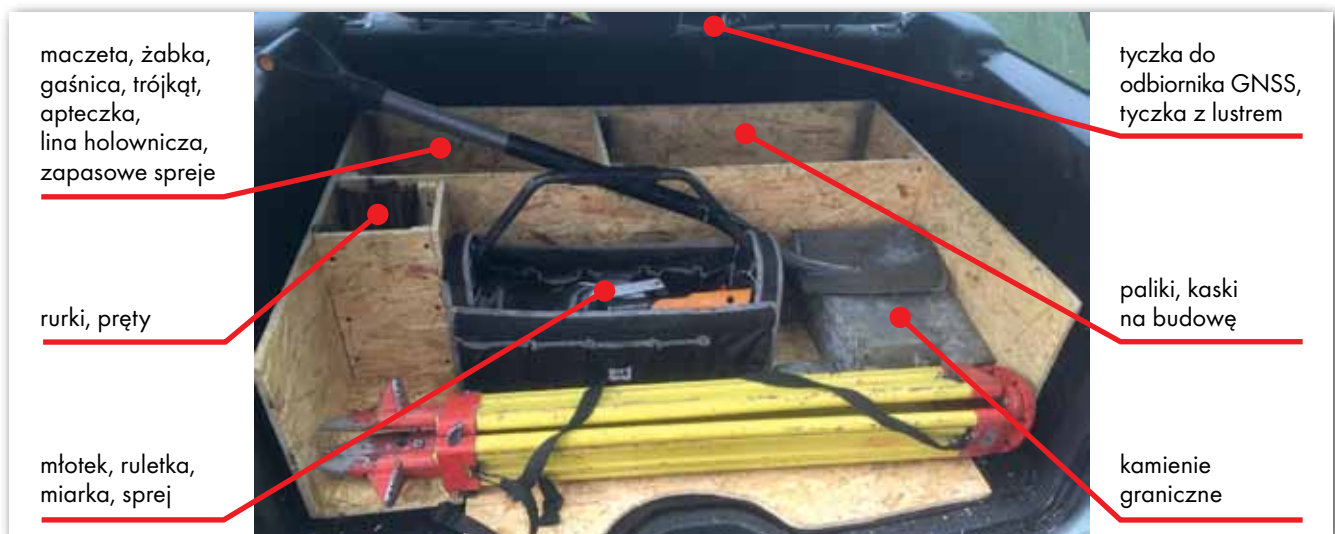




# Zabudowa bagażnika samochodu terenowego

Każdy geodeta, jadąc w teren, musi zabrać ze sobą do samochodu nie tylko tachimetr czy odbiornik GNSS, ale też różne akcesoria. Nawet jeśli przed wyjazdem wszystko poukłada, aby każda rzecz była pod ręką, to w połowie dnia więcej czasu spędza już na szukaniu potrzebnych przyborów niż na właściwej pracy.



Fot. 1. Ford Focus – gotowa zabudowa i porządek

## Paweł Myłka

**W** bagażniku przewozimy: paliki, rurki, pręty, szpadel, maczetę, statyw, tyczki, łatę, żabkę, młotek, gwoździe, apteczkę, trójkąt, linę holowniczą, gaśnicę, a od czasu do czasu też i kamienie graniczne.

Krótkie terminy prac, konieczność odwiedzenia dwóch czy trzech miejsc jednego dnia, a także ograniczenia finansowe wykluczają codzienne porządkowanie samochodu. Niezbędny jest system, który pozwoli na sprawne i wydajne korzystanie ze wszystkich zabranych w teren przyborów.

Wykonując taką zabudowę (fot. 1), należy pamiętać również o kole zapasowym, do którego musi być dostęp. Jeśli koło „mieszka” pod samochodem, a nie w bagażniku, to sprawa jest znacznie ułatwiona.



Fot. 2. Bagażnik samochodu Ford Focus przed zabudową

Do zabudowy wykorzystano następujące materiały:

- 5 płyt OSB o wymiarach 60 x 120 cm i 12 mm grubości;
- około 20 palików do wzmocnienia łączeń;
- paczka wkrętów 3,5 x 45 mm;
- płaskowniki.

**• Budowa krok po kroku**

1. Docięcie pierwszej płyty do szerokości bagażnika (fot. 3).



Fot. 3. Pierwsza płyta

2. Czerwonymi liniami na fot. 4 zaznaczono miejsca cięć podłogi bagażnika, pod którą znajduje się koło zapasowe. Umiejscowiono je tak, aby otwór był jak najmniejszy, a zarazem umożliwił w miarę wygodne wyjęcie koła. Zrobiono też dwa nacięcia w dywaniku bagażnika, tak aby „otwierał się” tylko nad kołem.



