

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Магия DTM: философия  
кузовных гонок

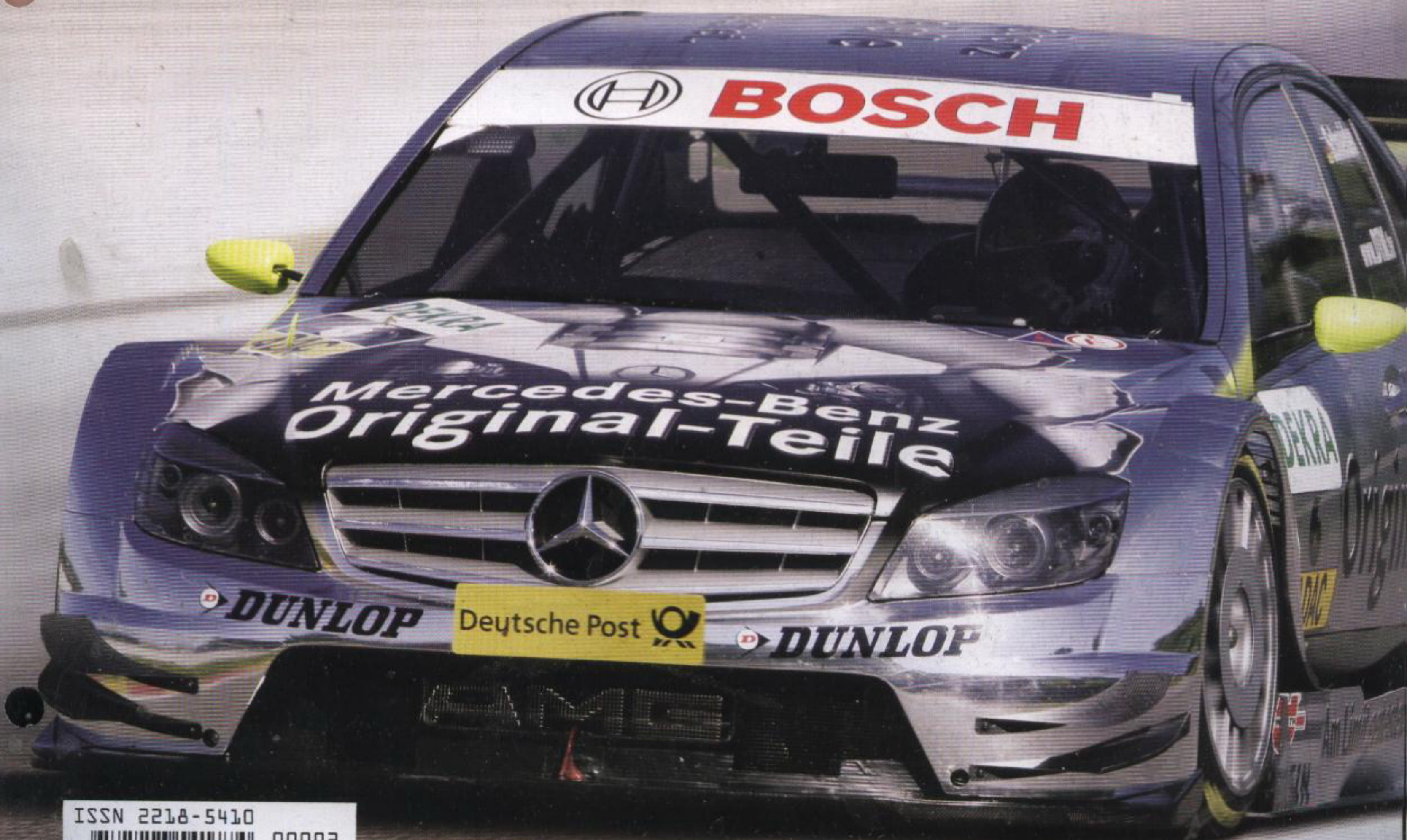


Сборка первого  
масляного амортизатора



Безграничные возможности  
радиоуправляемых моделей

Болид Бернда Шнайдера



ISSN 2218-5410



00002

9 772218 541774

DeAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

2

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Чемпионаты DTM – это скорость, интрига, зрелищность, мастерство. Более 20 лет DTM остается одной из самых популярных в Европе кузовных гонок.

03–06

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получаете все необходимые детали для сборки первого масляного амортизатора вашей радиоуправляемой модели.

05–08

## АВТОМОДЕЛИЗМ. ГОНКИ

Автомобили, самолеты, вертолеты, гоночные катера и парусники – в мире радиоуправляемых моделей каждый найдет то, что ему по душе.

03–04

## АВТОМОДЕЛИЗМ. СОВЕТЫ

Правильный выбор рисунка протектора и состава резины обеспечит вашему гоночному болиду хорошее сцепление с дорогой и необходимую маневренность.

05–06



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск № 2, 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:	Николаос Скилакис
Главный редактор:	Анастасия Жаркова
Финансовый директор:	Наталья Василенко
Коммерческий директор:	Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:	Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту:	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. Саксаганского, 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 Агостині»

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 розничная цена: 249 руб.  
Розничная цена: 39,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить 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» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 22.10.2010



# Магия DTM: философия кузовных гонок

Кузовные гонки DTM переживают настоящий бум. Десятки тысяч болельщиков приезжают посмотреть захватывающие спортивные состязания. Болиды проносятся совсем рядом со зрителями, заставляя их почувствовать себя участниками событий. Однако история этой популярной серии автогонок знала и другие, не столь счастливые времена...



Вот уже более 20 лет DTM — синоним автоспорта экстра-класса, одна из самых популярных в Европе кузовных гонок. В чемпионатах DTM блистали звезды автоспорта — Клаус Людвиг, Жан Алези, Хайнц-Харальд Френтцен, Мика Хаккинен и Бернд Шнайдер. В финале серии гонок

сезона 1990 года в качестве гостя выступил молодой пилот Михаэль Шумахер.

Секрет успеха DTM — в профессионализме участников, честных дуэлях, бескомпромиссной борьбе. Близость к зрителям делает гонки по-настоящему захватывающим зрелищем. Болельщики — всегда желанные гости в ла-

Звезды, дуэли, рев двигателей... DTM предлагает все, что так ценят поклонники автогонок. Двукратный чемпион Формулы 1, любимец публики Мика Хаккинен (фото в центре).

гере гонщиков. Теперь в рамках дня открытых дверей, получившего название «Pitwalk», зрители могут заглянуть и в «святая святых» — боксы команд.

