

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 249 руб.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 39,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

6

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Гоночные трассы DTM:
Хоккенхаймринг

Болид Бернда Шнайдера



«Красный дьявол»
и первые победы Mercedes



Предварительная сборка
задней подвески



Как хранить детали
и инструмент



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00006

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

6

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В небольшом немецком городке Хоккенхайм находится главная трасса серии гонок DTM – Хоккенхаймринг. Два раза в год здесь проходят стартовые и финальные соревнования DTM и вручают медали чемпионам.

15-16

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

2 июля 1903 года на трассе в Ирландии пилот Камиль Женази по прозвищу «красный дьявол» на 60-сильном Mercedes выиграл гонку на кубок Гордона Беннета. Это была первая победа Mercedes в международных соревнованиях.

15-18

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим номером вы получаете элементы левой части задней подвески. Мы соберем верхнюю заднюю тягу и установим регулировочный винт заднего нижнего рычага подвески.

19-22

АВТОМОДЕЛИЗМ. СОВЕТЫ

Сборка радиоуправляемой модели требует особой тщательности. Вы узнаете, как правильно организовать рабочее место в мастерской, где хранить детали, инструмент и расходные материалы.

15-16



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск № 6, 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 15.07.2010 г.

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: 150 000 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 21.12.2010

Гонки в Хоккенхайме: главное событие сезона DTM



Хоккенхаймринг – самая важная трасса в серии гонок DTM: именно здесь вручают медали чемпионам. После введения в 2000 году нового регламента DTM на легендарном автодроме проводятся стартовые и финальные гонки сезона.



У каждого культа свои святыне места, где почитатели славят своих звезд. Для поклонников DTM такое место – Хоккенхаймринг.

Соревнования в Хоккенхайме – это всегда праздник. В небольшом баденском городке, расположенном между Шпаером и Гейдельбергом, царит атмосфера, по своему накалу не уступающая

футбольному чемпионату. Два раза в год здесь проходят гонки DTM – стартовые и финальные.

Приветственные крики болельщиков, встречающих своих кумиров при въезде на легендарную трассу, приводят в волнение даже опытных пилотов. Трибуна Mercedes, расположенная у сложной комбинации поворотов – между

Хоккенхайм 2006. Мика Хаккинен на руле AMG Mercedes C-класса проезжает мимо трибуны Mercedes.

узкой шпилькой и въездом на автодром, выделяется в архитектурном ансамбле гоночной трассы.

Хоккенхаймринг был реконструирован к сезону 2002 года. Перестройкой

руководил Герман Тильке, гуру в разработке гоночных трасс. Соревнования на автодроме со сложными комбинациями поворотов – кульминационный момент каждого сезона DTM.

Построенный в 1932 году испытательный полигон Mercedes-Benz до 2001 года входил в число высокоскоростных трасс. После реконструкции и уменьшения протяженности кольцевой трассы с 6825 до 4574 метров гоночная арена стала менее скоростной, но при этом более сложной. Ровный асфальт обеспечивает прекрасное сцепление с дорогой.

Ключевые точки

Лучшие возможности для обгона – в конце короткой прямой перед входом в поворот Parabolika и на выходе

Футуристическая трибуна Mercedes на трассе в Хоккенхайме (вид сбоку). На переднем плане – AMG Mercedes C-класса DTM 2005.

из слегка изогнутого участка перед шпилькой, где пилотам приходится сбрасывать скорость.

Шпилька: Резкая смена направления после длинного поворота Parabolika создает прекрасные возможности для обгона. Болиды приближаются на скорости свыше 250 км/ч и резко тормозят. Для обгона на входе в поворот нужны мощные тормоза и самообладание: сбросишь скорость слишком рано – потеряешь с трудом добытую позицию, затормозишь слишком поздно – вылетит с трассы. На выходе из поворота важна хорошая тяга, обеспечивающая оптимальный разгон.

Sachskurve: Относительно медленная, но сложная связка левого и правого поворотов. Тот, кто превысит скорость даже на короткий момент, сходит с идеальной линии и вынужден немедленно сбросить газ, теряя



ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: ХОККЕНХАЙМ (Баден-Вюртемберг, Германия)

ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ

Длина: 4574 м

Ширина: не менее 15 м

Поворотов: 17

Прямых: 6

Открыта: 29.05.1932 г.

Реконструирована: 2002 г.

Площадь: 97 га

Дизайн: Герман Тильке

Зрительских мест: 120 тысяч

Число посетителей с момента открытия: около 40 миллионов

Рекорд заезда DTM: Пол ди Реста (Mercedes-Benz), 1:34,104 мин (2008 г.)



драгоценное время и рискуя утратить завоеванные позиции перед самым входом в комбинацию поворотов.

Südkurve: Состоит из двух правых поворотов, быстро сменяющих друг друга, в которые достаточно трудно вписаться. В конце группы поворотов Sachskurve начинается спуск. Сразу после него пилот должен войти в следующий поворот и одновременно притормозить, поэтому при входе в поворот болид начинает «нервничать». Затем следует короткий участок разгона: болид снова становится «легким» и норовит уйти на газон у внешнего края поворота. На последнем этапе поворота пилот должен идеально вписаться в траекторию, чтобы набрать максимальную скорость на стартовой (финишной) прямой.



Первая победа В международных соревнованиях

Специально для главного события в мире автоспорта 1903 года — гонок на кубок Гордона Беннета — компанией Даймлера был сконструирован автомобиль мощностью 90 л.с. Однако пожар на заводе уничтожил все болиды этого типа. Тем не менее, гонки были выиграны...

Для автоспорта 1903 год — исторически значимый во многих отношениях. В мае состоялись гонки Париж-Мадрид, вызвавшие небывалый для того времени интерес: было подано почти 240 заявок на участие. Соревнования завершились трагически — несколькими авариями со смертельным исходом. Гонки были прерваны, а вместе с ними закончилась и эра автопробегов между городами.

В итоге в центре внимания оказались запланированные на июль соревнования на кубок Гордона Беннета. В 1900 году Джеймс Гордон Беннет, сын известного американского издателя, владельца «Нью-Йорк Геральд Трибюн» Джорджа Беннета, учредил престижный переходящий кубок. Победившая страна получала право в следующем году провести гонки на своей территории.

В 1902 году трофей завоевал британец Сельвин Эдж. Однако после череды катастроф на гонках Париж-Мадрид

Под четвертым стартовым номером — Камиль Женази за рулем Mercedes-Simplex мощностью 60 л.с., на котором 2 июля 1903 года он завоевал кубок Гордона Беннета. Двигаясь со средней скоростью 80 км/ч, Женази преодолел трассу за 6 часов 39 минут.



ПОРТРЕТ

КАМИЛЬ ЖЕНАЗИ

Предприниматель и автогонщик



1868: Родился в г. Схарбеке (Бельгия). Отец – Констант Женази – венгерский купец, торговавший изделиями из каучука

1898: Создает свой первый электромобиль

1899: 29 апреля становится первым водителем, преодолевшим скоростной рубеж в 100 км/ч на одноместном сигарообразном электромобиле (*La jamais Contente*). На автомобиле Mors принимает участие в первых гонках *Tour de France*

1901: Первые эксперименты с гибридными автомобилями, работающими на электричестве и бензине, которые позднее выпускались Женази под маркой *Jenatzy-Martini*

1902: На гонках *Circuit d'Ardenne* Женази попадает в аварию на Mercedes мощностью 40 л.с.

1903: Принимает участие в автопробеге Париж–Мадрид, а 2 июля одерживает блистательную победу в гонках на кубок Гордона Беннета в Ирландии

1904: Занимает второе место в гонках на кубок Гордона Беннета в горах Таунус

1913: 7 декабря погибает на охоте в Арденнах близ города Абей-ля-Нев от случайного выстрела издателя Альфреда Маду

парламент Великобритании крайне негативно отнесся к идее проведения подобных соревнований. Поэтому решено было организовать гонки на кубок Гордона Беннета на «нейтральной» территории – в Ирландии.

Согласно регламенту каждая страна могла подать только три заявки, поэтому для марки Mercedes было большой честью представлять Германию. В 1903 году DMG была разработана новая конструкция гоночного автомобиля, которая считалась образцовой в течение целого десятилетия. Основными особенностями этой конструкции были широкий радиатор в виде сот, имевший вверху форму крыши, и соответствующей формы капот, а также новая конструкция переднего моста с двойным Т-образным профилем. В. Майбах оснастил двигатель новой головкой блока цилиндров с подвешенными впускными и стоячими выпускными клапанами. Двигатель рабочим объемом 9293 см³ был оборудован двумя распределительными валами, один из которых приводил

в действие низкоомную катушку зажигания.