Fot. 4. Należy pamiętać o kole zapasowym

3. Skrzynia ma wysokość 30 cm – jest to połowa szerokości zakupionych płyt OSB. Taki dobór wysokości pomoże zaoszczędzić na materiale. Do wzmocnienia wszystkich połączeń bocznych wykorzystano paliki (można kupić kantówki). Tylna ściana skrzyni (fot. 5) ma długość płyty dolnej. Pionowe wzmocnienia odsuwamy od zewnętrznych krawędzi do środka o 12 mm (szerokość płyty), żeby boczne ścianki mogły się zmieścić.



Fot. 5. Tylna ściana skrzyni

4. Widoczne na fot. 6 wycięcie płyty pokrywa się z cięciami dywanika i twardej podłogi pod nim. Umożliwi wyjęcie koła zapasowego bez demontowania zabudowy.



Fot. 6. Wycięcie pod koło zapasowe

5. Oczywiście ścianki boczne też mają wysokość 30 cm. Szerokość skrzyni uzależniona jest od wielkości bagażnika. Prawa przegroda ma takie wymiary, aby zmieścił się w niej każdy sprzedawany w Polsce palik. Lewa – to pozostałe miejsce. Ścianki boczne i płyta dolna łączone są wkrętem bez wzmocnienia palikiem. Wkręt wszedł przez płytę dolną bezpośrednio w krawędź ścianki bocznej.



Fot. 7. Ścianki boczne i przegrody

6. Na fot. 8 widać kawałek OSB przykręcony od spodu do spodu do płyty dolnej. Jest to wzmocnienie, na którym opierać się będzie płyta OSB kryjąca dostęp od koła zapasowego. Dzięki temu elementowi całość zabudowy pozostanie sztywna pod obciążeniem (np. kamieniami granicznymi).



Fot. 8. Wzmocnienie z OSB

7. Płyta pod zabudowę koła została docięta do uzyskanego otworu oraz kształtu bagażnika. Jak widać na fot. 9, z prawej i z lewej strony przykręcono także za pomocą wkrętów i metalowych płaskowników brakujące, wcześniej odpowiednio docięte, kawałki OSB.



Fot. 9. Zabudowa pod koło zapasowe

8. Zabudowa pod rurki i pręty (fot. 10) została zrobiona tak, aby pozwalała na w miarę wygodne korzystanie z pozostałej części bagażnika. Jest to kwestia własnych preferencji. W opisywanym przypadku przegródka jest kwadratem o wymiarach około 20 x 20 cm. Autor tego artykułu wszystkie rurki i pręty docina na długość 30 cm, więc pasują idealnie.



Fot. 10. Zabudowa na rurki i pręty

9. Na fot. 11 widać miejsca, gdzie dokręcono od spodu płaskowniki, by płyta zabudowująca koło zapasowe nie ugięła się pod ciężarem sprzętu czy kamieni granicznych.



Fot. 11. Wzmocnienie płaskownikami

10. Efekt końcowy jest schludny i pomaga przechowywać wszystko w ładzie. Łatwo utrzymać porządek, a błoto, piach i kurz sprząta się zwykłą zmiotką. Zabudowę można szybko wyjąć, a samochód wykorzystaśc np. do celów prywatnych. Autor artykułu zazwyczaj nie wozi w bagażniku instrumentów ani tyczek, które umieszcza na tylnej kanapie samochodu. Gdyby jednak trzeba było pojechać w teren 3- lub 4-osobowym zespołem, to miejsce się znajdzie.



Fot. 12. Efekt końcowy

### • Poprzednie rozwiązanie

We wcześniejszym aucie marki Peugeot (fot. 13) autor artykułu wykonał podobną zabudowę. Miejsca nad szerokimi nadkolami z lewej i z prawej strony bagażnika wykorzystano na małe półki. Przewożono w nich rurki (z lewej) i pręty (z prawej). Koło zapasowe było pod samochodem, więc wykonanie zabudowy było łatwiejsze. Dużym minusem tego rozwiązania był, niestety, brak możliwości szybkiego demontażu. Koncepcja nie przewidywała takiej opcji. Mimo to zabudowa się sprawdziła. Dużo lepiej niż silnik „francuza”, ale to temat na inny artykuł.



Fot. 13. Peugeot 307SW – zabudowa

Paweł Myłka

Przedsiębiorstwo Geodezyjne „Inwar” z Polic

OD REDAKCJI: Zapraszamy Czytelników GEODETY do przedstawiania w dziale „Poradnik wykonawcy” sposobów realizacji różnych prac geodezyjnych