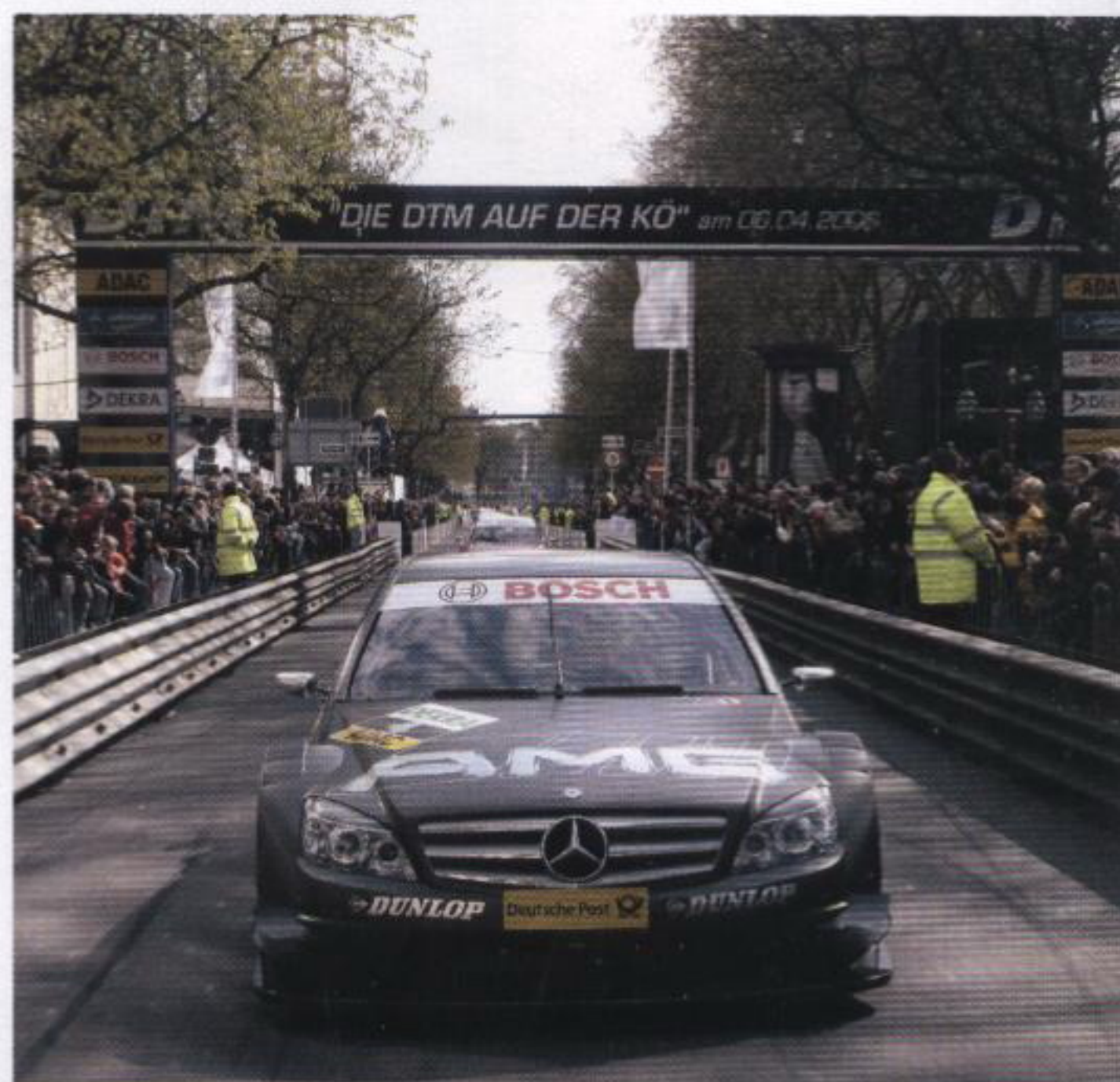
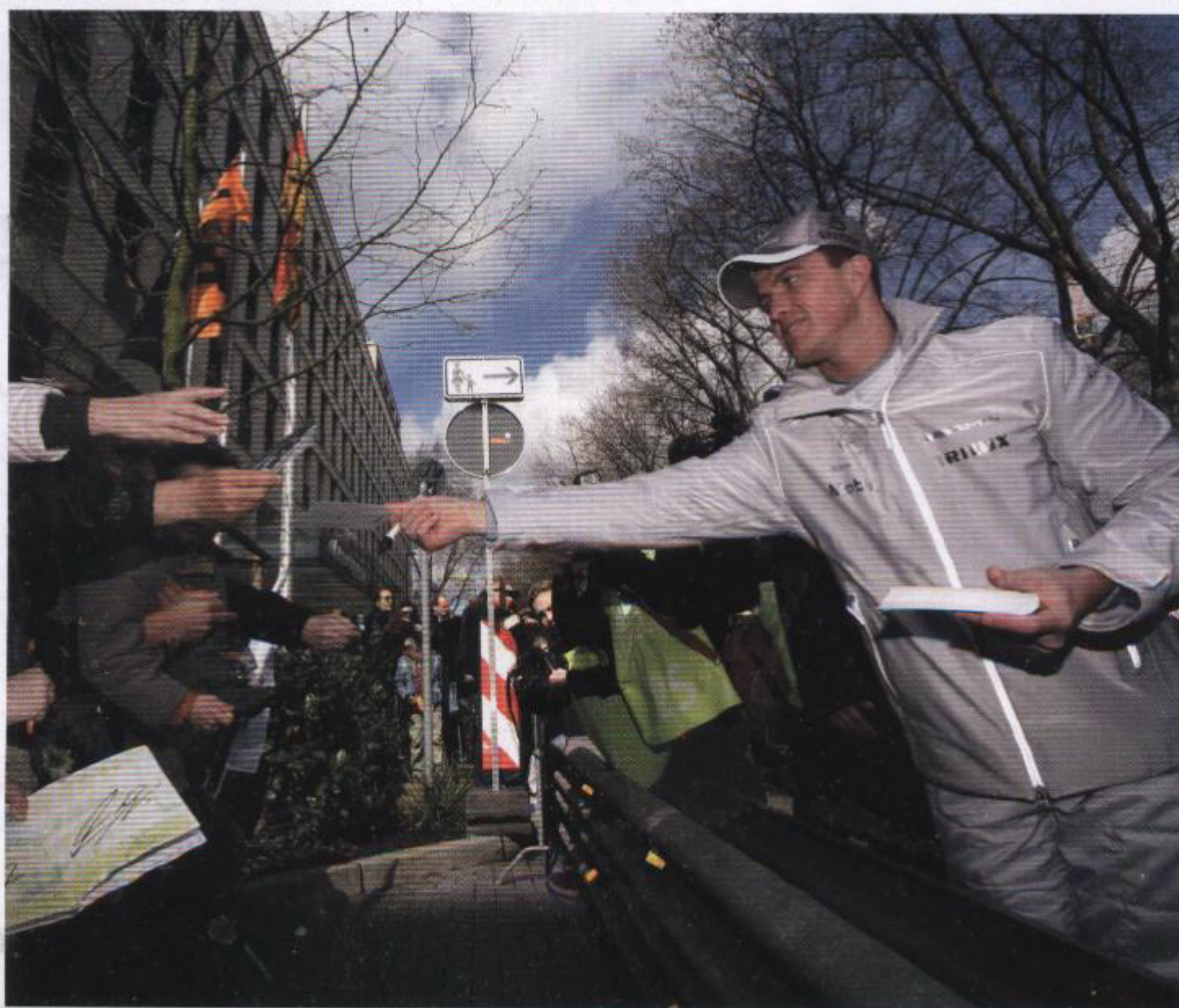


Обязательный ритуал – «купание в толпе»: так поклонники могут увидеть своих кумиров. Для многих болельщиков DTM – это главное событие гоночного уикенда. Бывшие асы Формулы 1 Мика Хаккинен и Ральф Шумахер стали в полном смысле слова народными героями.

### Безопасность превыше всего

Организаторы DTM делают ставку не только на близость к зрителям, которых завораживают дизайн и звук «чистокровных» гоночных болидов, но и на равенство возможностей команд-участников, прозрачность регламента и снижение затрат.

Бывший пилот Формулы 1 Ральф Шумахер раздает автографы многочисленным поклонникам.



В центре внимания: презентация автомобилей DTM сезона-2008 привлекла большое число посетителей.

После запрета на электронные ассистирующие системы на первый план выходит мастерство пилота.

