

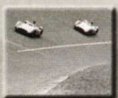
AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Самый успешный
в истории DTM

Болид Бернда Шнайдера



Даймлер и Бенц:
изобретение автомобиля



Сборка первого
колеса



Общая информация
о модели



Болид Бернда Шнайдера

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

1

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

AMG Mercedes C-класса – самая успешная модель в истории кузовных гонок серии DTM. Автомобиль третьего поколения появился в 2008 году.

01-02

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Среди пионеров автомобилестроения было немало блестящих изобретателей. Однако наиболее удачной оказалась концепция двух талантливых немецких инженеров – Готлиба Даймлера и Карла Бенца.

01-04

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя материалы, представленные в этом номере, вы сможете собрать первое колесо гоночного автомобиля серии DTM.

01-04

АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ

Под роскошным кузовом радиоуправляемого гоночного болида от фирмы Duratrax – детали и комплектующие, созданные с использованием новейших технологий.

01-02



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск № 1, 2010

Выходит раз в две недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

www.deagostini.ru

Генеральный директор:

Главный редактор:

Финансовый директор:

Коммерческий директор:

Менеджер по маркетингу:

Младший менеджер по продукту:

Николаос Скилакис

Анастасия Жаркова

Наталья Василенко

Александр Якутов

Михаил Ткачук

Светлана Шугаева

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в России:

☎ 8-800-200-02-01

✉ Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,

«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные

данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина

Юридический адрес:

01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине:

☎ 8-800-500-8-400

✉ Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,

«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостини»

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16824-5496Р от 15.07.2010г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,

г. Минск, пер. Козлова, д. 7Г, тел.: (017) 297-92-75

✉ Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,

ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,

«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая цена первого выпуска:

99 руб., 19 90 грн., 9 900 бел. руб., 490 тенге

Рекомендуемая цена второго выпуска:

249 руб., 39.90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Отпечатано в типографии:

Deaprinting – Officine Grafiche Novara 1901 Spa,

Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 300 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2010

ISSN 2218-5410

ВНИМАНИЕ! Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008»

соответствует директивам CE.

Дата выхода в России 01.10.2010

Самый успешный автомобиль в истории DTM

Мировая премьера последней модели AMG Mercedes C-класса DTM 2008 – самого успешного автомобиля в истории кузовных гонок DTM – состоялась на Женевском автосалоне в 2007 году. Гоночная версия создана на базе актуальной модели Mercedes-Benz C-класса с небольшими изменениями, сделанными для выхода на старт в DTM 2008.



Основу AMG Mercedes C-класса DTM 2008 составляет актуальная версия C-класса W204. Как и серийный седан, гоночная версия представляет собой третье поколение автомобилей этой модели. До 2007 года на этих машинах была одержана 61 победа в 116 гонках: в 1994–1995 и 2004–2007 годах – в кузовном чемпионате Германии (DTM), а в 1996 году – в Международном кузовном чемпио-

нате (ITC). Эти победы сделали C-класс самой успешной моделью серии гонок DTM. Новая модель уверенно принимает эстафету: в сезоне DTM 2008 автомобиль Бернда Шнайдера привлек внимание спортивными формами кузова и роскошным лакокрасочным покрытием с трехмерной структурой.

Параллельно с выводом на рынок новой модели C-класса команда HWA под руководством главного инженера

Одного взгляда на AMG Mercedes C-класса DTM 2008 достаточно, чтобы понять, какую мощь таит в себе этот автомобиль. Под капотом красуется серийный двигатель V8 (см. фото вверху в круге) от AMG – «кузницы моторов», разработавшей и изготовившей двигатель для гоночного болида.



Герхарда Унгара разработала гоночный автомобиль, ставший серьезной заявкой на победу. Четкие линии кузова и широкие воздухозаборники в переднем бампере, сделавшие болид DTM узнаваемым, выверялись в аэродинамической трубе на модели в масштабе 1:2. В январе 2007 года прототип болида прошел первые испытания на гоночной трассе. Однако в первый сезон пилотам не удалось завоевать чемпионский титул. Они уступили Матиасу Экстрему на Audi. Тем не менее, новый С-класс, одержавший шесть побед в десяти гонках, стал самым успешным автомобилем в гонках DTM 2007.

Сила и мощь двигателя

V-образный 8-цилиндровый 4-литровый двигатель V8 с углом развала цилиндров



Заднее антикрыло с двойным профилем создает прижимную силу, обеспечивающую оптимальное поведение автомобиля в поворотах. Размеры антикрыла строго соответствуют регламенту.

В кокпите водителя защищает карбоновый каркас безопасности. Кроме того, за безопасность пилота отвечают энергопоглощающие зоны в передней, задней и боковой частях кузова.

90° и четырьмя клапанами на цилиндр усовершенствован по сравнению с моделью сезона 2007, в первую очередь, в отношении управляемости. При установке предписанных регламентом двух ограничителей расхода воздуха диаметром 28 мм каждый двигатель развивает мощность 370 кВт (около 500 л.с.) при 7500 об/мин. Его максимальный крутящий момент составляет 500 Нм.

В 2008 году четыре пилота команды HWA (Бернд Шнайдер, Бруно Шпенглер, Джейми Грин и молодой шотландец Пауль ди Реста) боролись за чемпионский титул на AMG Mercedes С-класса последней модели. Пять других пилотов, в том числе новый любимец публики Ральф Шумахер, выступали на моделях предыдущего года.