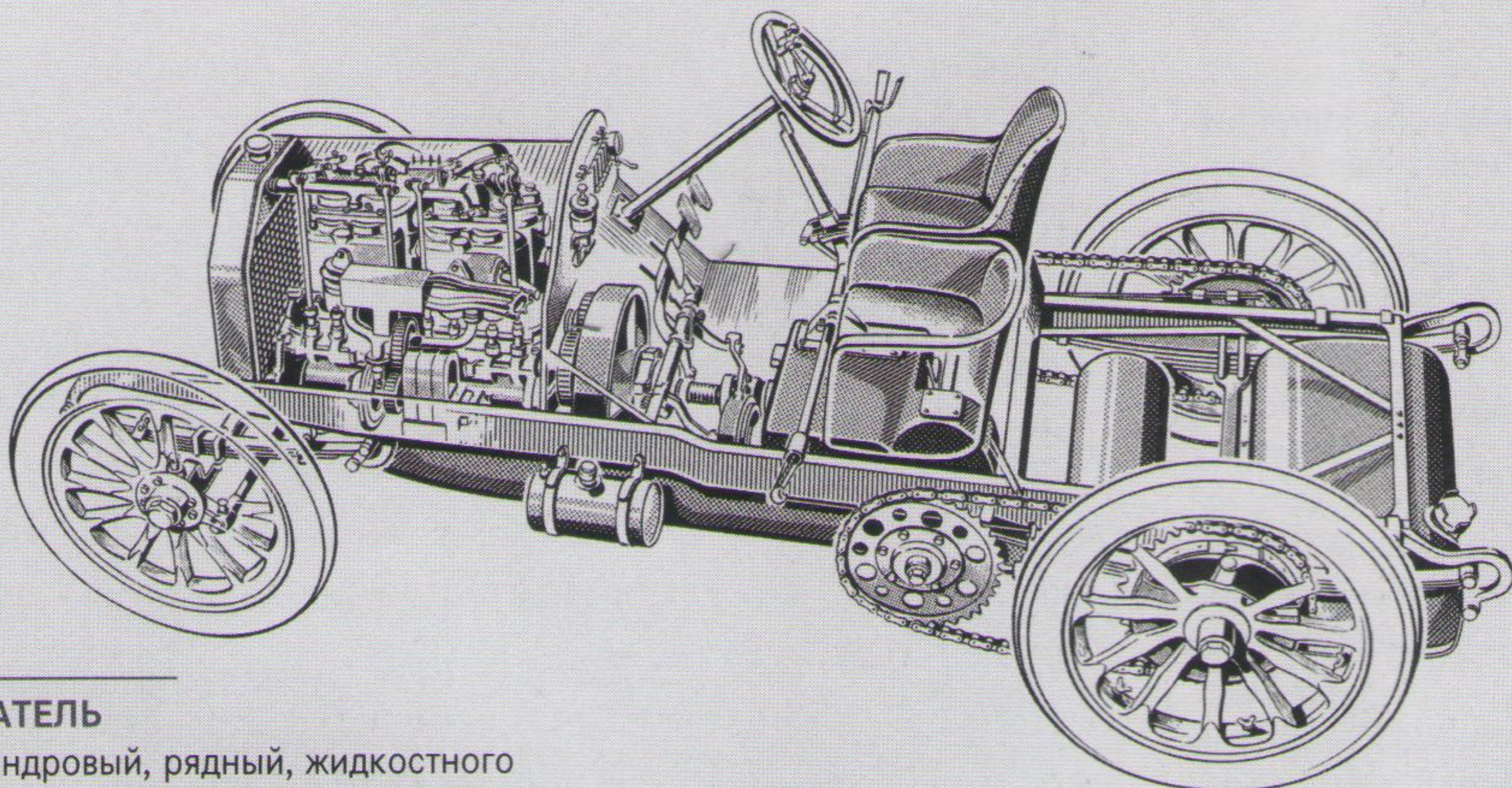
Автомобиль получил обозначение в соответствии с номинальной мощностью – 60 л.с., однако 4-цилиндровый двигатель легко развивал мощность и в 65 л.с.

Одновременно была создана специальная гоночная модификация двигателя рабочим объемом 12 700 см³ и мощностью 90 л.с. На соревнованиях в Ирландии на болиде этой модели должен был выступать бельгийский спортсмен Камиль Женази, прозванный красным дьяволом. Это прозвище Женази получил благодаря рекламному плакату, на котором он был изображен с бородой-эспаньолкой, придававшей ему поистине дьявольский вид. В 1900 году Женази уже принимал участие в гонках на кубок Гордона Беннета, но не добился успеха. Однако стиль вождения «красного

Гонки на кубок Гордона Беннета 1903 г. Камиль Женази движется на прямом участке в направлении Килраша от холма Moats of Ardscull



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MERCEDES SIMPLEX 60 Л.С. (1903 Г.)



ДВИГАТЕЛЬ

4-цилиндровый, рядный, жидкостного охлаждения, рабочим объемом 9293 см³ (140x151 мм); мощность 65 л.с. при 1100 об/мин; парные литые цилиндры; подвешенные впускные и стоячие выпускные клапаны; два боковых распределительных вала (один из которых использовался для привода низкоомных катушек зажигания); коэффициент сжатия 4,5:1; трехпорный коленчатый вал; централизованная система смазки; подача топлива под давлением выхлопных газов; карбюратор с восходящим потоком

ПРИВОД И ТРАНСМИССИЯ

4-ступенчатая коробка переключения передач с помощью кулисы; привод на задние колеса при помощи двух цепей

КУЗОВ

Сужающаяся спереди рама из прессованной стали, двухместное исполнение (конструкция кузова фирмы Кристиана Ауэра); механический тормозной привод задних колес с жидкостным охлаждением, передние колеса без тормозов; рулевое управление с реечным механизмом; колеса с деревянными спицами; шины 920x120

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

Колесная база 2750 мм, колея передняя (задняя) 1410 мм, масса автомобиля 998 кг

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

118 км/ч

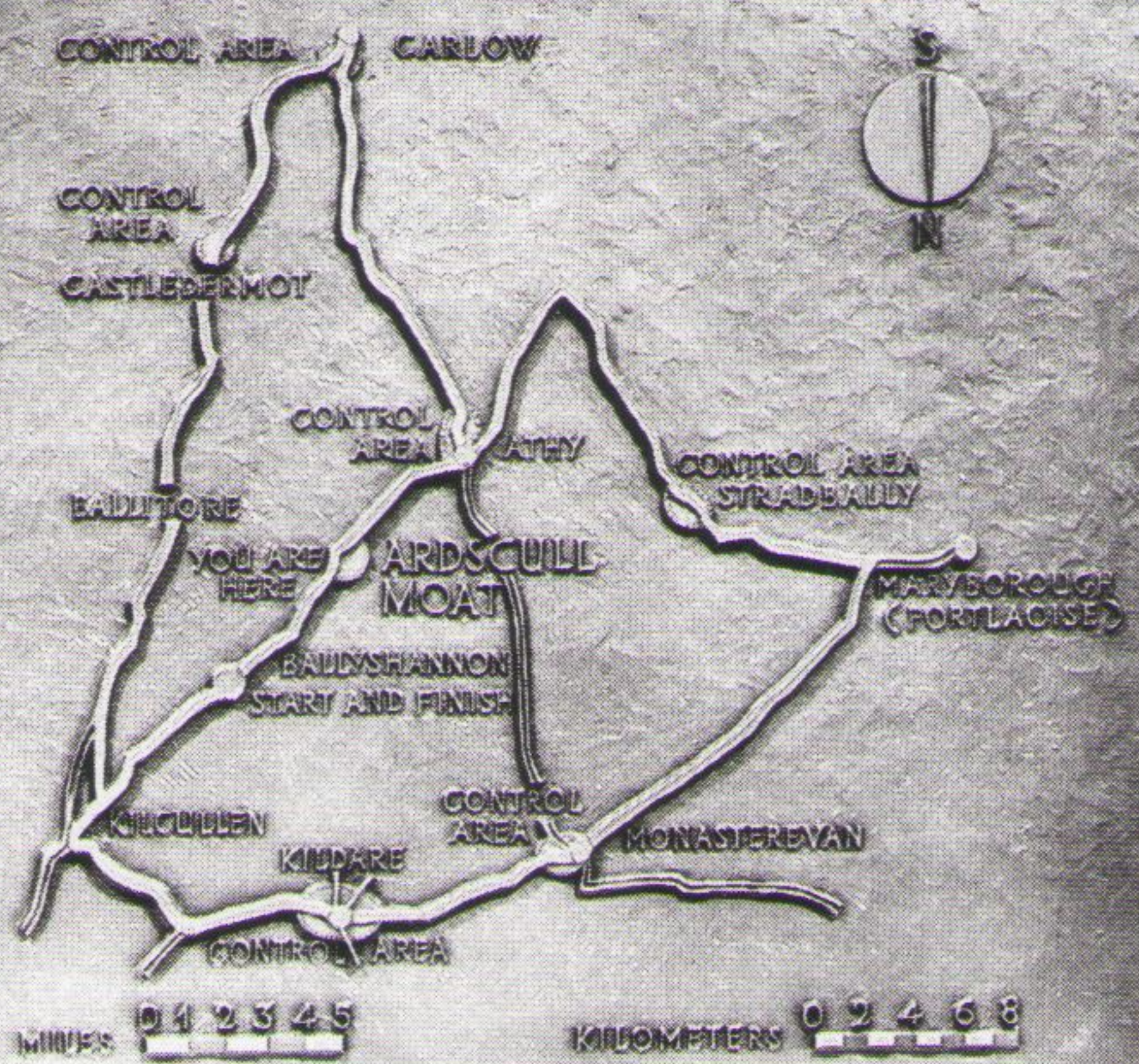
дьявола» был великолепен настолько, что DMG, ни минуты не сомневаясь, доверила ему свой автомобиль.

Но за три недели до старта, 10 июня, на заводе DMG в Каннштатте произошел пожар, уничтоживший сборочный цех и более 90 готовых и находящихся

в процессе сборки автомобилей. Были полностью утрачены и три гоночных машины с 90-сильным двигателем, предназначенные для участия в соревнованиях на кубок Гордона Беннета. Руководство DMG приняло решение обратиться за поддержкой к покупателям.