К моменту возобновления чемпионатов DTM в 2000 году было предписано использование 8-цилиндровых двигателей, четко определены и остальные технические характеристики автомобиля. Основные компоненты, например коробка передач и дифференциал, заднее антикрыло, блок управления двигателем, шины и тормоза, должны иметь единую спецификацию или даже одного производителя. Каждый из двух зарегистрированных пилотов команды в течение всего сезона обязан обходиться тремя двигателями и шестью комплектами передних и задних тормозных дисков. Чтобы уравновесить шансы команд и уменьшить разброс результатов, модели предыдущего года получают преимущество по массе в сравнении с новыми моделями.

Безопасность пилотов превыше всего. Высокая степень защиты достигается за счет карбонового каркаса и системы защиты головы и шеи Head and Neck Support System (HANS). С 2002 года использование системы HANS стало обязательным условием участия в гонках.



Фирменный стиль DTM — захватывающая спортивная борьба и впечатляющие обгоны, как те, что Роланд Аш увидел в зеркале заднего вида своего AMG-Mercedes-Benz 190 E во время гонок на аэродроме Майнц-Финтен в 1989 году.

## Гонки с богатой историей

У гоночной серии DTM давние традиции. В 1972 году Хьюго Эмде, Йохен Нерлаш и Фритц Ютнер провели германский гоночный чемпионат Deutsche Rennsportmeisterschaft (DRM) с участием силуэт-прототипов. В гонках праздновали победу легенды автоспорта — Вальтер Рерль на Opel Kadett GT/E, Рольф Штоммелен, Йохен Масс, Штефан Беллоф и Ханс-Йоахим Штук (по прозвищу «Штрицель»). В 1972 году Штук стал первым чемпионом на Zakspeed Ford Capri RS.

С 1977 года разрешается установка турбированных двигателей. Их рабочий объем должен быть в 1,4 раза меньше, чем у болидов с атмосферным двигателем. В 1982 году Международная федерация автоспорта (FISA) изменила регламент гонок, допустив к участию спортивные прототипы группы C, что немедленно привело к резкому увеличению бюджета. Многим частным командам такая «техническая гонка вооружений» оказалась не по карману. Именно это обстоятельство привело к закрытию DRM.

Германская Высшая Национальная комиссия по автоспорту (ONS) отреагировала на это проведением в 1984 году гоночной серии на кузовных прототипах, в которой победил Фолкер Штрисек, позднее возглавивший отделение Opel Motorsport.

Так родился Германский чемпионат по кузовным гонкам Deutsche Produktionswagen Meisterschaft, позд-



нее переименованный в Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM). Приняв регламент, уравнивший участников с точки зрения технических возможностей болида (рабочий объем и мощность двигателя, наличие турбонаддува), организаторы гарантировали «бесклассовое автомобильное общество».

«Старая новая» концепция оказалась успешной: с 1988 года начался расцвет гонок DTM, в которых участвовали марки BMW, Ford, Mercedes-Benz и Opel. Ford выбыл после запрета турбированных двигателей. Его место занял Audi. После ухода Audi нишу заполнил Alfa Romeo. Список чемпионов можно читать как «Who is Who» автогонок. Здесь побеждали «Штрицель» Штук, Клаус Людвиг (трехкратный чемпион), Роберто Равалья, Никола Ларини и Бернд Шнайдер. С ростом популярности среди болельщиков и повышением престижа DTM заводские команды стали использовать все больше технических новинок. В середине 90-х годов началась вторая волна «гонки вооружений»: автомобили для кузовных гонок превратились в высокотехнологичные болиды, что, в свою очередь, привело к лавинообразному росту затрат.

## Ханс Вернер Ауфрехт



Свои успехом DTM в большой степени обязан Хансу Вернеру Ауфрехту. В 1988 году он становится президентом «ITR e.V.» — компании-организатора DTM. С этого времени Ауфрехт приводит автомобили Mercedes-Benz к победам в германском кузовном чемпионате: сначала в качестве руководителя тюнингового ателье AMG, а с 1999 года — шефа новой фирмы HWA. Он отходит от оперативного бизнеса в сфере автогонок и сосредотачивается на руководстве ITR. За заслуги в области гоночного спорта 4 июля 2000 года уроженцу города Гросаспах был вручен Крест за заслуги перед Федеративной Республикой Германия.





Дизайн гоночных болидов и серийных автомобилей во многом схож: это сближает «новые» DTM с предыдущими сериями кузовных гонок. На фото: Бернд Шнайдер на AMG Mercedes CLK перед Opel Astra V-8 Coupé (Хоккенхайм 2000).

зацией) и автопроизводителями был разработан регламент, вернувший гонкам их первоначальный «народный» характер. С тех пор строгие технические ограничения, касающиеся шасси и двигателей, обеспечивают соблюдение двух основных принципов: во-первых, затраты не должны выходить за рамки, гарантирующие равенство шансов; и во-вторых, гонки должны оставаться увлекательным, захватывающим зрелищем. Под аналогом серийного кузова скрываются настоящие гоночные болиды.

Расчеты организаторов сразу же оправдались. Участники-учредители — Mercedes-Benz, Opel и поддерживаемая Audi команда Abt — к удовольствию зрителей устроили интереснейшие состязания. «Мистер DTM» Бернд Шнайдер

стал одним из последних чемпионов «старых» DTM и одним из первых чемпионов «новых».

Но и это не все! Еще три раза (в 2001, 2003 и 2006 годах) Шнайдер был лучшим в общем зачете и признан самым успешным пилотом за всю историю DTM.

Тем не менее, DTM не превратилась в шоу одного актера. Чемпионский титул завоевывали Гэри Паффет (Mercedes-Benz, 2005), Лорент Айелло (Abt-Audi TT-R, 2002) и Маттиас Экстрем (Audi A4 DTM, 2004/2007).

DTM не утратило популярности. В 2008 году презентацию на Кенигсаллее в Дюссельдорфе посетили около 200 тысяч поклонников — это еще один рекорд! Не уменьшается и аудитория телевизионных болельщиков. Победу Микки Хаккинена в Мугелло в 2007 году наблюдали более двух миллионов человек, то есть примерно 14,7 % телезрителей. Эти цифры свидетельствуют о прекрасных перспективах новых чемпионов DTM.

Попытка повторить успех DTM на международной арене (в качестве ITC) не удалась. В конце 1996 года на заполненной болельщиками трассе в Хоккенхайме состоялось прощание с DTM. На лицах зрителей были слезы.

## DTM возвращается!

Но обновленный, более экономичный регламент уже ждал своего часа. Работа над новыми автомобилями пока держалась в тайне. На Мотор-шоу 1998 года в Эссене марка Opel представила купе Astra. Затем последовало купе Mercedes-Benz CLK. И вот уже в конце мая 2000 года болельщики праздновали в Хоккенхайме возвращение популярной серии гонок.

Организаторы учли прошлые ошибки. Совместно с ITR (головной органи-

Правление объединения «ITR e.V.» — организатора чемпионата DTM (слева направо): Вальтер Мертес (маркетинг), Ханс-Юрген Абт (спортивные и специальные вопросы), Ханс Вернер Ауфрехт (президент), Томас Бетцлер (вице-президент), Юрген Пиппиг (связи с общественностью).