На всех автомобилях DTM устанавливаются монолитные карбоновые тормозные диски, тормозные колодки и суппорты производства компании AP.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

AMG MERCEDES C-КЛАССА DTM 2008

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: трубчатая рама со стальной крышей и стальными боковинами; двери, капот, крылья, крышка багажного отделения и другие навесные компоненты из карбона; встроенный каркас безопасности водителя и специальные энергопоглощающие зоны в передней, задней и боковой частях кузова

ДЛИНА: 4872 мм

ШИРИНА: 1845 мм

ВЫСОТА: 1255 мм

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2795 мм

МАССА: 1050 кг (с водителем)

АЭРОДИНАМИКА: модифицированная передняя юбка и боковые детали; плоское днище; задний диффузор; цельное заднее антикрыло с двойным профилем

ДВИГАТЕЛЬ

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 4000 см³

БЛОК ЦИЛИНДРОВ: 4 клапана на цилиндр

РАСПОЛОЖЕНИЕ ЦИЛИНДРОВ: V8 90°

МОЩНОСТЬ: около 370 кВт (500 л.с.) при 7500 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: макс. 500 Нм

ОГРАНИЧИТЕЛЬ РАСХОДА ВОЗДУХА: Ø 2×28 мм

ТРАНСМИССИЯ: 3-дисковое карбоновое сцепление; унифицированная 6-ступенчатая секвентальная коробка передач, разнесенная компоновка агрегатов, унифицированный механизм блокировки дифференциала; привод на задние колеса, без антипробуксовочной системы

ПОДВЕСКА: передняя и задняя на сдвоенных поперечных рычагах с управляемыми толкателем блоками пружин и амортизаторов

ТОРМОЗА: унифицированные карбоновые без АБС

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: зубчатая рейка с гидроусилителем

КОЛЕСА И ШИНЫ: 18" легкосплавные колесные диски; передние 11", задние 12", шины Dunlop SP Sport Maxx Ø 660 мм



Инженеры Даймлер и Бенц: изобретение автомобиля

В конце XIX столетия многие талантливые изобретатели Европы и Америки пытались создать самодвижущиеся транспортные средства – экипажи, повозки. Но самыми удачливыми оказались два немецких инженера – Готлиб Даймлер и Карл Бенц. Именно они считаются изобретателями автомобиля.

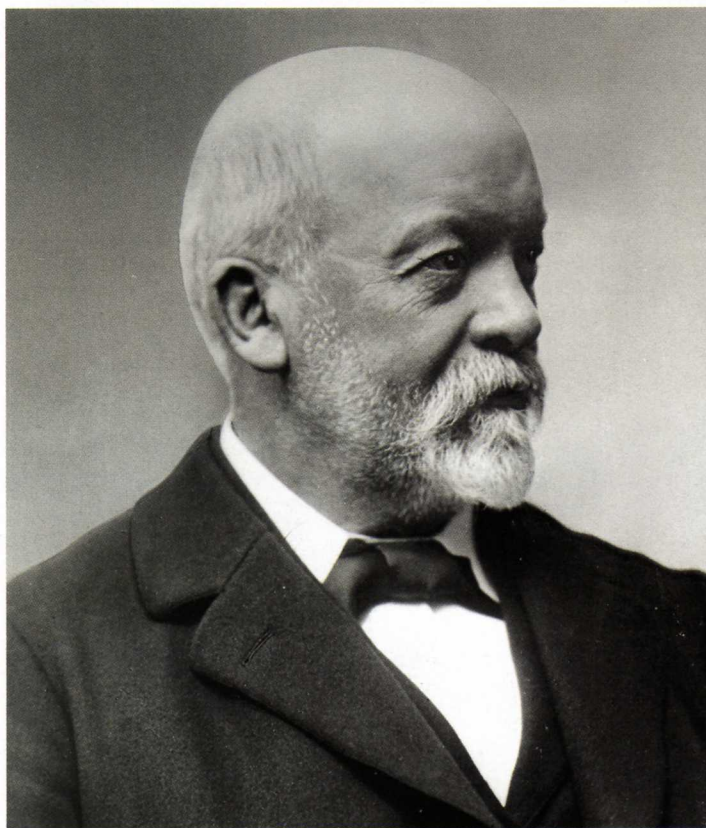
Один из осенних вечеров 1885 года с полным правом можно назвать звездным часом в истории автомобиля: инженеру Карлу Бенцу впервые удалось преодолеть на оборудованной двигателем трехколесной самоходной повозке расстояние в несколько сотен метров. Это событие стало отправной точкой в развитии современного автомобилестроения.

Первопроходец Бенц

Карл Фридрих Бенц родился 25 ноября 1844 года в городке Мюльбург, недалеко от Карлсруэ (Германия), в семье машиниста паровоза. Он изучал инженерное дело в Высшей политехнической школе Карлсруэ, затем работал на машиностроительных предприятиях.

Внизу слева: Готлиб Даймлер (1834–1900), изобретатель и создатель первого высокооборотного бензинового двигателя (1883), автомобильного колеса (1885) и первого моторизованного экипажа (1886).

Внизу справа: Карл Бенц (1844–1929), изобретатель и создатель первого автомобиля, запатентованного как «самодвижущийся экипаж Бенца» (1886).





такие моторы использоваться не могли — они устанавливались на стационарное оборудование.

С такой задачей мог справиться только высокооборотный двигатель на жидком топливе, достаточно легкий и обладающий необходимой мощностью. Однако идея создания автомобиля, давно увлекавшая Бенца, обрела реальность только после того, как начиная с 1884 года один за другим были объявлены недействительными несколько патентов на четырехтактные ДВС, имевшие многочисленные недостатки.