GORDON BENNETT COURSE

THE 1903 RACE WAS RUN OVER THE CIRCUIT SHOWN, WITH START AND FINISH AT BALLYSHANNON. THE TWO LOOPS WERE DRIVEN ALTERNATELY FOR SEVEN LAPS, BEGINNING WITH THE SHORTER AND ENDING WITH TWO LAPS OVER THE LONGER, FOR A TOTAL DISTANCE OF 327.5 MILES.



Памятная доска, посвященная гонкам на кубок Гордона Беннета 1903 года. Установлена компанией Daimler-Benz в 1966 году. На доске изображены две кольцевые трассы, одну из которых необходимо было объехать пять раз, а другую — более длинную — два раза. Странным образом север и юг поменялись местами.

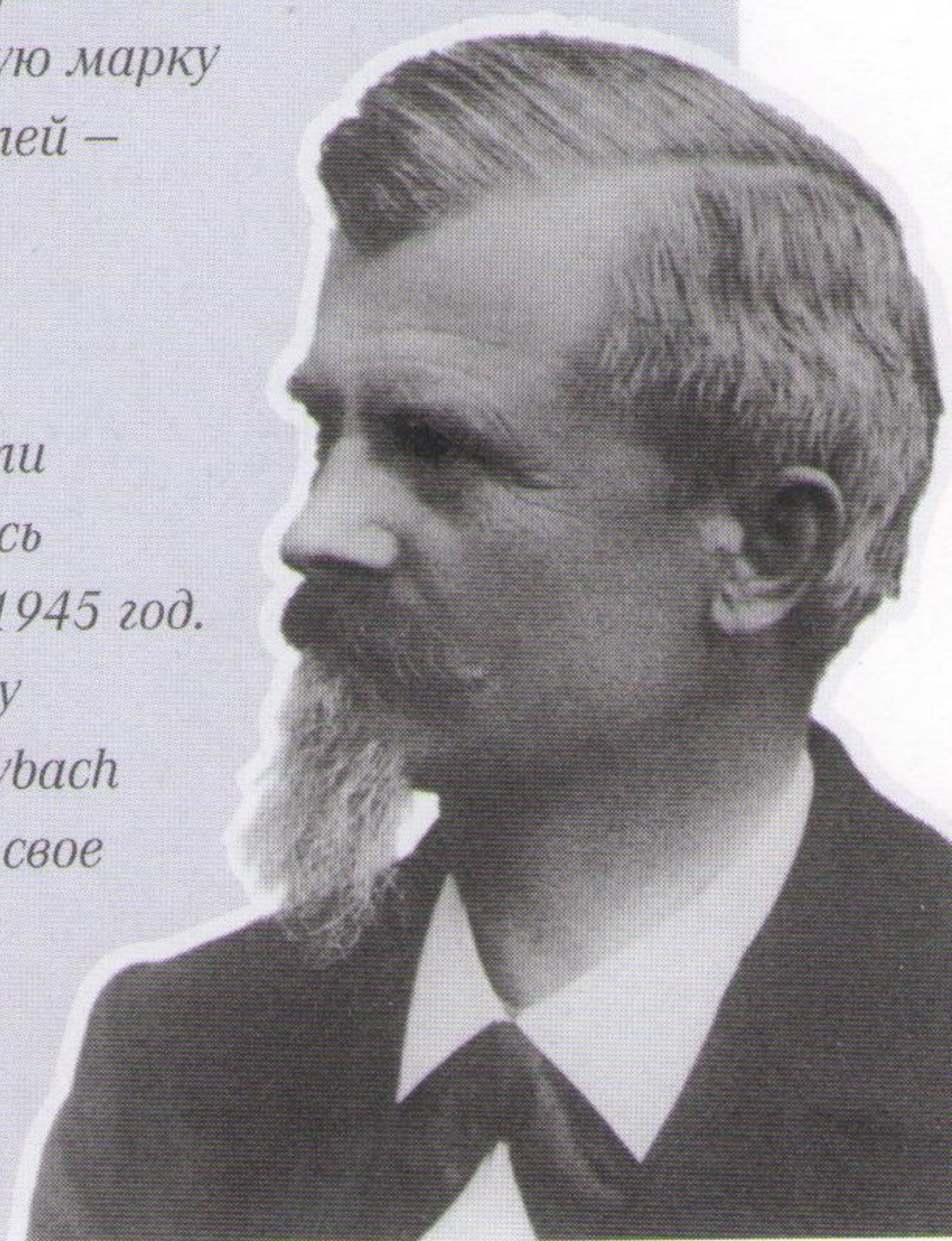
ПОРТРЕТ

ВИЛЬГЕЛЬМ МАЙБАХ

09.02.1846 - 29.12.1929

Вильгельм Майбах родился 9 февраля 1846 года. Он рос сиротой, получил скромное школьное образование и самостоятельно приобрел знания в области физики и механики. Готлиб Даймлер заметил талант молодого инженера Майбаха уже при первой встрече на машиностроительном заводе в г. Ройтлингене. Эта встреча стала началом их общей карьеры. Майбах последовал за Даймлером и на завод газовых двигателей Deutz. Там с 1873 по 1877 год Майбах занимался запуском в серийное производство четырехтактного двигателя, разработанного Николаусом А. Отто. Вместо светильного газа Майбах хотел использовать менее летучее топливо. Для этих целей подходил бензин: перед подачей в камеры сгорания его смешивали с воздухом. В 1882 году Даймлер и Майбах организовали в Каннштатте собственное предприятие и год спустя уже запатентовали первый двигатель: четырехтактный с воспламенением от калильной трубки, устанавливавшийся на двухколесное транспортное средство. Майбах умер 29 декабря 1929 г. в Штутгарте. Его сын Карл создал собственную марку автомобилей —

Maybach: под этим названием автомобили выпускались с 1919 по 1945 год. В 2001 году марка Maybach пережила свое второе рождение.



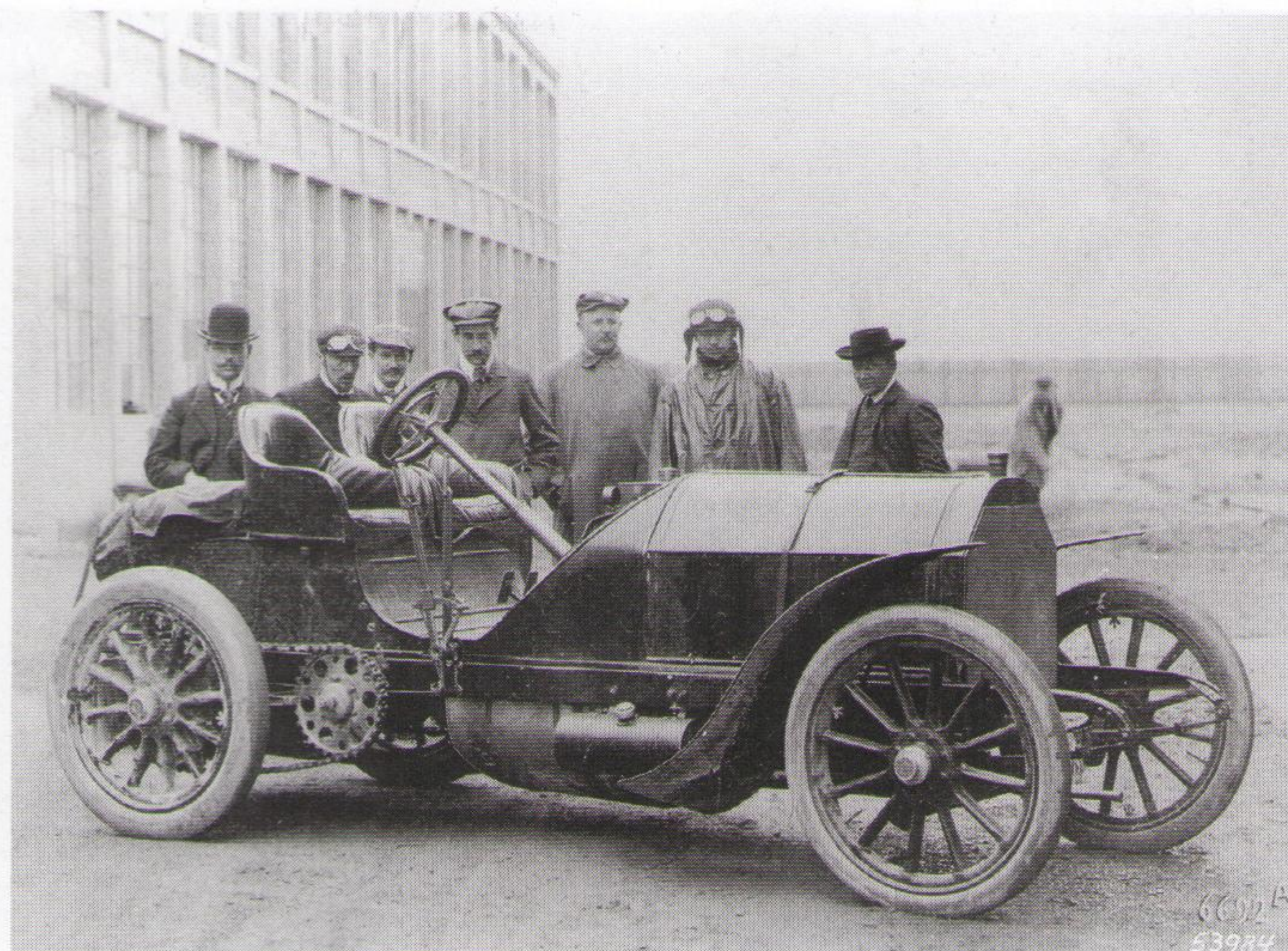
И три уже проданных автомобиля мощностью 60 л.с. были отправлены в Ирландию. В распоряжение Женази свой личный автомобиль предоставил американец Кларенс Грей Динсмор, что позволило фирме Daimler не отзывать заявку. Первоначально планировалось, что автомобилем будет управлять Вильгельм Вернер, штатный водитель DMG. Однако согласно регламенту заводские пилоты не допускались к участию в гонках. Поэтому был приглашен Женази, который, как и двое других пилотов Mercedes — де Катэр и Кин, был частным гонщиком.