# Сборка первого амортизатора радиоуправляемой модели

Масляный амортизатор состоит из большого количества деталей, тщательно продуманных и качественно выполненных. Соберите амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

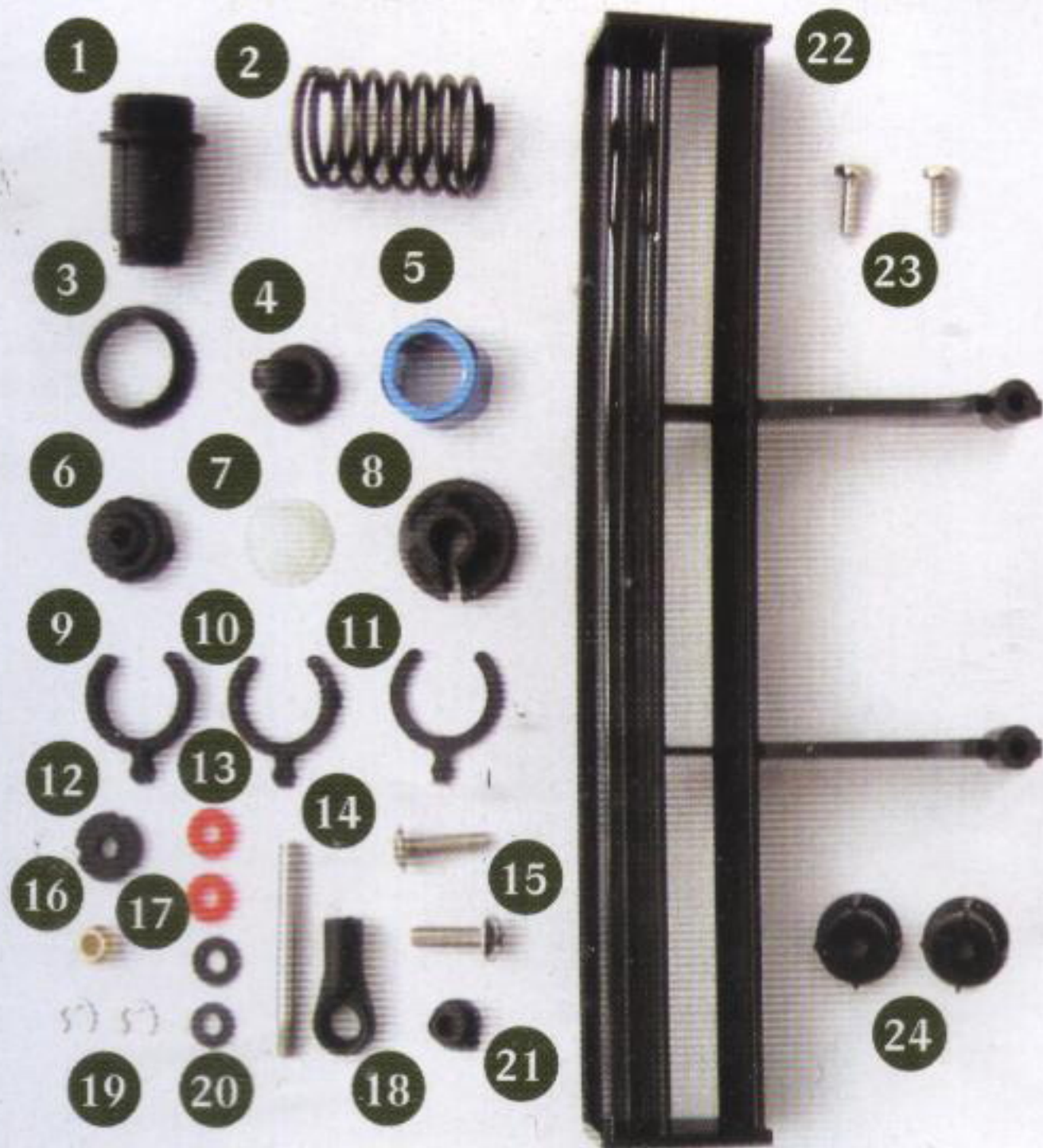
С этим выпуском вы также получаете заднее крыло и наклейку на капот.

**В**ашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать первый амортизатор и узнать, как он работает.

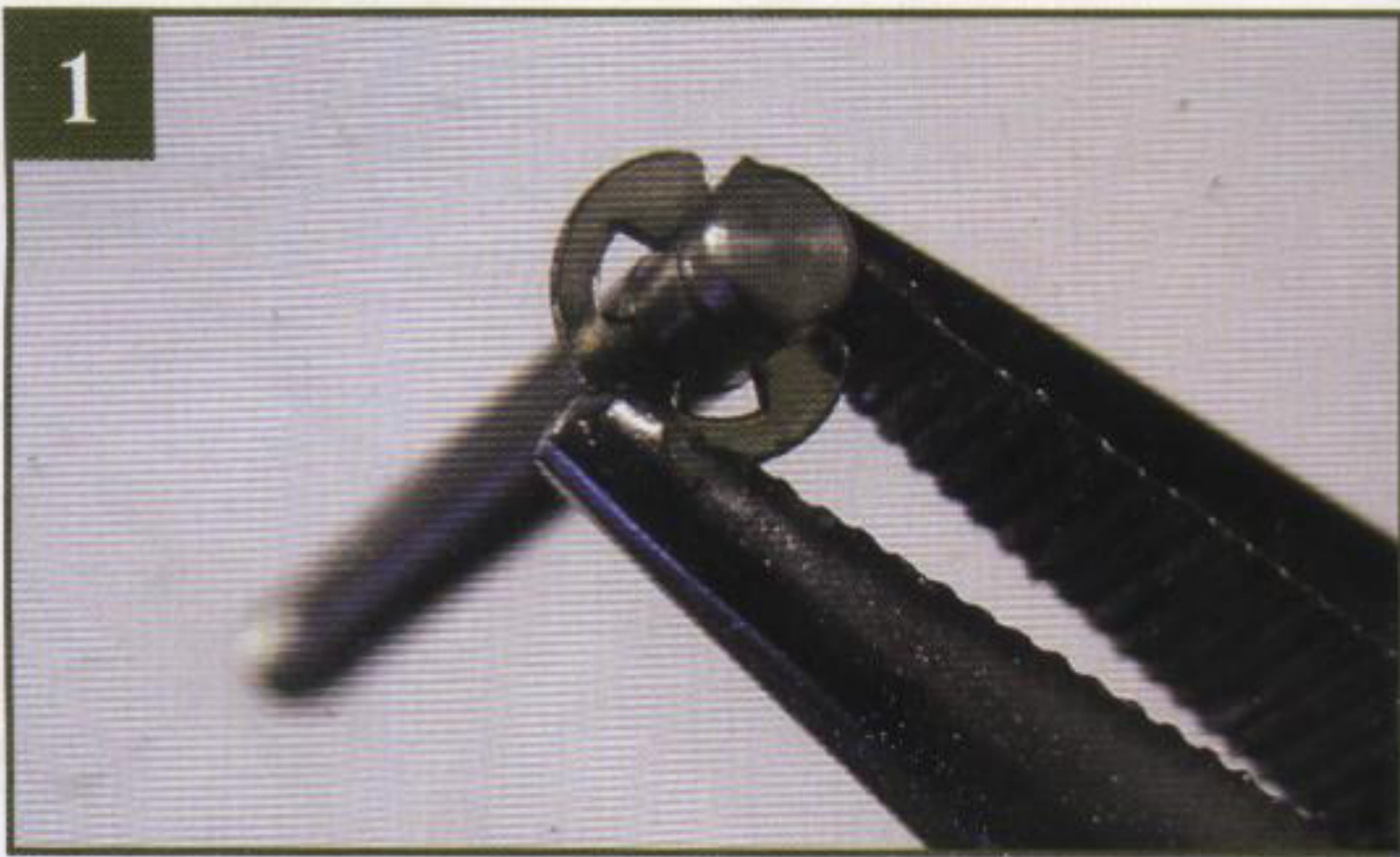
## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