ДЕЛОВОЙ ПОРТРЕТ



КАРЛ БЕНЦ

1860: Поступает в Высшую политехническую школу Карлсруэ

1864: Работает слесарем и конструктором в Карлсруэ, Мангейме и Пфорцхайме

1871: Учреждает собственную инженерную компанию и открывает литейный завод в Мангейме

1877: Конструирует первый двухтактный двигатель. В 1880 году двигатель готов к эксплуатации

1883: Учреждает фирму «Benz & Cie. Рейнский завод газовых двигателей» в Мангейме

1885: Проводит дорожные испытания первого самодвижущегося экипажа

1886: Получает государственный патент № 37435 на трехколесное транспортное средство с газовым двигателем

Сотрудники учрежденной в 1883 году фирмы «Benz & Cie. Рейнский завод газовых двигателей»

В 27 лет Карл Бенц основал собственную компанию в Мангейме.

На принадлежащем ему механическом заводе в период с 1877 по 1880 годы был создан первый двухтактный газовый двигатель. Бенц был уверен в перспективности двигателя внутреннего сгорания, считая его более экономичной альтернативой паровой машины. Он сделал выбор в пользу двухтактного двигателя, поскольку четырехтактная система, предложенная фирмой «Otto & Langen» из Дойтца, была защищена патентом, а Бенц не хотел приобретать лицензию. Карл Бенц не получил патент на свой двигатель, но запатентовал ряд конструктивных деталей.

Первые годы учрежденной в 1883 году фирмы «Benz & Cie. Рейнский завод газовых двигателей» были очень тяжелыми. Продажи составляли всего около сорока двигателей в год. Для того чтобы выжить и развивать производство, этого было явно недостаточно. Низкооборотные силовые агрегаты представляли собой двухтактные двигатели, работавшие на светильном газе. В автомобилях

Первый самодвижущийся экипаж

Бенц и его сотрудники создали не просто новый четырехтактный двигатель, но и транспортное средство, на которое он устанавливался. Построенный в 1885 году моторизованный трехколесный экипаж, получивший название «Velociped», был оборудован колесами с проволочными спицами и обладал всеми элементами, характерными для автомобиля. Первый автомобиль был трехколесным (для простоты управления), четырехколесные модели появились позднее.

Первый автомобиль Бенца привлекал сочетанием двигателя и шасси. Это была не просто «повозка с мотором»: концепция Бенца предусматривала конструктивное единство ходовой части и двигателя, что стало поистине неоценимым вкладом в современное автомобилестроение. 29 января 1886 года Бенц получил государственный патент № 37435 на «трехколесное транспортное средство с газовым двигателем».

Патент де-факто являлся описанием общей технической концепции первого в мире «самодвижущегося экипажа».

Исторический курьез состоит в том, что недалеко от города, где жил и работал инженер Бенц, жил еще один пионер автомобилестроения, одновременно с Бенцем работавший над созданием самодвижущегося экипажа.

Сосед-конкурент

Готлиб Даймлер родился 17 марта 1834 года в Шорндорфе, в 30 километрах к востоку от Штутгарта (Германия). Он был вторым из четверых детей булочника Йоханнеса Даймлера. Готлиб окончил Штутгартскую высшую политехническую школу по специальности «машиностроение», затем работал на заводе по производству машин и локомотивов в Граффенштадене (Эльзас). Оттуда Даймлер на два года уехал в Англию. Некоторое время работал и в Париже. Далее последовали назначения техническим директором машиностроительных заводов в Ройтлингене и Карлсруэ.

Следующим местом работы стал завод газовых двигателей Отто и Лангена в Дойтце, недалеко от Кельна: в 1872 году Даймлер был принят на должность директора. Он вплотную занялся организацией производства и привлечением специалистов. Даймлер предложил своему другу Вильгельму Майбаху должность руководителя конструкторского отдела. Они познакомились в 1865 году в Ройтлингене, и Даймлер очень ценил Майбаха как талантливого инженера. Идеи и изобретения Майбаха стали важным подспорьем в работе Даймлера.



Отобранные Готлибом Даймлером сотрудники учрежденной в 1890 году в районе Зеельберг Бад Каннштадта компании «Daimler-Motoren-Gesellschaft»

Упрямец Даймлер

Николаус Аугуст Отто, тот самый человек, имя которого и по сей день носят современные четырехтактные двигатели внутреннего сгорания, вместе с Ойгеном Лангеном основал компанию «N.A. Otto & Cie.», ставшую предтечей завода газовых двигателей в Дойтце. Сотрудничество с Даймлером, который был моложе Отто всего на два года, сначала было очень успешным, однако со временем начались конфликты: мнения относительно оптимизации созданного Отто двигателя внутреннего сгорания значительно расходились. Трения привели к тому, что упрямому Даймлеру было предложено уйти.

В 1882 году Даймлер учреждает собственную фирму в городке Бад Каннштадт, недалеко от Штутгарта, за ним последует и Майбах. Уже год спустя Даймлер подает заявку на патент своего первого двигателя – четырех-

ДЕЛОВОЙ ПОРТРЕТ

ГОТЛИБ ДАЙМЛЕР



1848: *Начинает учиться оружейному делу*

1853: *Отправляется в Эльзас, где в течение четырех лет будет работать на машиностроительном заводе*

1857: *Поступает в Штутгартскую высшую политехническую школу*

1860-64: *Проходит обучение во Франции и Англии*

1865: *Знакомится с Вильгельмом Майбахом, ставшим впоследствии его компаньоном*

1872: *Назначается директором фирмы «Otto & Langen» в Дойтце*

1882: *Открывает конструкторское бюро в Бад Каннштадте*

1883: *Патентует свой первый четырехтактный двигатель*

1883: *Майбах и Даймлер строят первую деревянную «повозку» с двигателем внутреннего сгорания, ставят мотор на катер, затем на экипаж.*



В 1885 году в теплице своей виллы, переделанной под испытательную лабораторию, Даймлер проводит успешные испытания «повозки», на которую устанавливается разработанный им бензиновый двигатель.