В Ирландии в гонках впервые участвовали автомобили, окрашенные в национальные цвета: для Великобритании это был зеленый, для Италии — красный, для Франции — синий. Три автомобиля, представлявшие Германию, были белыми.

2 июля 1903 года на кольцевой трассе вблизи ирландского местечка Эйси прозвучал стартовый выстрел: пилот Женази принес славу владельцу 60-сильного Mercedes, а фирма

Гоночный Mercedes мощностью 90 л.с., на котором в 1904 году барон Пьер де Катэр (четвертый слева), стартовав с разгона, развил скорость 156,5 км/ч, установив мировой рекорд скорости для наземных транспортных средств.

Фотография сделана у нового завода DMG в г. Унтертюркхайме.



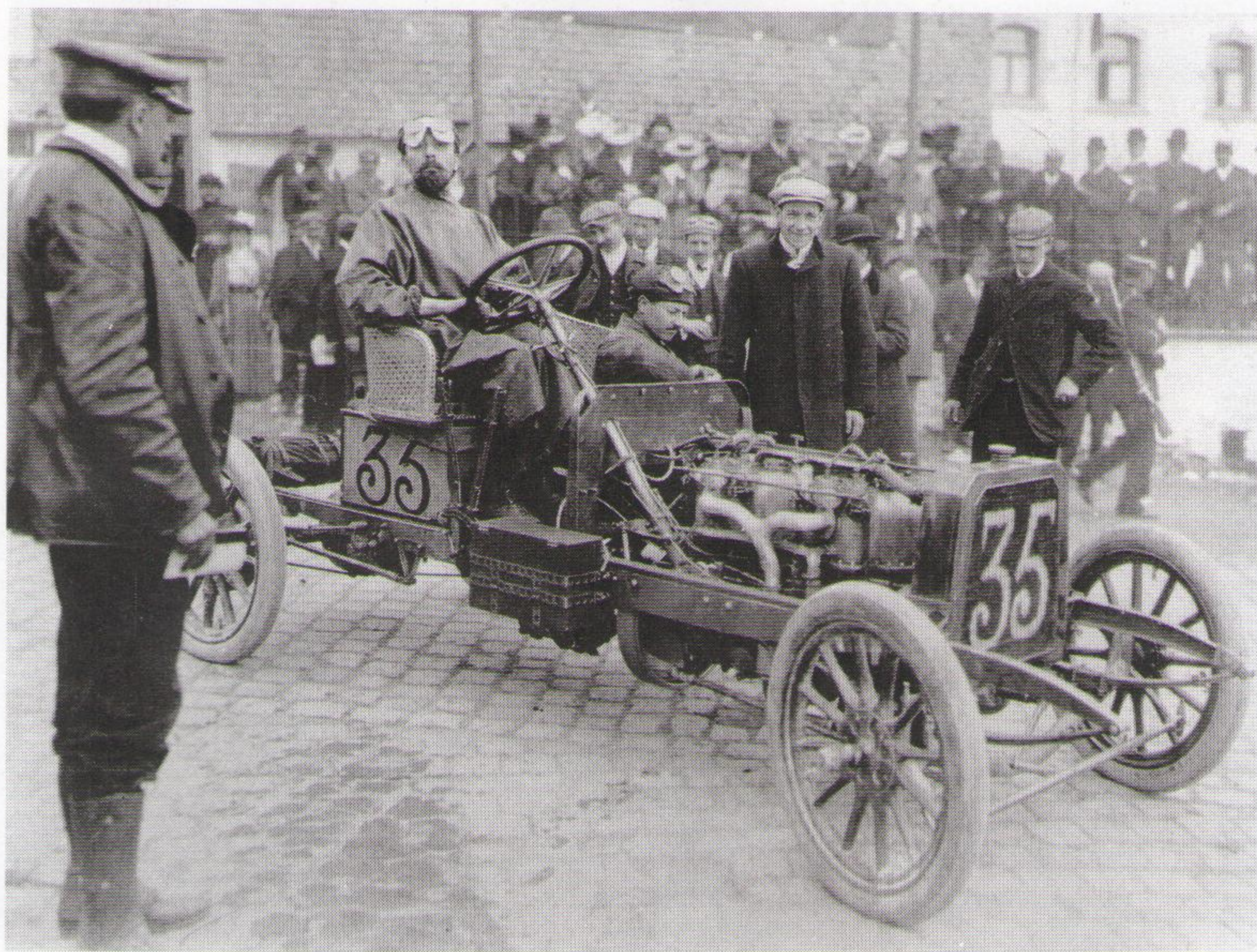
Daimler — Германии. Проехав трассу со средней скоростью 80 км/ч «красный дьявол» в 526-километровых гонках обошел француза де Книффа, который пришел к финишу на 11 минут и 40 секунд позже. Победа была тем более значимой, что два других болида Mercedes сошли с дистанции из-за повреждения подвески. Второе и третье места заняли два автомобиля Panhard: кстати, первые успехи в гонках Panhard в свое время принесли двигатели Даймлера.

Компания DMG, которая после пожара в Каннштатте в рекордные сроки отстроила завод в соседнем

Унтертюркхайме, по окончании гонок полностью сосредоточилась на подготовке модели мощностью 90 л.с. Наименование этой модели не отражало ее возможностей: мощность большого 4-цилиндрового двигателя достигала 105 л.с. при 1380 об/мин. Пьер де Катэр и еще один частный гонщик, американец Уильям К. Вандербилт, приобрели по одному из этих 90-сильных гоночных болидов и не только выиграли на них многочисленные соревнования, но и поставили рекорды скорости. В феврале 1904 года Вандербилт на трассе Дайтона-Бич разогнал свой болид до легендарных 148,7 км/ч, немного позднее де Катэр в Остенде смог побить и этот рекорд, показав скорость 156,5 км/ч.

Специалисты компании Benz в это время тоже не сидели сложа руки. Карл Бенц не был поклонником автоспорта. Но рост продаж DMG, обусловленный победами в гонках, в конечном счете заставил его серьезно задуматься о создании конкурентоспособного гоночного автомобиля.

Бенц пригласил из Франции молодого конструктора Мариуса Барбару. Результатом стало создание серии Parsifal: на той же базе был сделан и 60-сильный гоночный автомобиль 1903 года, принимавший участие в Арденнских гонках.



Benz Parsifal должен был составить конкуренцию автомобилям Даймлера. Молодой французский конструктор Мариус Барбару за рулем 60-сильного гоночного болида серии Parsifal перед гонками в Арденнах 31 июля 1903 года.

Основные компоненты левой части задней подвески, винты задней подвески и задняя стойка кузова с аксессуарами

К этому выпуску прилагаются элементы левой части задней подвески. Мы соберем верхнюю заднюю тягу и установим регулировочный винт заднего нижнего рычага подвески.

Детали, включенные в данный выпуск, относятся к левой стороне независимой задней подвески Mercedes C-класса DTM 2008, состоящей из большого количества элементов. Передняя и задняя подвески отличаются друг от друга. Задняя состоит из четырехточечного рычага, выполненного из прочного материала. Концы нижнего рычага снабжены отверстиями для соединения с рамой и задним кулаком подвески с помощью двух длинных винтов.

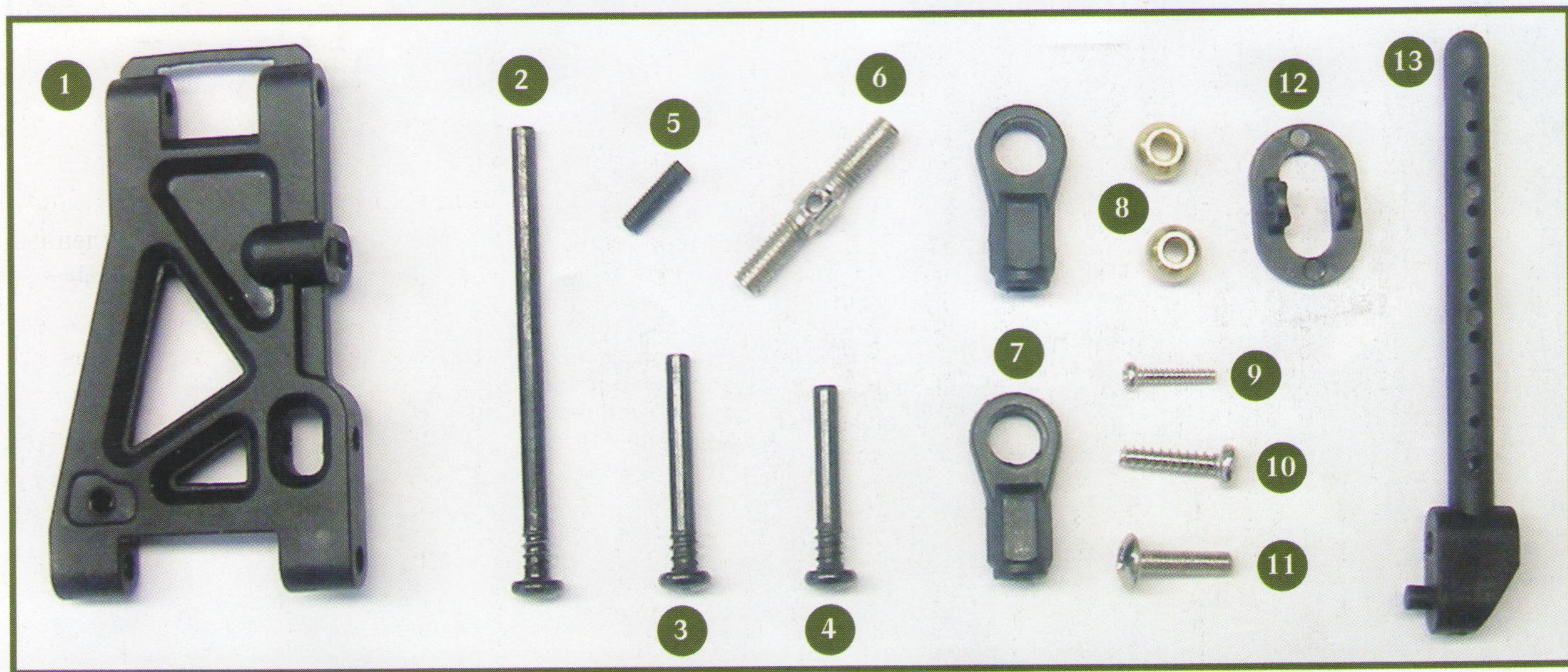
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

