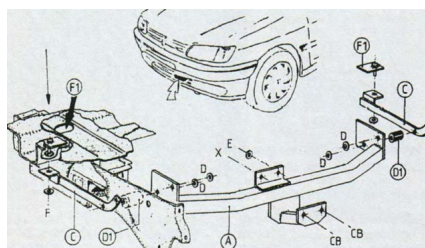




**Если ваша машина** не оборудована фаркопом, то у вас есть несколько вариантов. Самый простой (и дорогой) способ обратиться в автосервис, чтобы вам его поставили. Они могут это делать и не сами, но все равно будут нести ответственность за все проблемы, возникшие из-за плохого монтажа. Второй способ — обратиться к специалисту по буксирам. К нему вы можете, в результате, попасть, даже, если воспользуетесь первым способом. Если вы не очень разбираетесь в технике (в том числе, и в электротехнике), или боитесь сверлить дырки в своей машине, то второй способ как раз для вас. Ну, а третий способ — сделать все самому. В большинстве случаев это не такая уж сложная работа, но есть несколько моментов, в которых ошибки недопустимы! Если вы купили комплект для самостоятельной установки, к нему должна прилагаться полная инструкция.



Это рисунок, приведенный в инструкции по установке буксира. "А" - рама буксира, "С" - боковые кронштейны, "F1" - распорные пластины, "D1" - фланцы. Надпись "См. примечание" со стрелкой, указывающей на перед машины, рекомендует снять вырезную пластину, чтобы облегчить при буксировке движение охлаждающего воздуха, а - отверстие F находится в пластине подвески.

Перед тем, как начинать что-то делать, внимательно изучите ее, особенно, если требуется сверлить отверстия в днище кузова. Возможно, вы слышали об "умельцах", которые сэкономили на том, что сделали буксирный кронштейн сами или приспособили кронштейн от другого автомобиля. Может, это и так, только я бы не хотел оказаться на дороге позади такого фургона... Грамотно сконструированный буксирный кронштейн должен равномерно распределять нагрузку по кузову автомобиля, а так как все автомобили отличаются, кронштейны тоже будут разными. Неправильно подобранный кронштейн если и не отвалится, то может вызвать необратимую деформацию кузова или рамы.



Рама буксира располагается позади нижней панели бампера, верхний фланец надевается на шпильки кронштейна выхлопной трубы. На приведенной здесь фотографии кронштейн снят (болтается справа), но это сделано только для большей наглядности. На практике его снимать не нужно.



Из-под днища кузова машины наденьте фланцы боковых кронштейнов буксира на шпильки распорных пластин. Наживите на шпильки гайки с шайбами из комплекта. Не затягивайте. Здесь показана только одна сторона, если смотреть сзади. Сам боковой кронштейн (на фотографии он - черного цвета) точно совпал с одним из элементов жесткости кузова.

Когда все собрано, затяните гайки в той же последовательности, в какой вы монтировали детали конструкции. Теперь привинтите фаркоп, поставьте на место резиновые заглушки и коврик.

Известная поговорка: "где тонко, там и рвется" в полной мере подходит и к буксирному кронштейну. Если самый лучший в мире кронштейн прикрутить, например, к сильно проржавевшему элементу кузова, получится опаснейшая конструкция.

Есть, однако, и другая, не менее важная причина, по которой следует покупать кронштейн, рассчитанный именно на ваш автомобиль. В этом случае значительно снижается

риск просверлить кузов не в том месте и попасть, скажем, в тормозную или топливную магистраль, а то и в сам бензобак — и такое случалось! В некоторых случаях, таких, как наш — мы ставим буксир фирмы Witter на Peugeot-306 — вообще можно обойтись без сверления отверстий! Если не считать электропроводки, все сводится к работе гаечным ключом .

Стоит фирменный буксир не так уж дорого. Цены бывают разными, но, например, наш комплект стоит 120 долларов, а с одной электророзеткой — на 20 долларов дороже.