- КРУГЛОГУБЦЫ
- МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА  
(поставляется с одним из следующих выпусков)

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 1 Корпус амортизатора 23 мм               | 13 Уплотнительное кольцо, 2 шт.       |
| 2 Пружина амортизатора                    | 14 Шток амортизатора                  |
| 3 Верхний упор пружины                    | 15 Винт с полукруглой головкой, 2 шт. |
| 4 Крышка                                  | 16 Шар                                |
| 5 Верхняя алюминиевая крышка амортизатора | 17 Пластиковая шайба (большая)        |
| 6 Днище                                   | 18 Наконечник                         |
| 7 Диафрагма                               | 19 Е-клипса (стопорная шайба), 2 шт.  |
| 8 Нижний упор пружины                     | 20 Пластиковая шайба (малая)          |
| Регулировочные шайбы амортизатора:        | 21 Втулка крепления амортизатора      |
| 9 – 3 мм                                  | 22 Заднее крыло с 2 держателями       |
| 10 – 2 мм                                 | 23 Саморезы, 2 шт.                    |
| 11 – 1 мм                                 | 24 Держатель заднего крыла, 2 шт.     |
| 12 Поршень амортизатора                   | 25 Наклейка на капот                  |







**1** На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи круглогубцев установите E-клипсу на нижнюю канавку.



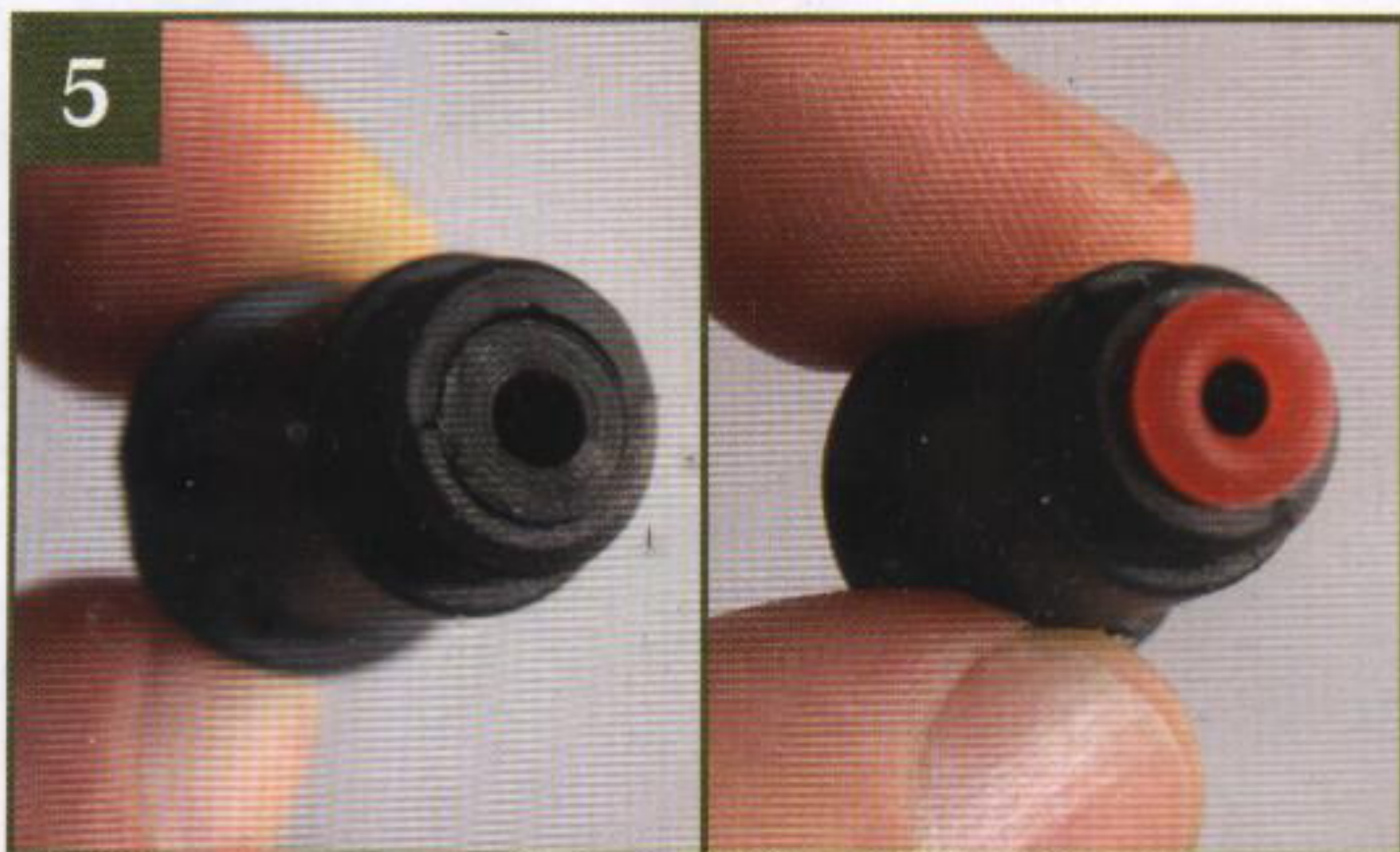
**2** Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на E-клипсу.



**3** Зафиксируйте поршень на штоке второй E-клипсой.



**4** На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца. Вставьте в гнездо одно из двух колец.



**5** Вставьте малую пластиковую шайбу над установленным кольцом, затем вставьте в гнездо второе уплотнительное кольцо.



**6** Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Затяните ее плотно, но не перетягивайте.





**7** Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла. Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.



**8** Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.



**9** Удерживая шток амортизатора круглогубцами, навинтите наконечник амортизатора на поршень (до конца резьбы).



**10** Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.



**11** Подождите пять минут, чтобы из амортизатора вышел весь лишний воздух.



**12** Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку амортизатора.





**13** Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.



**14** Закройте амортизатор крышкой.



**15** Наденьте на корпус верхний упор пружины.



**16** Уприте пружину в верхний упор.



**17** Зафиксируйте пружину, установив на поршень нижний упор пружины.



**18** Завершите сборку первого амортизатора, установив на позиции, обведенные красным, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.



# Приглашение в мир радиоуправляемых моделей

Модели с дистанционным управлением могут быть любыми — от гоночных болидов, таких как AMG Mercedes C-класса DTM 2008, до внедорожников класса «Monstertruck», вертолетов, самолетов и кораблей.

**Н**ичто так не пробуждает фантазию, как движение. Мечта о полетах, желание сесть за руль гоночной машины или катера, подчинить себе стихию или ощутить полный контроль над автомобилем — моделизм позволяет хотя бы на время утолить жажду свободы и приключений, живущую в любом из нас.

Не каждый способен стать пилотом, капитаном корабля или автогонщиком, зато можно создать управляемую модель практически любого транспортного средства. Автомобиль, самолет, вертолет, гоночный катер или парусник — в мире радиоуправляемых моделей каждый найдет то, что ему по душе.