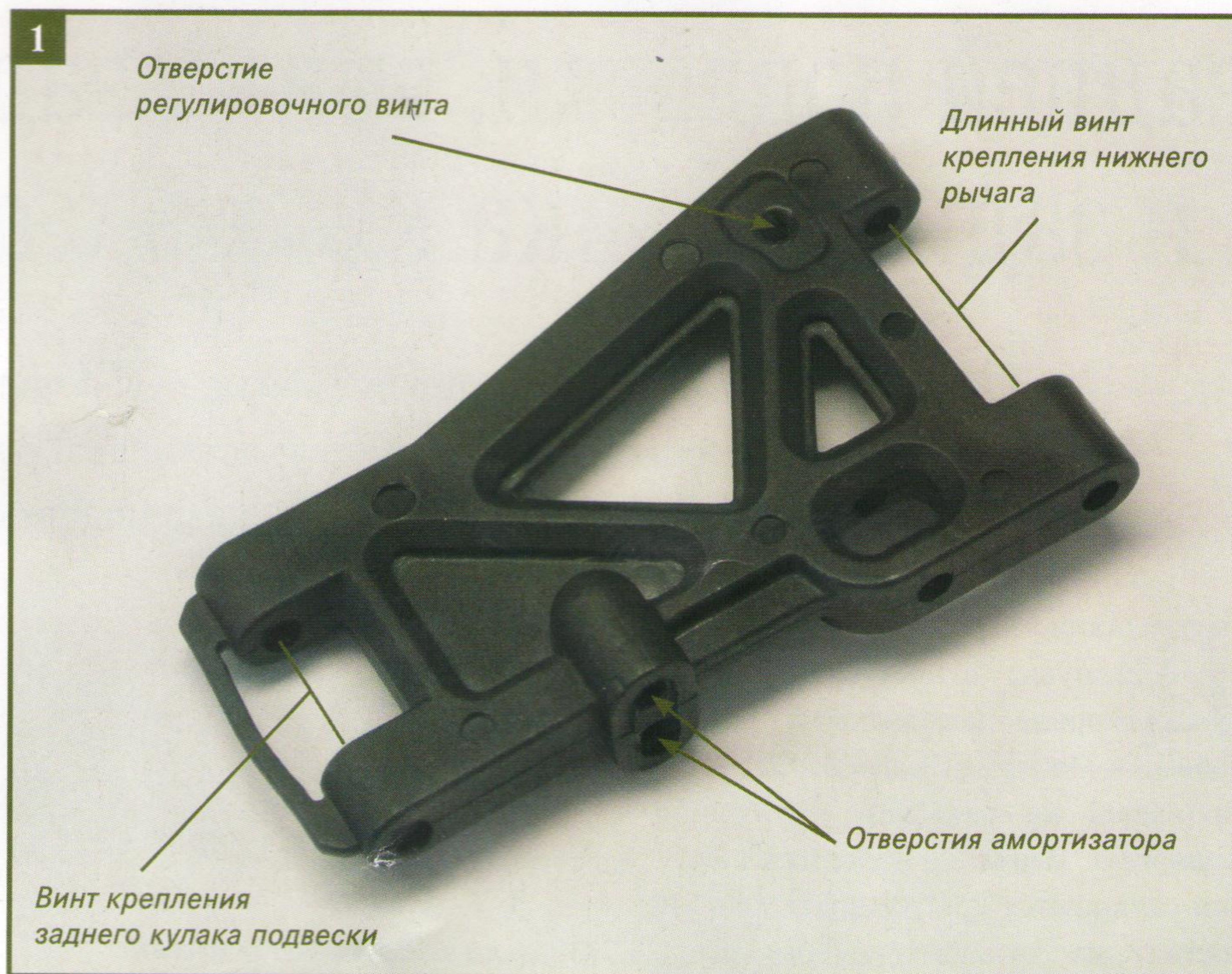
- ДЛИННОГУБЦЫ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ

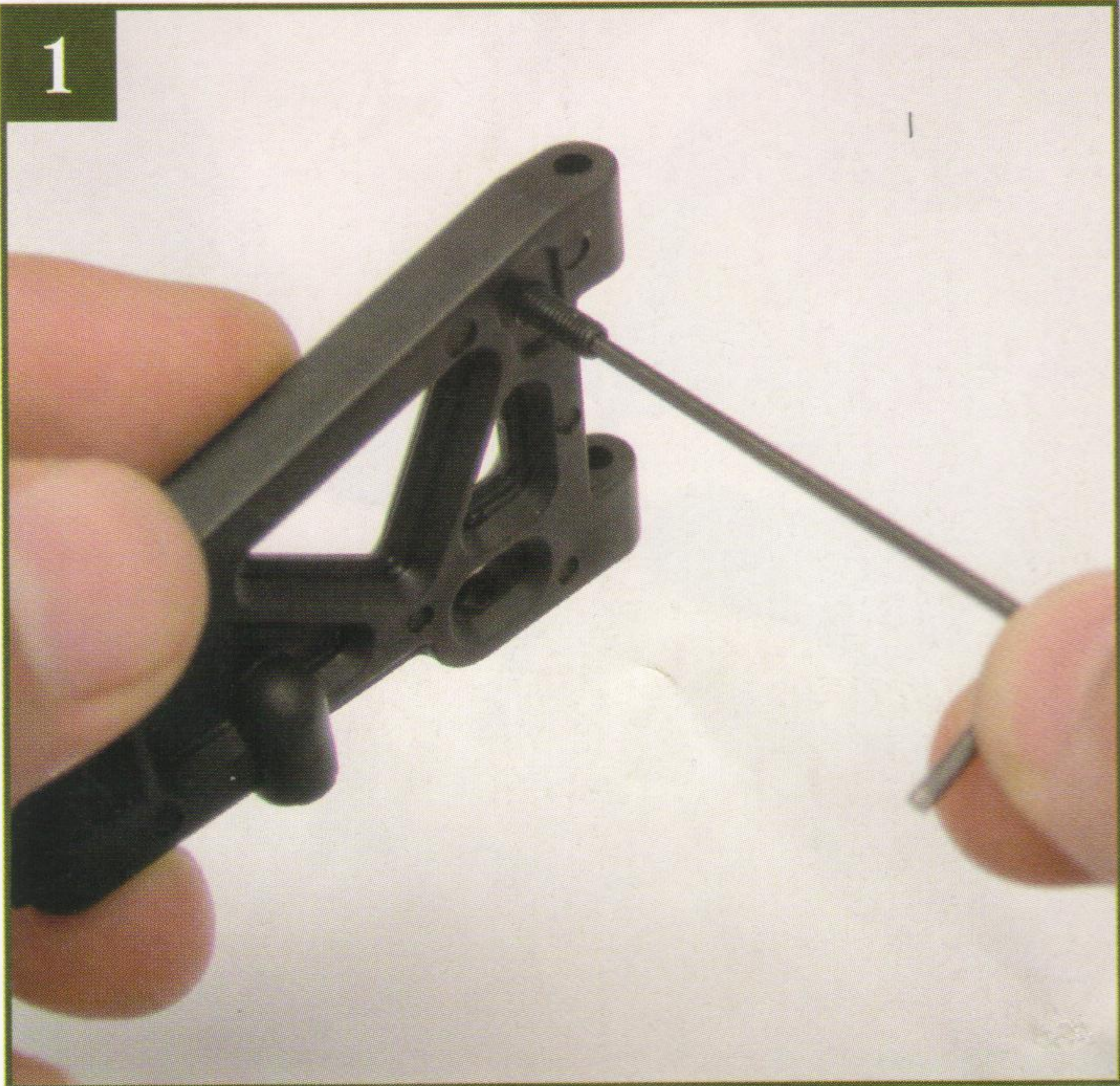
1. Задний нижний рычаг подвески
2. Длинный винт крепления нижнего рычага
3. Винт крепления заднего кулака подвески
4. Винт крепления верхней тяги

5. Регулировочный винт
6. Верхняя задняя тяга с двусторонней резьбой
7. Наконечники тяги, 2 шт.
8. Шаровые, 2 шт.
9. Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
10. Саморез с крестообразным шлицем 3×12 мм
11. Болт с крестообразным шлицем 3×12 мм
12. Прокладка под кузов
13. Задняя стойка кузова