«Автомобиль на стальных колесах», представленный Готтлибом Даймлером в 1889 году на Всемирной выставке в Париже. За рулем — Вильгельм Майбах, партнер и единомышленник Даймлера.



тактного мотора с воспламенением от калильной трубки. Летом 1885 года мотор устанавливается на деревянный мотоцикл.

«Повозка» Майбаха была всего лишь опытным образцом, а не прототипом транспортного средства, которое предполагалось усовершенствовать. За несколько месяцев до появления автомобиля Майбах создает первый в мире мотоцикл. В 1885-1886 годах бензиновый двигатель Даймлера устанавливается на прогулочный катер, курсирующий по Неккару. Растет число моторных лодок, двигатель устанавливается на управляемые летательные аппараты, на пожарную машину, используется для приведения в действие пожарного насоса. Майбах стремился доказать возможность применения двигателя в разных областях, и это ему удалось.

Встречались ли основатели автомобилестроения?

Считается, что Бенц и Даймлер никогда не встречались. Однако известно, что в 1897 году оба были приглашены в Берлин на торжества по случаю учреждения Центрально-Европейского объединения автопроизводителей. Поскольку ни тот, ни другой разговорчивостью не отличались, вполне возможно, что пионеры автомобилестроения сидели рядом в полном молчании.

Его руководитель и партнер Даймлер уделял внимание, главным образом, разработке и производству двигателей и, не в последнюю очередь, продаже лицензий. Средства, полученные от продажи лицензий компаниям разных стран, использовались для продолжения исследований и новых технических разработок.

К 1886 году Даймлер и Майбах установили на повозку одноцилиндровый двигатель рабочим объемом 0,5 л и мощностью 1,5 л.с. Создав «моторизованную повозку», а по сути первый четырехколесный автомобиль, они совершили настоящую революцию в автомобилестроении.

Сборка первого колеса радиоуправляемой модели AMG Mercedes C-класса DTM 2008

С первым выпуском «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» вы получаете колесный диск, покрышку, решетку радиатора, мягкий бампер и аксессуары для вашей радиоуправляемой модели. Узнайте все о приобретенных вами деталях, познакомьтесь с их функциями и устройством. Начните сборку вашей радиоуправляемой модели со сборки колеса.

Прежде чем приступить к сборке, внимательно изучите детали, которые вы получили с первым выпуском «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» – это поможет лучше узнать устройство вашей радиоуправляемой модели и избежать ошибок в работе.

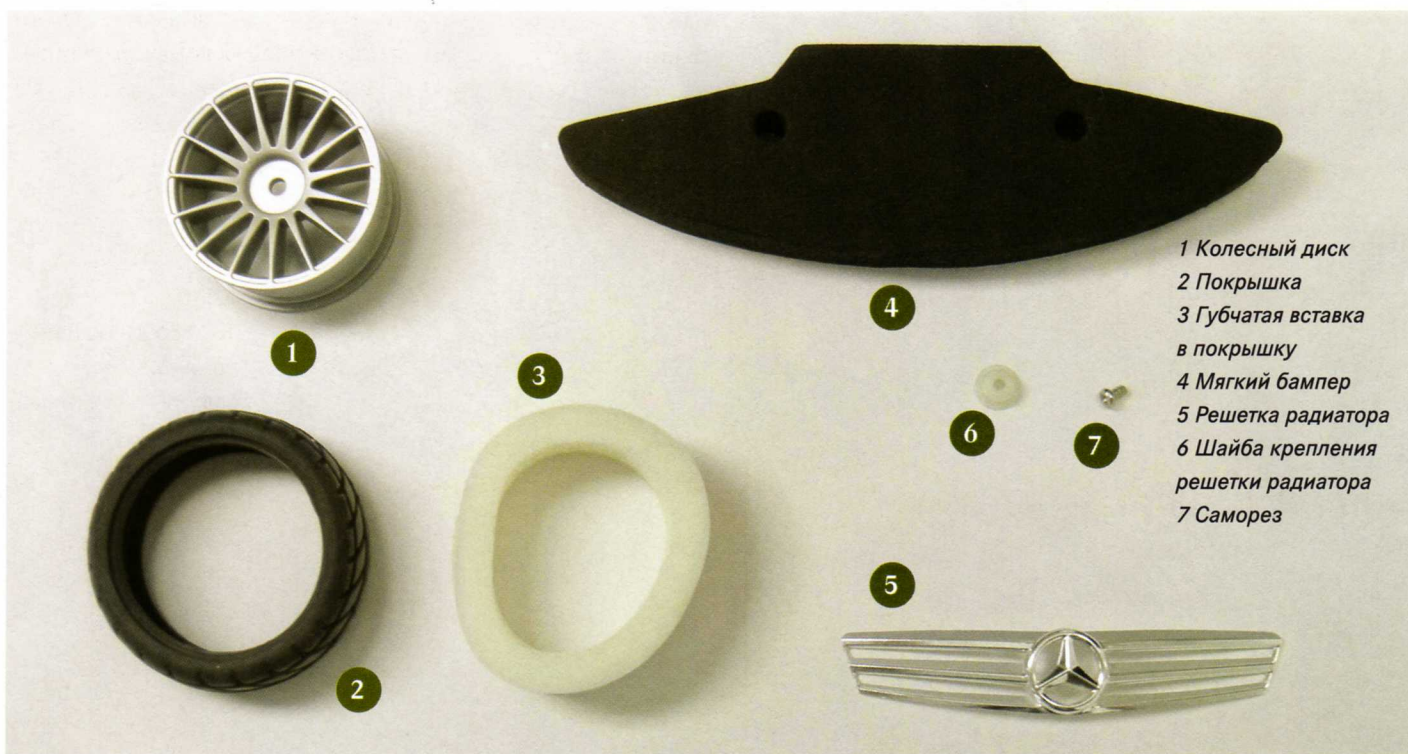
Детали колеса

Ваша модель представляет собой автомобиль с полным приводом, снабженный четырьмя колесами одинакового