## Что означает аббревиатура RC?

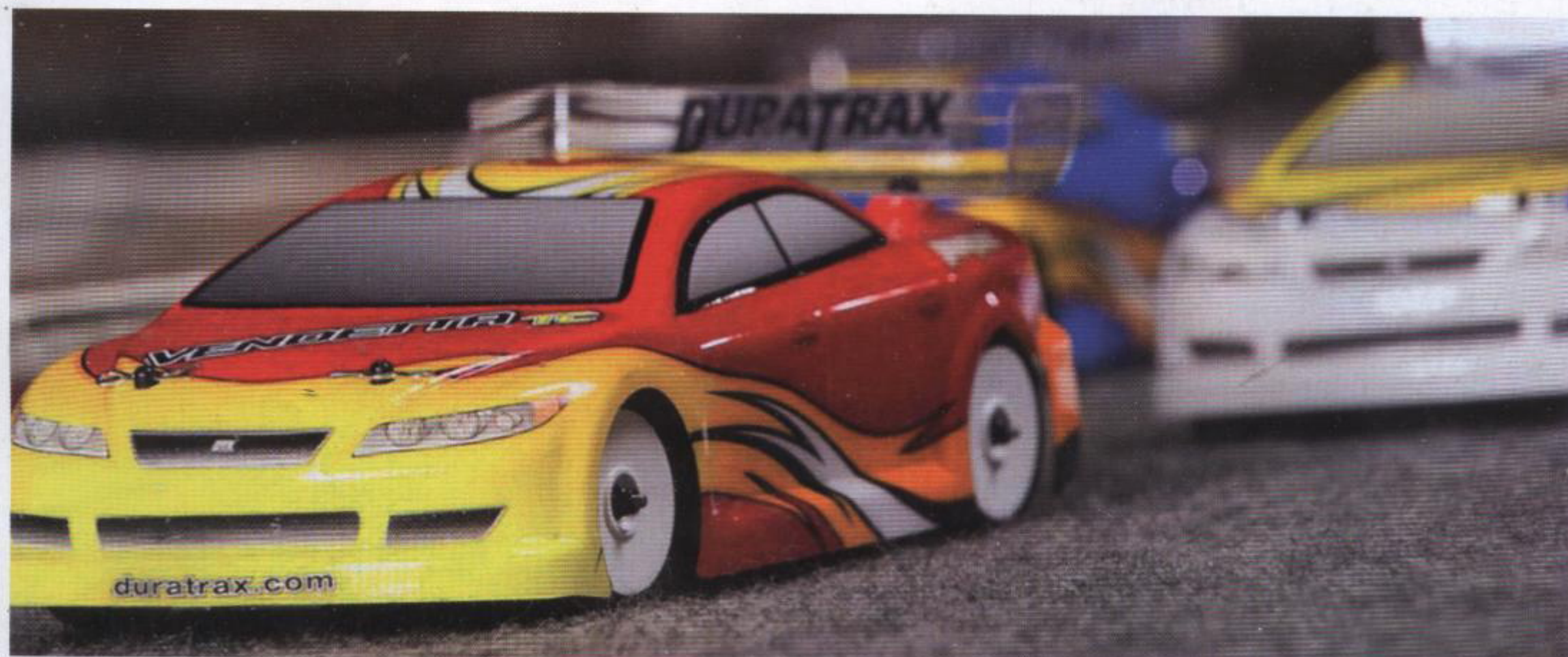
Если речь идет о точном воспроизведении деталей, то здесь бесспорно привлекают стационарные модели. Сделать решающий шаг от изготовления модели до участия в спортивных соревнованиях можно только после оснащения модели дистанционным радиоуправлением — RC (от англ. *radio control*).

Принцип прост: пилот держит в руках передатчик — либо пульт с рычагами управления, либо «пистолет» со спусковым механизмом — и рулевое колесо. Все движения передаются на



Все под контролем: с высоты водительской трибуны открывается прекрасный обзор, а пульт дистанционного управления обеспечивает идеальный контроль.

Все по-настоящему: от дизайна и технических характеристик — до организации гонок. Радиоуправляемые модели не боятся сравнения с оригиналом.







приемное устройство – антенну радиоуправляемой модели. Установленные на борту модели небольшие электродвигатели (их еще называют сервомоторами) выполняют команды для совершения маневра, разгона и торможения.

Первые радиоуправляемые модели появились в середине 60-х годов в США и Западной Европе, а затем и в Японии.

В то время как технологии подверглись значительному усовершенствованию



Чтобы вертолет выполнял фигуры высшего пилотажа, необходима 5-канальная система RC и мастерство управления (фото сверху).

В соревнованиях внедорожников (фото внизу) еще в большей степени, чем в асфальтовых гонках, успех зависит от состояния и характера трассы. Захватывающие поединки и впечатляющие прыжки в равной мере восхищают и водителей, и зрителей.

нию по всем параметрам (мощность двигателей, устойчивость, настройки шасси и т.д.), принцип радиоуправления остался неизменным.

### Максимальная мощность в малом формате

Современные радиоуправляемые модели приводятся в движение электродвигателем или двигателем внутреннего сгорания (ДВС). В первом случае на них устанавливаются аккумуляторы. Такие модели легки в управлении и подойдут для новичков. Тем не менее, некоторые электроуправляемые модели по своим характеристикам практически не уступают моделям с ДВС.

«Венец творения» – радиоуправляемые двигатели внутреннего сгорания. Эти небольшие агрегаты настолько совершенны, что позволяют достигать 35 000 об/мин и развивать скорость свыше 140 км/ч, что с учетом их размеров превосходит характеристики «больших» образцов.

## Объединения автолюбителей и Интернет-форумы

*Любители радиоуправляемых моделей есть по всему миру. Воспользовавшись Интернетом, вы легко найдете клубы и объединения поклонников этого замечательного хобби. Среди официальных организаций, которые занимаются проведением чемпионатов для разных категорий радиоуправляемых моделей, стоит отметить, в первую очередь, IFMAR – Международную федерацию автомобильного спорта ([www.ifmar.org](http://www.ifmar.org)). Европейским аналогом IFMAR является EFRA – Европейская автомобильная федерация. На сайте [www.efra.ws](http://www.efra.ws) – полный календарь гонок и новости из мира радиоуправляемых моделей.*

*В Интернете существует также множество форумов по радиоуправляемым моделям. Здесь вы найдете советы и рекомендации практически по любой радиоуправляемой модели и сможете приобрести запчасти по выгодной цене.*



## Шины с улучшенным сцеплением

Благодаря специальному составу резины шины вашего гоночного болида подойдут для любого типа асфальтового покрытия. Поскольку повышенное сцепление зачастую приводит к более быстрому износу, опытные автолюбители выбирают шины разной твердости.

**Ш**ины радиоуправляемой модели, как и настоящего автомобиля, выполняют важную задачу – обеспечивают контакт с покрытием. Только так создается необходимое тяговое усилие и предотвращается буксование.

Основное отличие между шинами «больших» автомобилей и воспроизводящих их моделей – в той массе, которая приходится на каждую покрышку.

В радиоуправляемых моделях используются самые разные шины, в зависимости от типа покрытия (дорога/бездорожье), особенностей трассы и требований пилота к автомобилю. В одних случаях выгоднее использовать слики, в других – шины с глубоким протектором.

В большинстве случаев модель весит не более двух килограммов. Таким образом, на каждую покрышку приходится не более 500 граммов. Такую массу шина может нести самостоятельно, за счет стабильности формы. Поэтому она не накачивается воздухом, как шина «большого» автомобиля.

Шины внедорожников с глубоким рисунком протектора изготавливаются из твердой резиновой смеси, позволяющей нести массу без значительной деформации. Для покрышек шоссейных гоночных машин применяется более мягкий состав резины, обеспечивающий лучшее сцепление с асфальтовым покрытием.