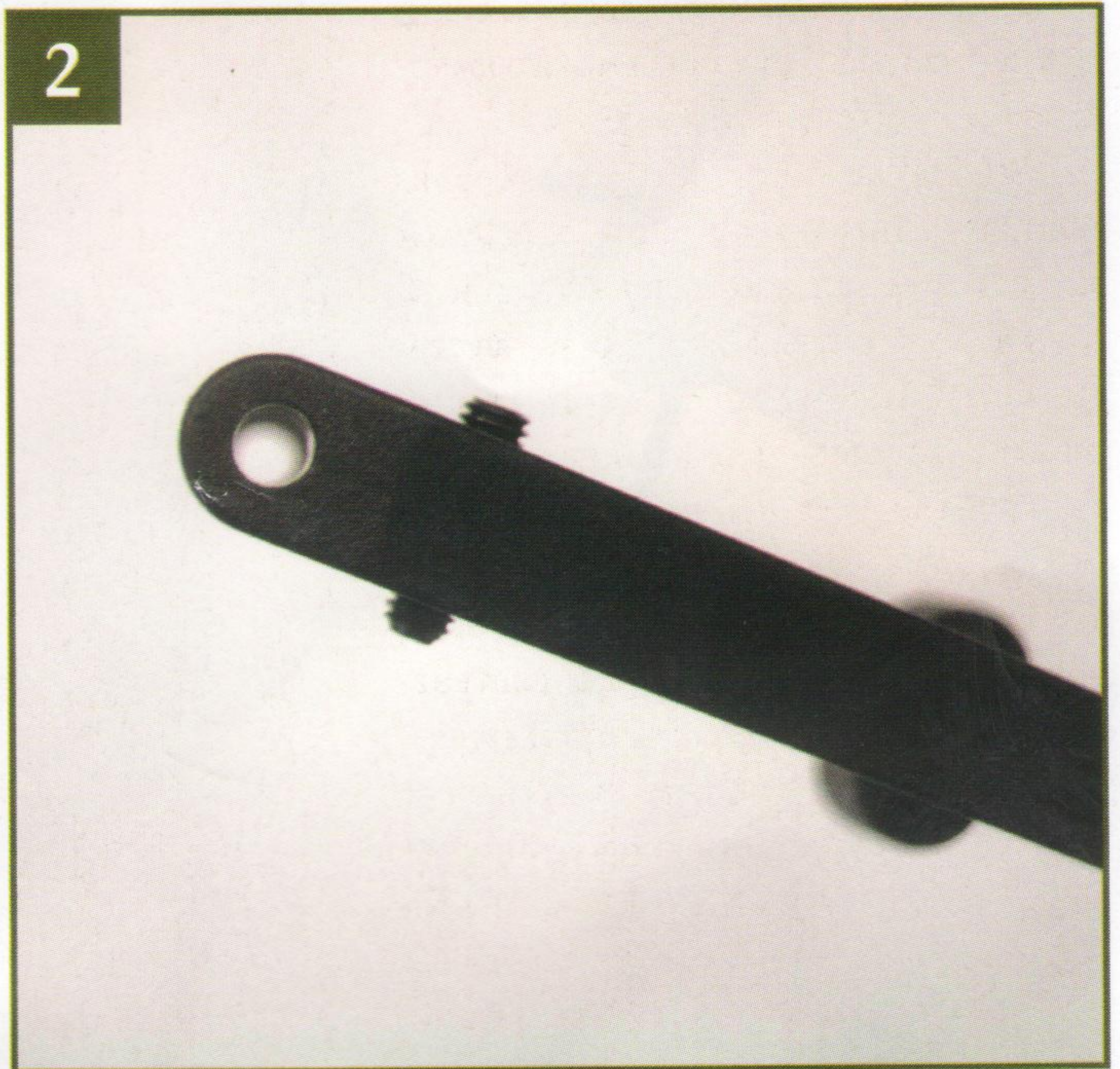


На рис. 1 обозначены отверстия для регулировочного винта и заднего амортизатора. Подвеска в сборе включает в себя верхнюю заднюю тягу, соединенную с нижним рычагом подвески посредством заднего кулака. На рис. 2 показан общий вид задней подвески. Задняя и передняя подвески могут регулироваться и подстраиваться под определенный стиль вождения и особенности трассы. На данной стадии мы проведем предварительную сборку задней подвески, установив в соответствующее отверстие на заднем нижнем рычаге подвески регулировочный винт и собрав верхнюю заднюю тягу. Другие детали понадобятся нам позже, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять.

