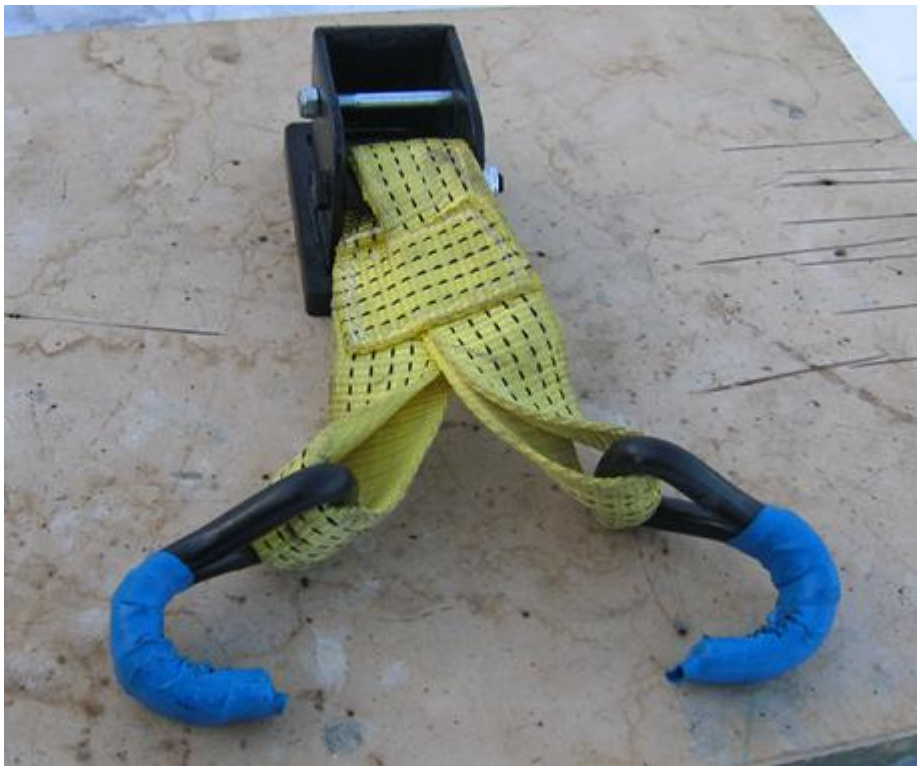
Главное - физического ущерба автомобилю (В т.ч. лакокрасочному покрытию) не нанесено. Т.к. ничего сверлить или гнуть не пришлось.

10.Доработка Hi-Jack'a.

Конструкция от KAC

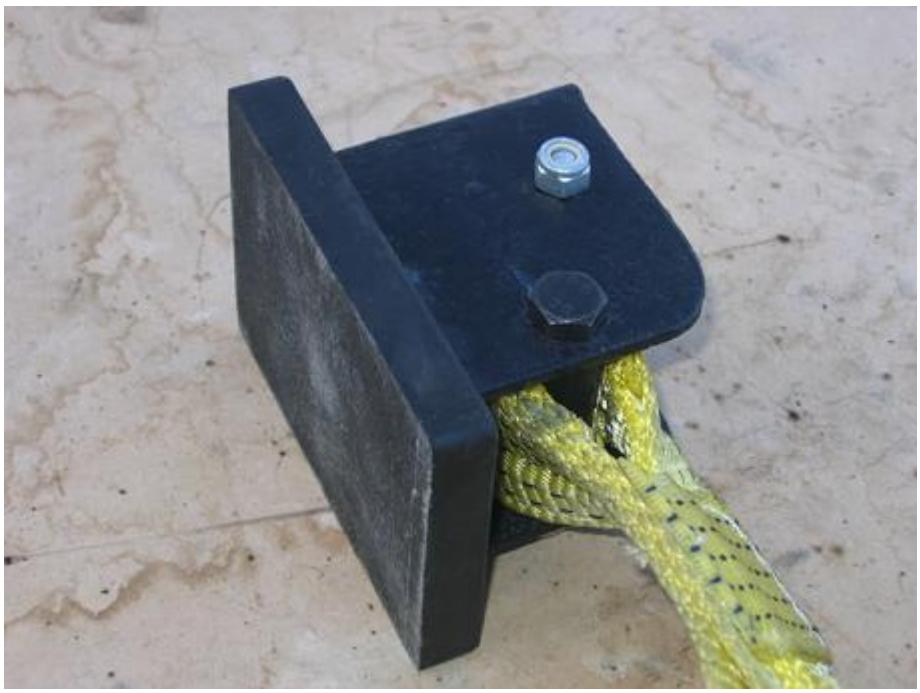
Изготовление Lift-Mate своими силами.