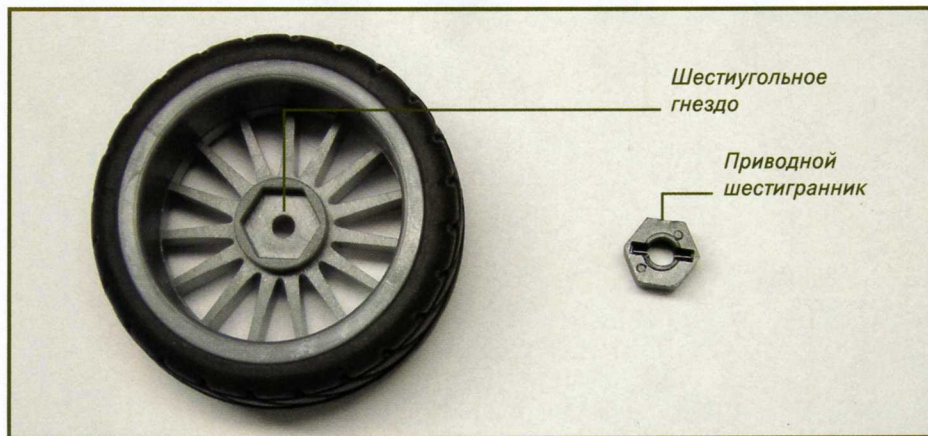
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки потребуются:

- НАЖДАЧНАЯ БУМАГА
- МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА (ЦИАНОАКРИЛАТОВЫЙ)



- 1 Колесный диск
- 2 Покрышка
- 3 Губчатая вставка в покрышку
- 4 Мягкий бампер
- 5 Решетка радиатора
- 6 Шайба крепления решетки радиатора
- 7 Саморез



можно использовать моментальный клей ЦА (цианоакрилат). Прежде чем начать работать с клеем, не забудьте внимательно прочитать правила безопасности, изложенные на упаковке.

Бампер и решетка радиатора

Передний бампер изготовлен из мягкого пенопласта. Он способен защищать шасси автомобиля, поглощая сильные удары. Эта деталь очень важна для обеспечения безопасности вашей модели и окружающих. Поэтому никогда не запускайте радиоуправляемую модель без мягкого бампера. Решетка радиатора представляет собой красивую пластиковую деталь, точную копию решетки радиатора настоящего AMG Mercedes C-класса DTM 2008. Она потребуется вам позже – при сборке кузова. В комплекте с решеткой радиатора идет саморез и шайба. На этом этапе сборки они вам не понадобятся, поэтому уберите их вместе с решеткой радиатора в безопасное место.

размера. Каждое колесо состоит из трех частей – колесного диска, покрышки и губчатой вставки. Колесный диск изготавливается из эластичного пластика. Это прочная и надежная деталь, способная поглощать вибрации и смягчать удары, защищая автомобиль от повреждений.

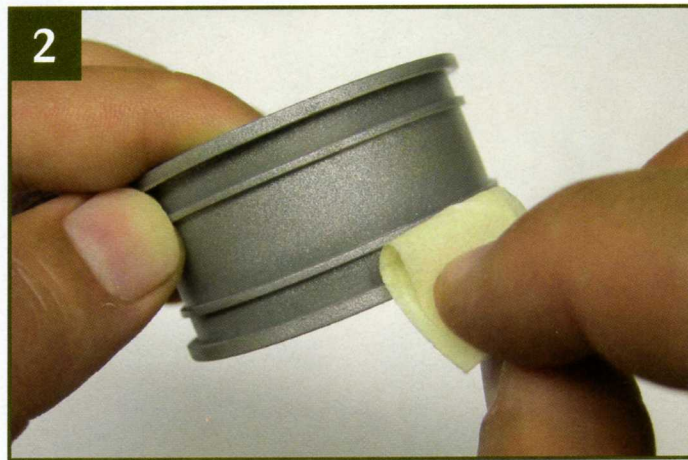
Структура колеса достаточно сложная. Гоночный 15-спицевый диск снабжен круглым отверстием в центре и двумя желобками в зоне соединения диска с шиной. Обратите внимание на ступицу колеса: с внешней стороны диска видно только круглое отверстие, а с внутренней это отверстие располагается в центре гнезда шестигранной

формы. Это гнездо предназначено для приводного шестигранника – небольшой, но очень важной детали, передающей тягу от привода на колесо.

Сделанная из специальной смеси покрышка обеспечивает автомобилю отличное сцепление с дорогой на высоких скоростях и крутых поворотах. Правильная форма покрышки поддерживается с помощью вложенной внутрь губчатой вставки. Для нормальной работы автомобиля шина с диском должны быть единым целым, поэтому важно надежно скрепить эти детали между собой. Точно выполнив описанные в инструкции действия, вы без лишних проблем получите хороший результат. Для склейки необхо-



1 Слегка обработайте наждачной бумагой внутренние края покрышки, на которые указывает красная стрелочка, с двух сторон.