Хорошие шины важны не только в экстремальных условиях бездорожья: они обеспечивают сцепление с дорожным покрытием и необходимую маневренность.





## Измерение твердости по Шору



Портативный прибор для определения твердости. Изгла 1 устанавливается на исследуемый фрагмент шинной резины. При помощи регулировочного винта 2 фиксируется нагрузка 12,5 Ньютон (при измерении по Шору А) или 500 Ньютон (при измерении по Шору D). Шкала 3 показывает твердость по Шору. При этом 0° соответствует вхождению иглы на 2,5 мм, а 100° — вхождению иглы на 0 мм. Чем выше значение по шкале, тем выше жесткость материала шины.

Шлифовальная машина используется для точной доводки протектора покрышек из микропористой резины перед шоссейными гонками.

Для того чтобы шины не деформировались в процессе гонок, используют вставки из пеноматериала.

## Правильный выбор протектора

Как и у настоящих автомобилей, рисунок протектора выбирается в зависимости от качества дорожного покрытия. В условиях жесткого бездорожья и для преодоления экстремальных подъемов лучше подойдут ребристые шины внедорожников-«монстров». На сыпучем, песчаном или вязком грунте максимальное сцепление обеспечат шины с утолщениями разной длины, расположенными на большем или меньшем расстоянии друг от друга. Для шоссейных гонок, а именно для них предназначен ваш AMG Mercedes C-класса DTM 2008, рекомендуются покрышки с максимально гладким протектором (слики из микропористой резины) или шины из мягкой резиновой смеси с неглубоким



рисунком протектора и продольными канавками.

Для обеспечения оптимального тягового усилия на трассе иногда целесообразно устанавливать на передние и задние колеса шины разной твердости.

## Составы резины

Для шоссейных гонок используются, главным образом, два типа покрышек: резиновые, из каучуковой смеси, устанавливаемые на диск и приклеиваемые по краю диска, и шины из микропористой резины, фиксирующиеся по всей поверхности диска. Шины из микропористой резины устанавливаются на автомобилях, предназначенных для соревнований. Они обеспечивают отличное сцепление, но при этом быстро изнашиваются. Для точной доводки протектора таких шин используются специальные станки. Независимо от материала твердость обоих типов шин составляет от 30 до 50 единиц по Шору.

Шины с глубоким ребристым протектором помогают радиоуправляемым «монстрам» преодолевать крупные препятствия.