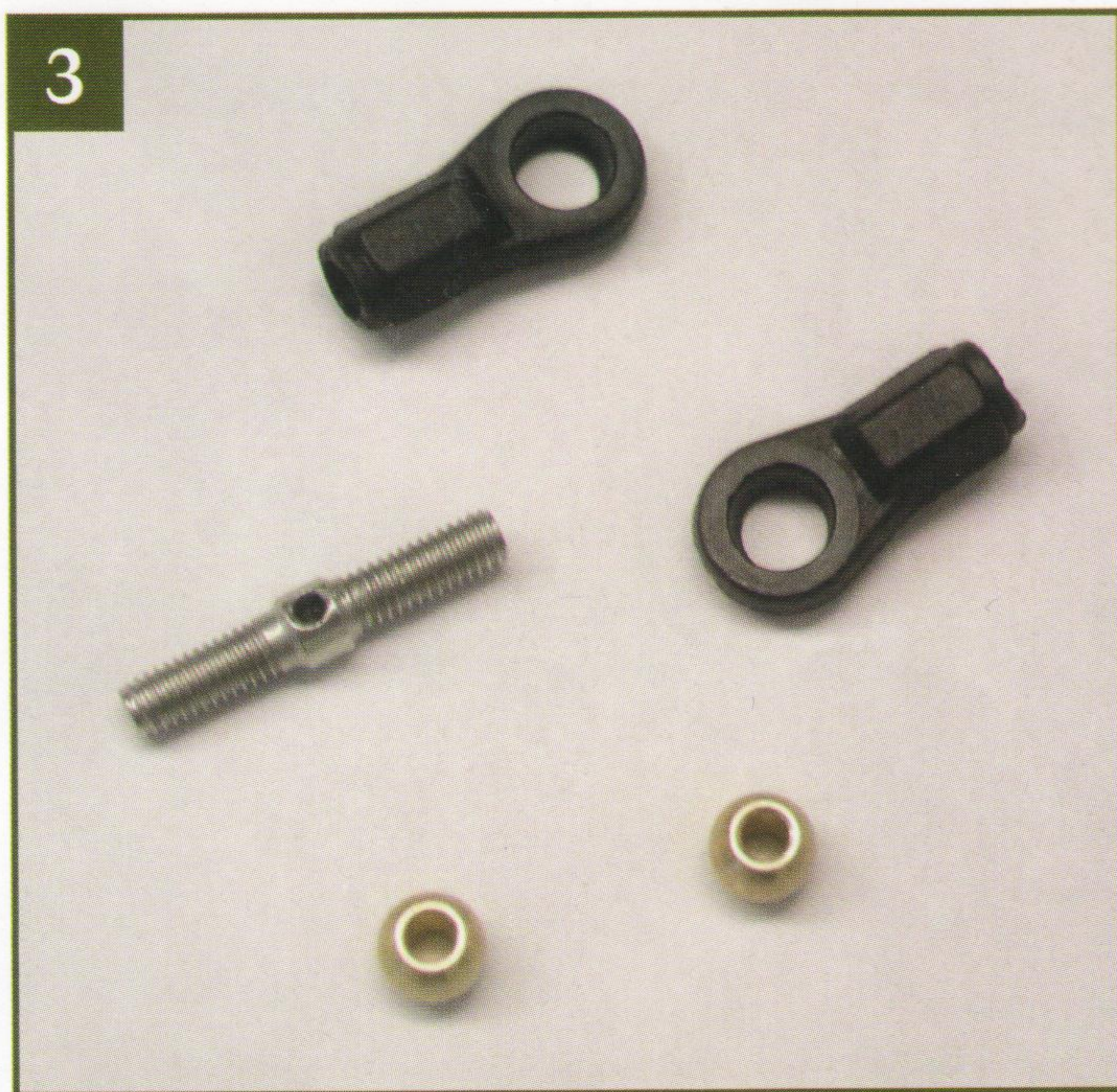




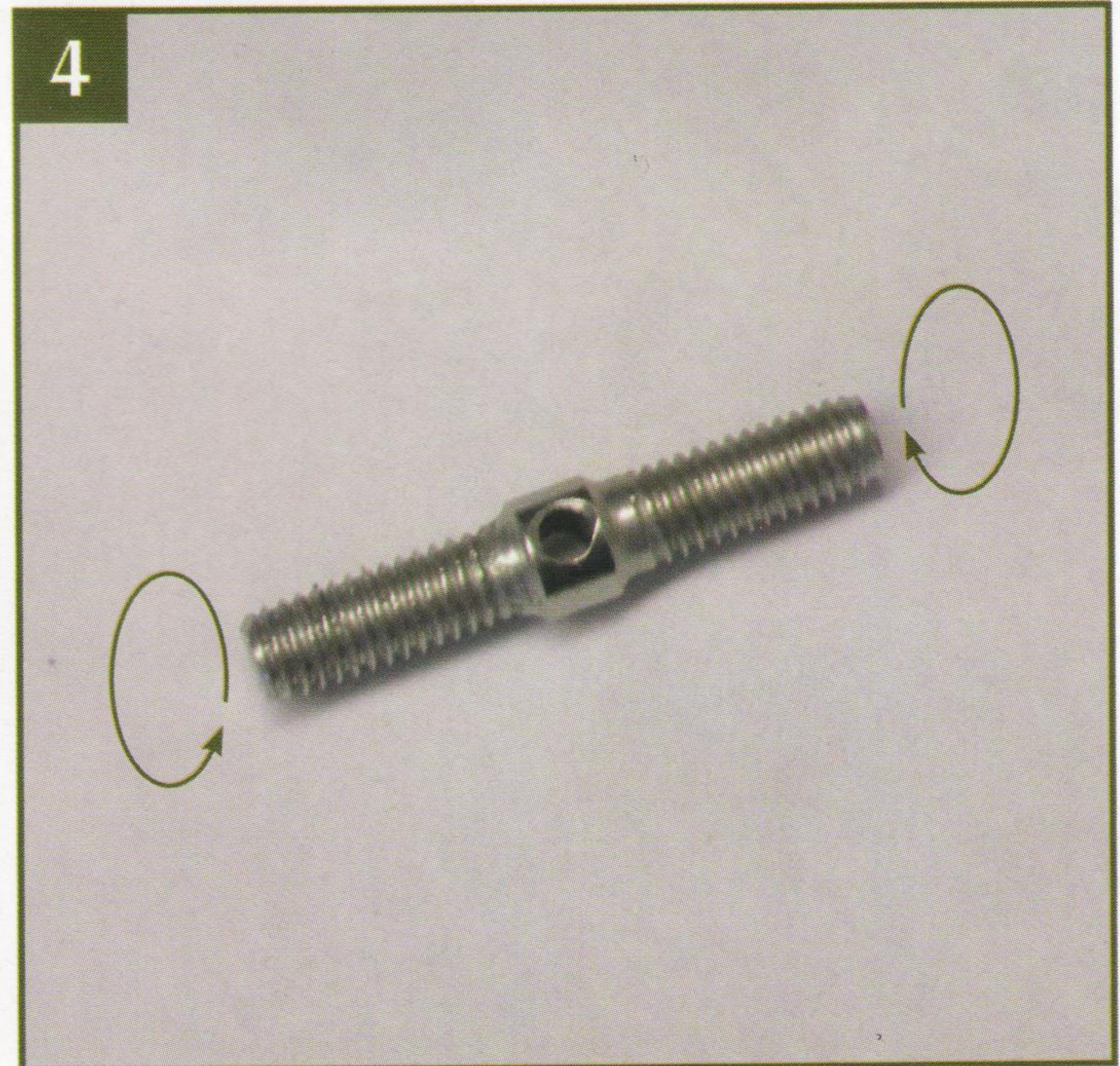
1 Установите регулировочный винт в соответствующее отверстие на рычаге подвески, используя шестигранный ключ 1,5 мм.



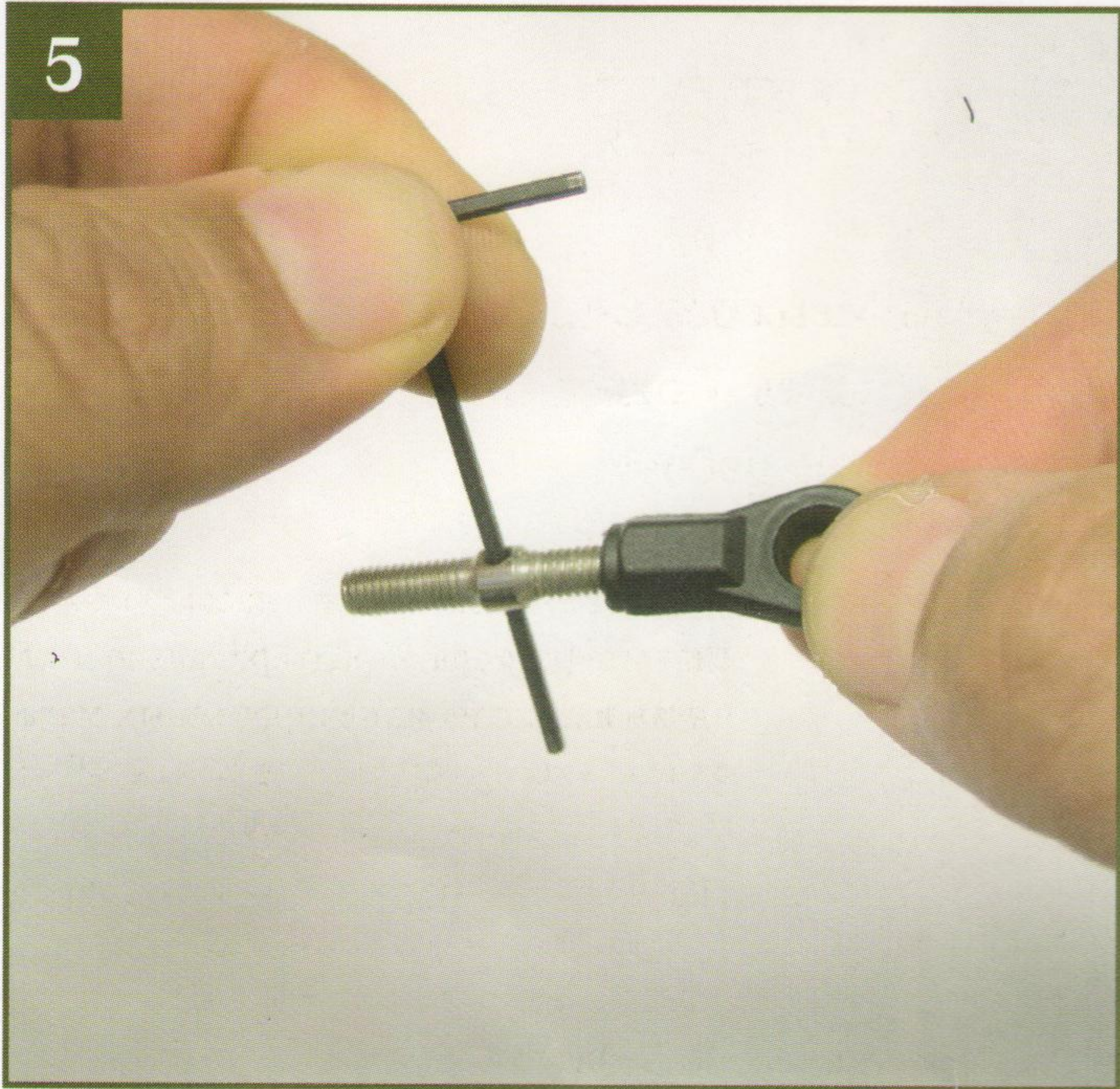
2 Затягивайте регулировочный винт до получения такого же результата, как на фото.



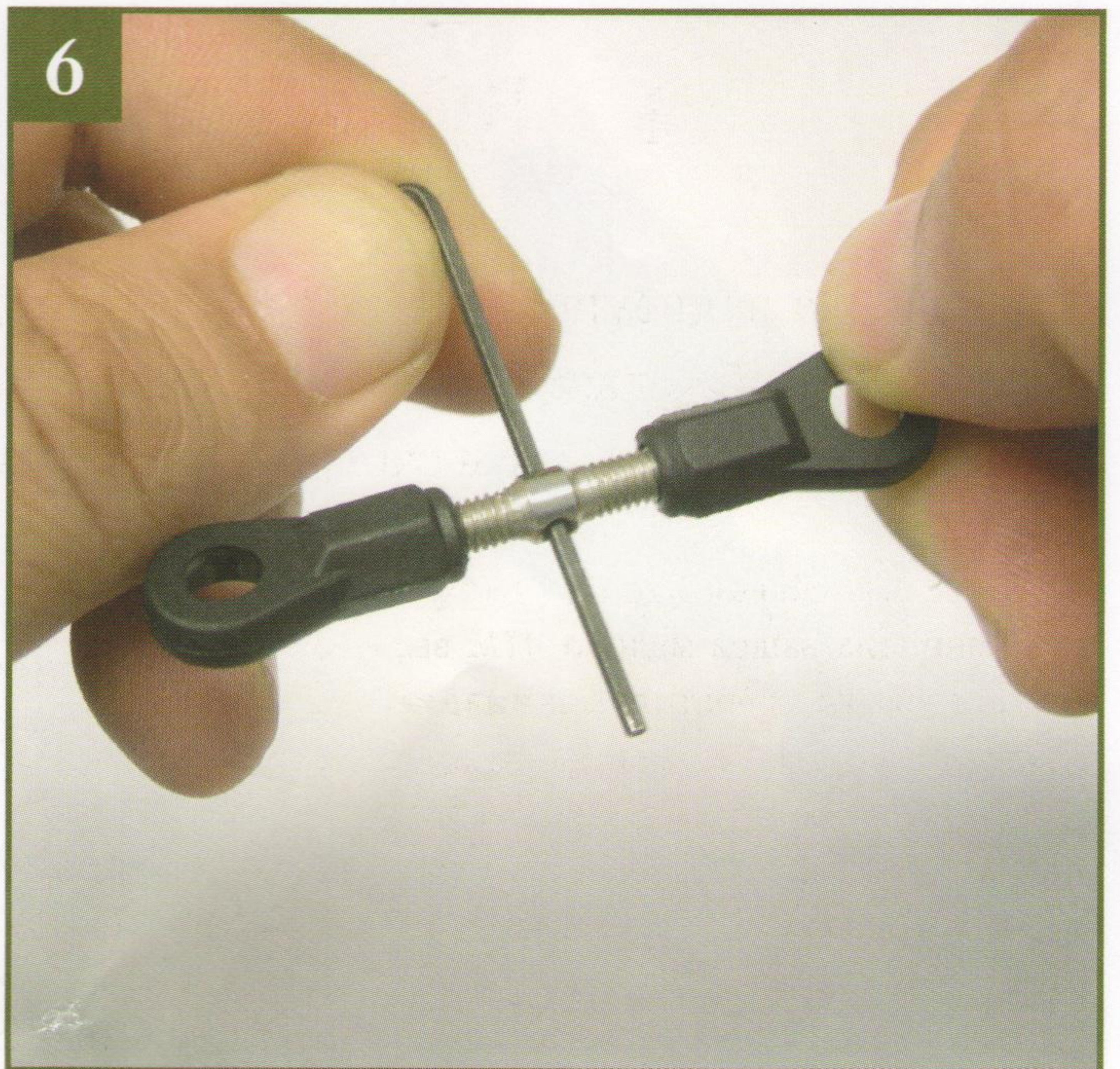
3 Перед вами все элементы верхней тяги: верхняя задняя тяга с двусторонней резьбой, два пластиковых наконечника и две металлических шаровых.