2 Обработайте наждачной бумагой внешние края колесного диска по кругу (с двух сторон).



3

3 Положите покрышку на ладонь так, как это показано на фото, и вложите внутрь вставку.



4

4 Так должна выглядеть шина с вложенной в нее губчатой вставкой.



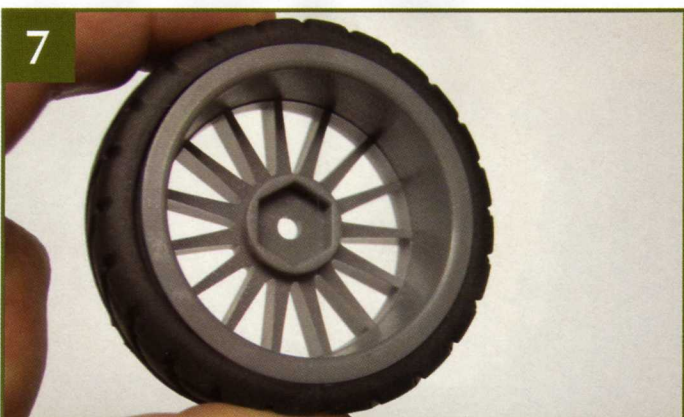
5

5 Поверните покрышку и наденьте ее на края колесного диска.



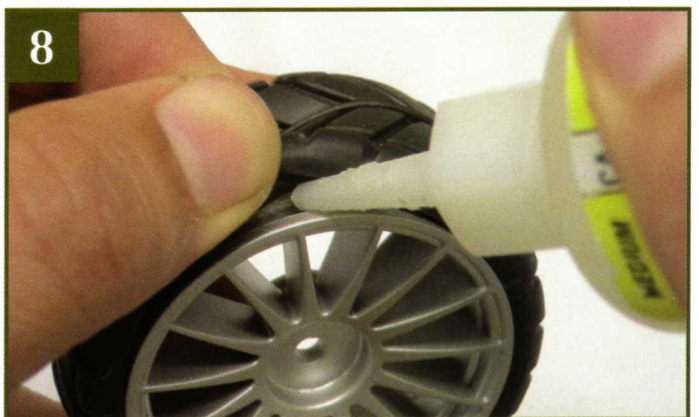
6

6 Удостоверьтесь, что края покрышки и края колесного диска в точности совпадают.



7

7 Проверьте внешнюю и внутреннюю стороны колеса.



8

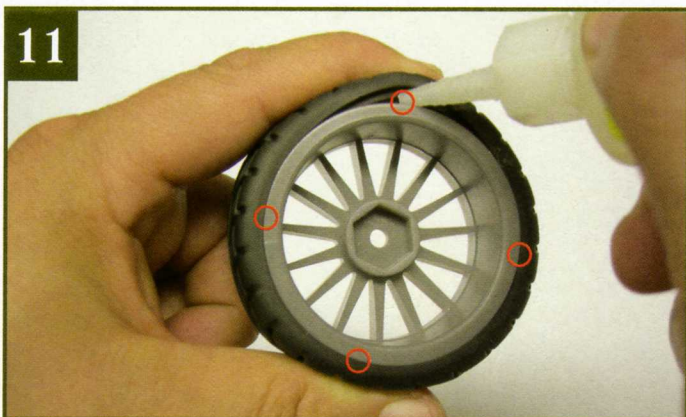
8 Слегка приподнимите покрышку и капните моментальный клей ЦА.



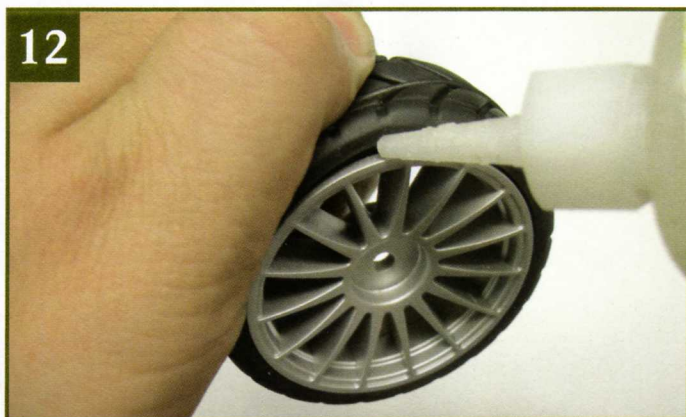
9 Прижмите покрышку к колесному диску и удерживайте в этом положении, пока клей не схватится.



10 Повторите операцию в точках, помеченных красными кружочками.



11 Склейте шину и диск в четырех точках с внутренней стороны.



12 Слегка приподняв непроклеенные края, промажьте небольшим количеством клея покрышку по кругу. Не используйте слишком много клея и не оставляйте непроклеенных участков.



13 Повторите эту операцию с внутренней стороны колеса и дайте клею как следует высохнуть.



14 Теперь шина надежно закреплена на поверхности диска. Ваше первое колесо готово. Оно понадобится вам при последующей сборке.