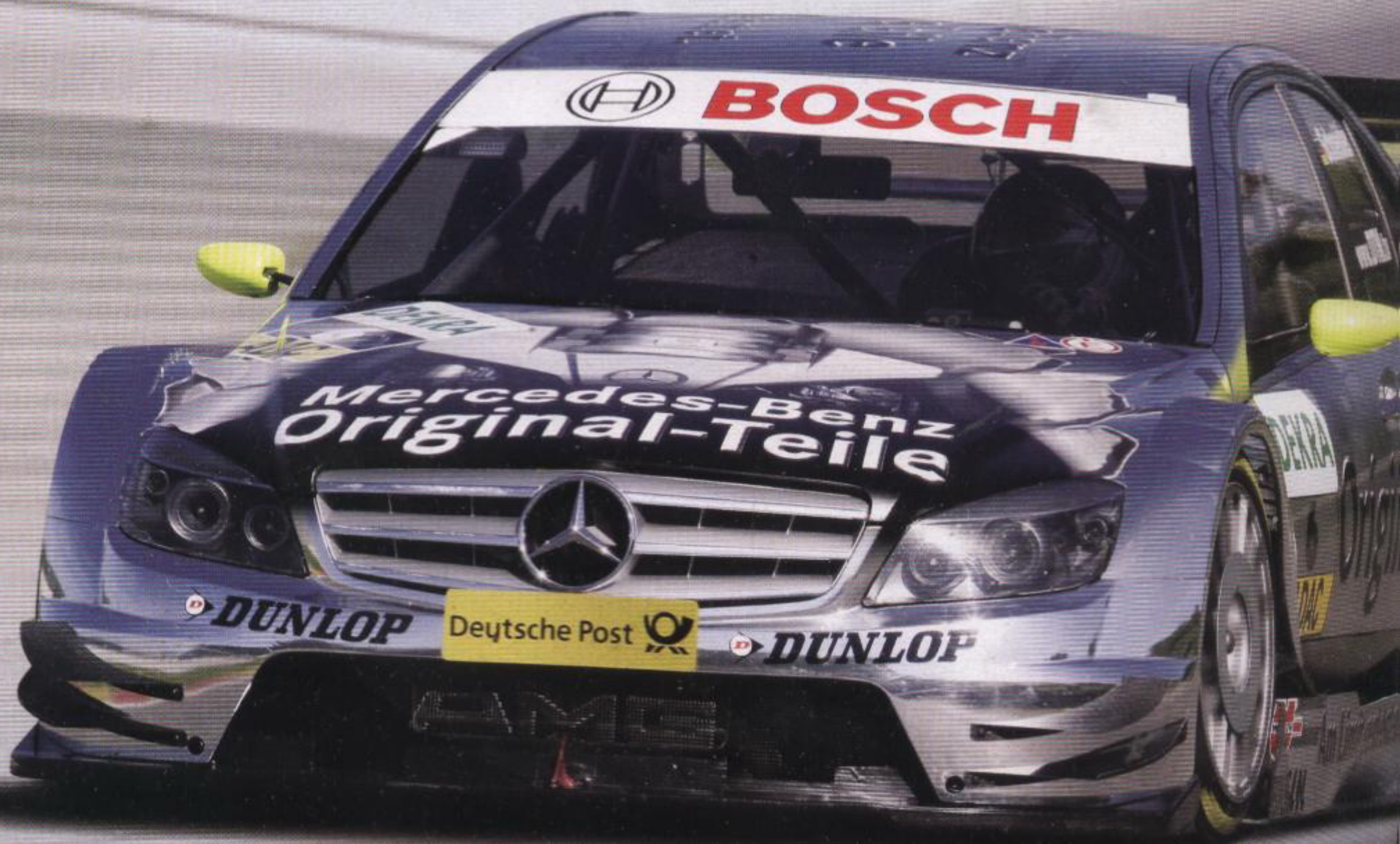


# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



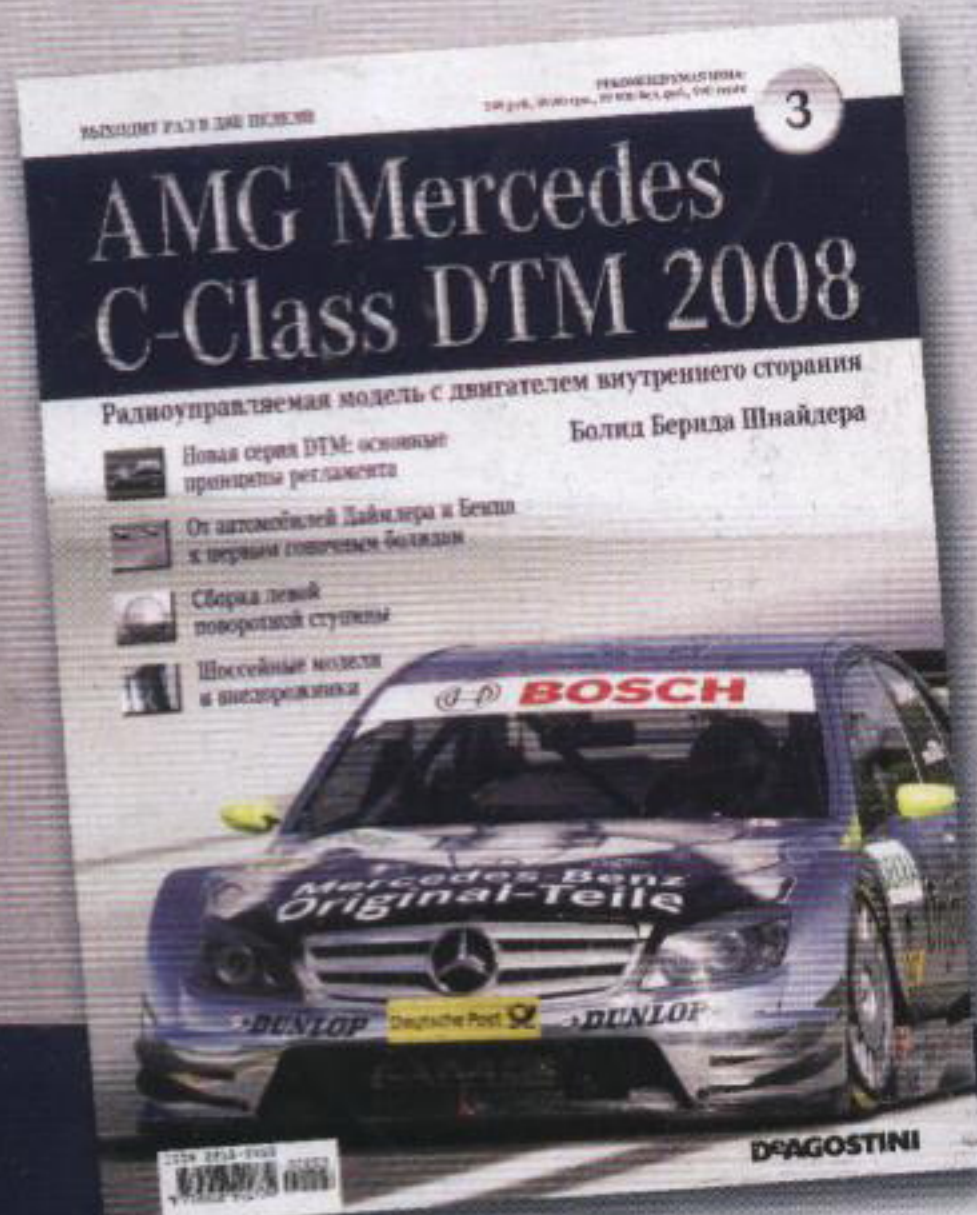
Все необходимые детали для сборки первого масляного амортизатора вашей радиоуправляемой модели, аналогичного амортизаторам настоящих гоночных болидов.

ДОПОЛНИТЕЛЬНО: заднее крыло с комплектующими и наклейка на капот.



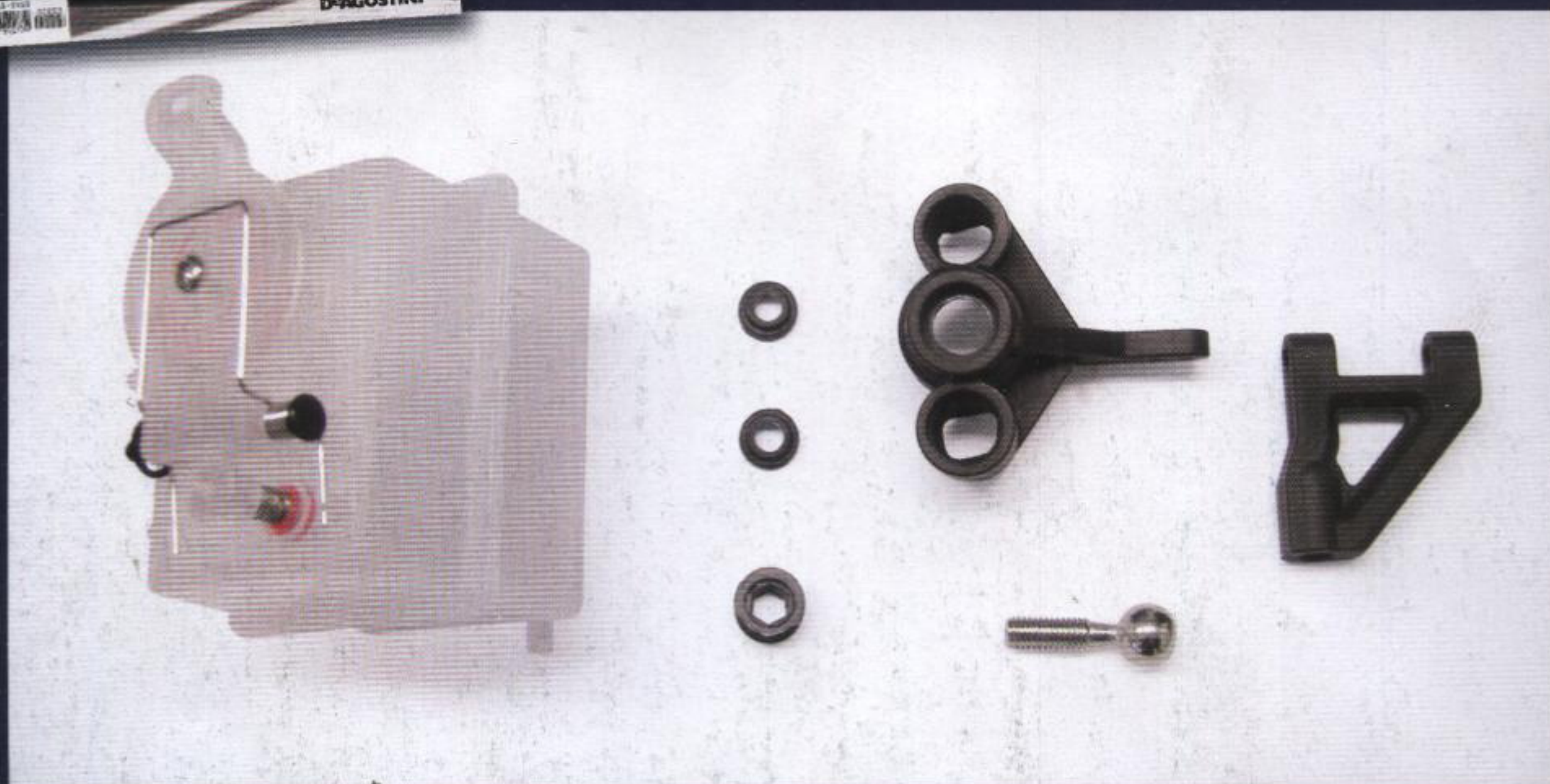


# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 3)  
и комплект деталей:

- топливный бак в сборе
- передний верхний рычаг подвески
- левая ступица с комплектующими.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Основные  
принципы  
«новых» DTM:

правила для команд-участников, установленные регламентом гоночной серии DTM 2000 года.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



От самодви-  
жущихся  
экипажей

Готлиба Даймлера и Карла Бенца к «массовым» автомобилям и первым гоночным болидам.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы соберем  
левую ступи-  
цу, использо-

вав вкладыши, винт с круглой головкой и пластиковый установочный винт. Затем перейдем к установке переднего верхнего рычага подвески.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Как функ-  
ционируют  
амортизаторы

радиоуправляемых автомобилей? Чем шоссейные модели отличаются от внедорожников? Узнайте в следующем выпуске.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DEAGOSTINI