Поднятие автомобиля за колесо в условиях бездорожья опасное занятие, как для авто, так и для его хозяина. Что бы обезопасить себя и автомобиль от повреждений, да и облегчить и ускорить процесс вытаскивания коня из плена, поможет эта железячка.



Общий вид. Крюки в пластике, чтобы не царапать диски колес. Заявленная грузоподъемность 2268кг.





Корпус сварен из листовой стали толщиной 5мм.

Сторона, которая будет соприкасаться с колесом, обрезинина. Это оберегает колесо от повреждений.

Верхний (светлый) болт М8, длинна 80мм, служит для фиксации клюва Hi-Lifta в корпусе.

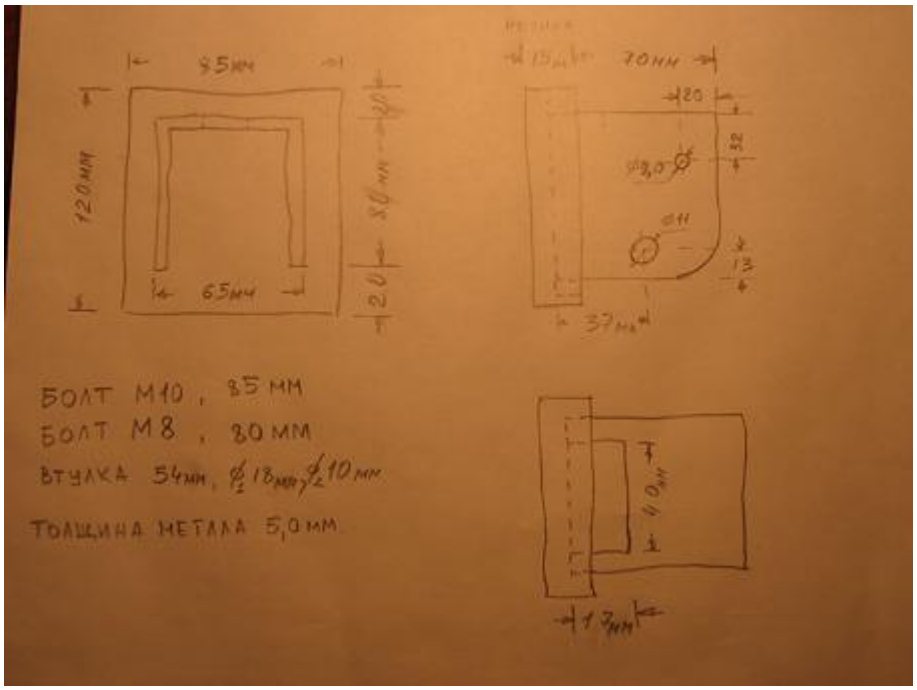
Нижний (темный) болт М10, длинна 85мм, для фиксации стропы. На нем надета пластиковая втулка, оберегающая стропу от перетирания. Размеры втулки: длинна 54мм, наружный диаметр 18мм, внутренний 10мм.

Гайки на болтах имеют антиотворачивающиеся втулки.

Остальное видно на фото и чертеже.


Hi-Lift Jack Company
Lift-Mate
LM-100
Capacity: 5000 lbs. / 2268 kg.
PATENT PENDING





КАС, E-mail: Sputnik18258@yandex.ru

From:
http://xn----7sbbagpx1an.xn--p1ai/wiki/ - **ChevyNivaFAQ**

Permanent link:
http://xn----7sbbagpx1an.xn--p1ai/wiki/doku.php?id=%D0%BE%D1%87%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BB%D1%8B%D0%B5_%D1%80%D1%83%D1%87%D0%BA%D0%B8:index&rev=1633291846

Last update: **2021/10/03 20:10**