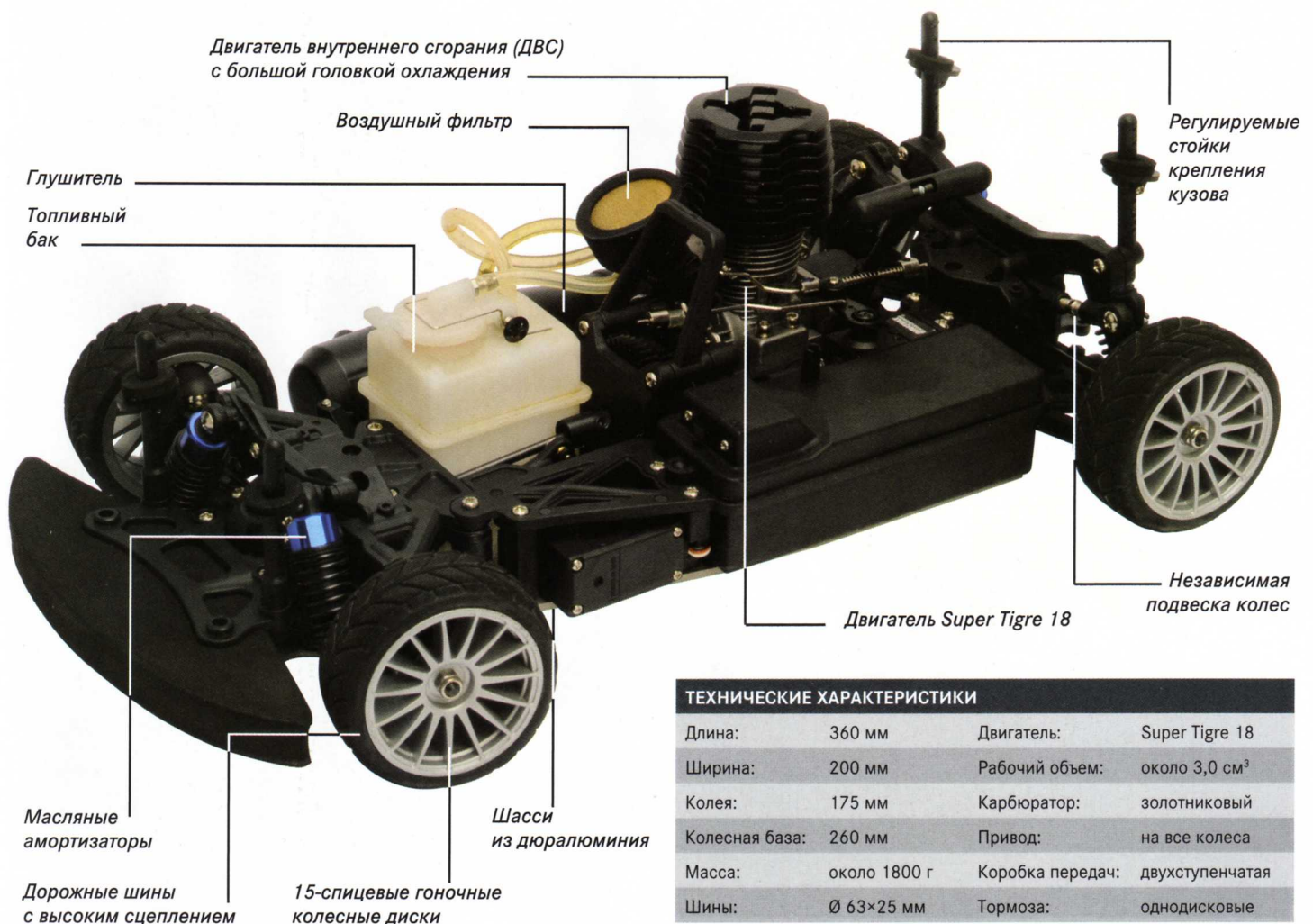
Модель AMG Mercedes C-класса DTM 2008

Под роскошным кузовом радиоуправляемого гоночного болида от фирмы Duratrax – детали и комплектующие, созданные с использованием новейших технологий: от сверхпрочной рамы и идеально настроенной ходовой части до мощного двигателя Super Tigre 18.

Вам предстоит собрать миниатюрную радиоуправляемую модель AMG Mercedes C-класса DTM 2008 с нитродвигателем – настоящий технический и технологический шедевр. Мы будем рассказывать вам об

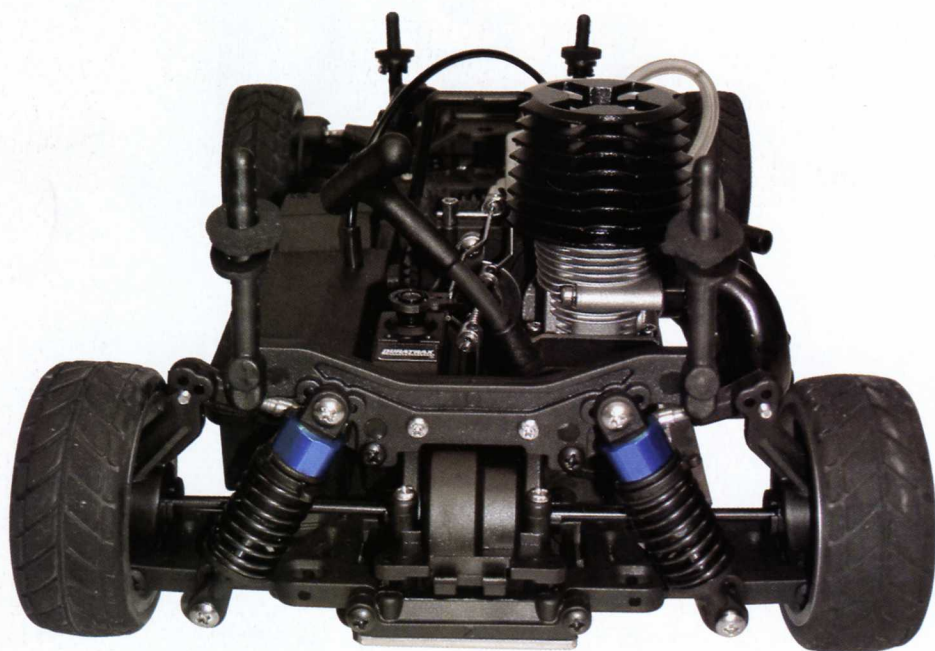
этой машине, демонстрируя ее самые сильные стороны. Но прежде всего вы должны узнать о том, что такое радиоуправляемая модель. Игрушка? Уменьшенная копия настоящего автомобиля? Ни то ни другое!

Радиоуправляемая модель – это самостоятельный механизм, созданный для высоких скоростей, адреналина и настоящего удовольствия. Модель может быть небольшой по размерам, но при этом обладать огромной, удивительной мощностью.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина:	360 мм	Двигатель:	Super Tigre 18
Ширина:	200 мм	Рабочий объем:	около 3,0 см ³
Колея:	175 мм	Карбюратор:	золотниковый
Колесная база:	260 мм	Привод:	на все колеса
Масса:	около 1800 г	Коробка передач:	двухступенчатая
Шины:	Ø 63×25 мм	Тормоза:	однорисковые



Радиоуправляемый гоночный болид DTM 2008

Ваша радиоуправляемая модель – это полноприводной дорожный автомобиль в масштабе 1:10, оборудованный агрессивным двухтактным нитродвигателем Super Tigre 18 объемом около 3,0 см³. Передача тяги осуществляется с помощью прочных стальных валов. Двухступенчатая коробка передач обеспечивает хороший крутящий момент и максимальную скорость. Если

необходимо затормозить, мощный односторонний тормоз остановит модель там, где нужно. Каждое колесо снабжено независимой подвеской с масляным амортизатором.

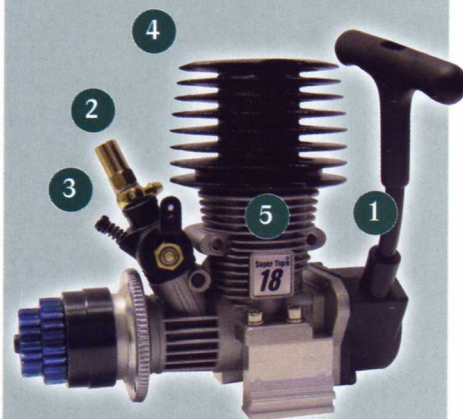
Покрышки высокого сцепления и прочное композитное шасси обеспечивают великолепное сцепление с дорогой даже в самых сложных условиях. Разработанный командой высококлассных инженеров AMG Mercedes C-класса DTM 2008 станет вашим проводником в мире радиоуправляемых моделей, где вы сможете быстро занять лидирующие позиции.



Тормоза AMG Mercedes DTM предназначены для использования в условиях гонок без всяких ограничений. Гоночные дисковые тормоза обеспечивают мощное замедление.

Шины с высоким сцеплением, регулируемая независимая подвеска и масляные амортизаторы гарантируют скоростное прохождение поворотов и впечатляющий дрифтинг.

Двигатель внутреннего сгорания Super Tigre 18



AMG Mercedes DTM 2008 оборудован двигателем Super Tigre 18 рабочим объемом около 3,0 см³, который вам предстоит собрать самостоятельно! Двигатель представляет собой настоящий двухтактный ДВС, запускаемый при помощи тросика 1. Для работы двигателя используется смесь нитрометана. Игла карбюратора 2 позволяет отрегулировать состав смеси. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через верхнее отверстие для воздуха 3. Установленная в головке цилиндра свеча накалывания 4 используется для воспламенения смеси внутри цилиндра 5. Производимый взрыв приводит в движение поршни и коленчатый вал.

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

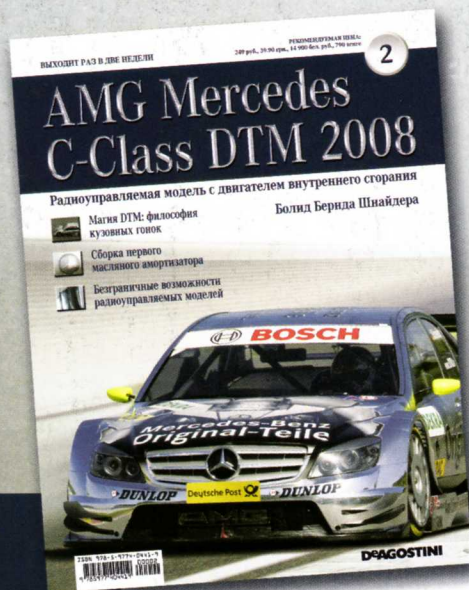


Комплект для сборки колеса вашего радиоуправляемого гоночного болида AMG Mercedes С-класса DTM 2008.

ДОПОЛНИТЕЛЬНО: мягкий бампер и решетка радиатора для вашей модели.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 2) и полный комплект деталей для сборки первого масляного амортизатора вашего гоночного автомобиля. ДОПОЛНИТЕЛЬНО: заднее крыло с комплектующими и наклейка на капот.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Гоночная серия DTM, выпуск которой начался более 20 лет назад, задумывалась как увлекательное автоспортивное мероприятие без высоких материальных затрат.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



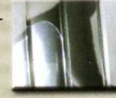
Выполняем сборку первого масляного амортизатора гоночного болида DTM, функционирующего так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

АВТОМОДЕЛИЗМ ГОНКИ



Вас ждет знакомство с самыми популярными масштабами, моделями и типами двигателей, рассказы об интересных мероприятиях, где можно найти друзей и единомышленников.

АВТОМОДЕЛИЗМ СОВЕТЫ



Успех радиоуправляемой модели во многом определяется качеством покрышек. Вы узнаете о наиболее популярных рисунках протектора и составах резины.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774



DEAGOSTINI