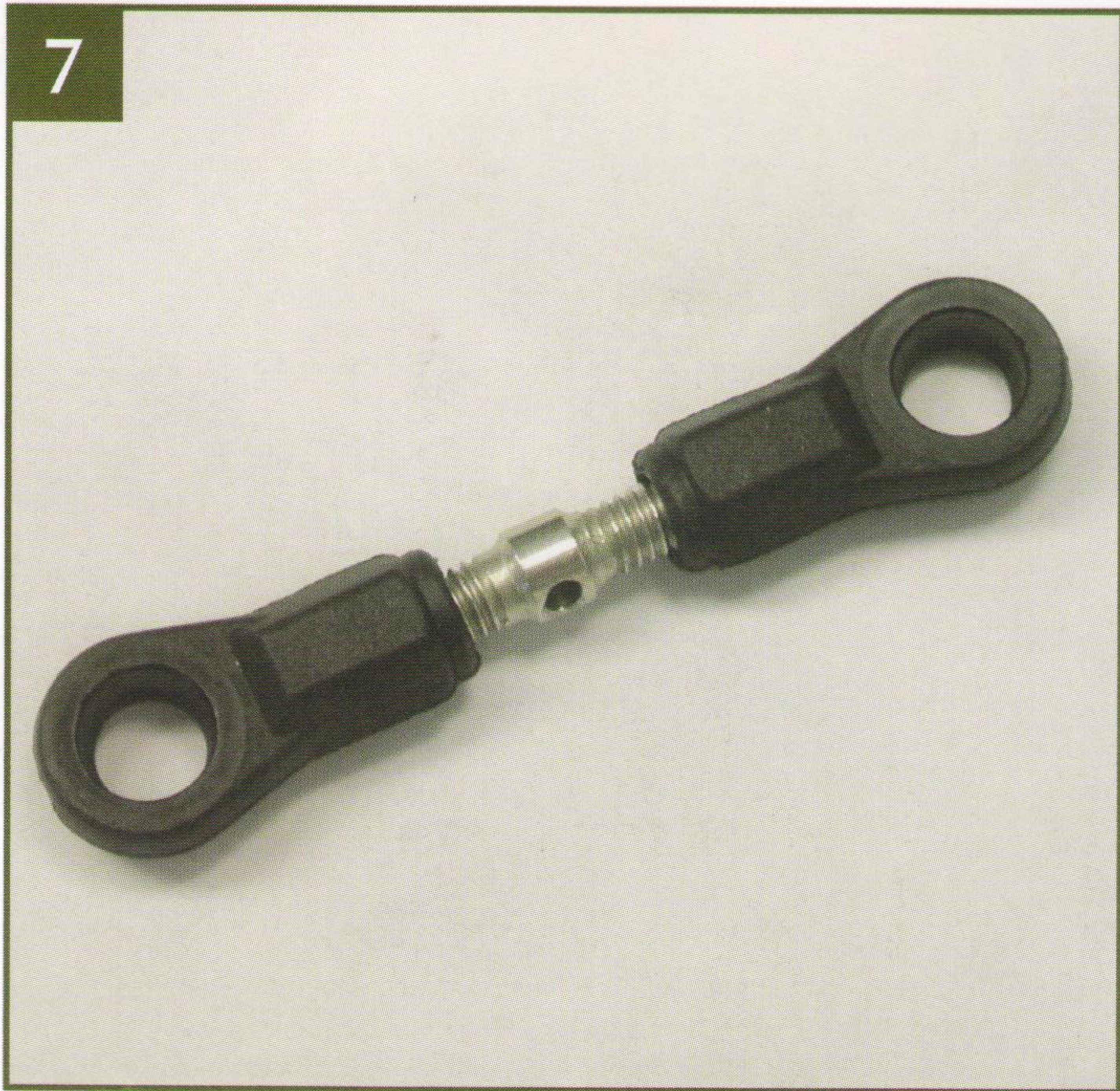
4 Резьба верхней задней тяги — двусторонняя: с одной стороны она идет по часовой стрелке, с другой — против часовой. Не забывайте об этом при установке наконечников.



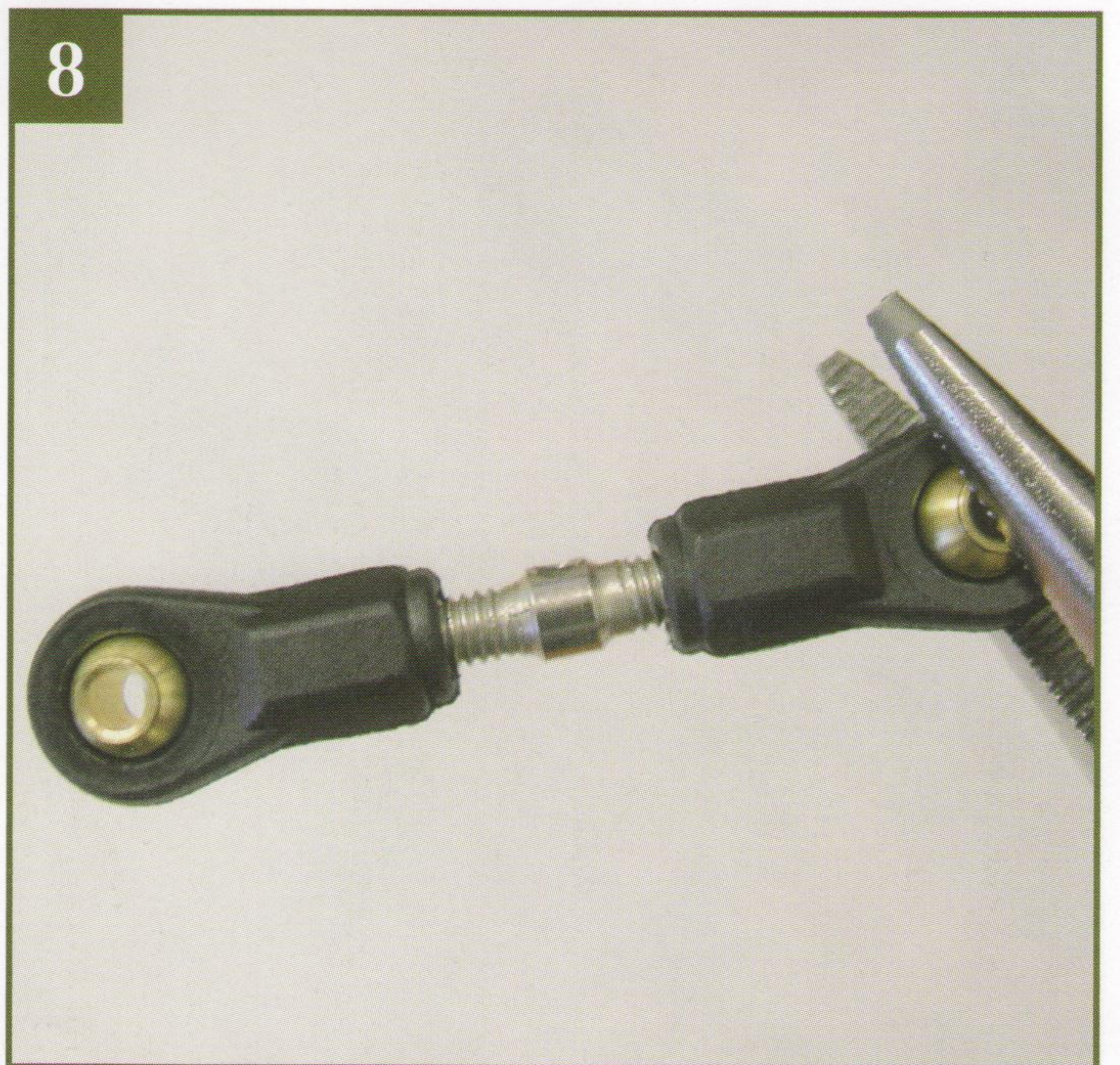
5 Накрутите вручную один наконечник. Чтобы зафиксировать тягу, вставьте в отверстие шестигранный ключ и удерживайте его.



6 Накрутите второй наконечник, вращая тягу в обратном направлении.



7 На фото вы видите верхнюю тягу в сборе. Расстояние между двумя наконечниками должно составлять около 12 мм.



8 Установите в наконечники шаровые, используя длинногубцы.

Мастерская автомоделиста: Все на своих местах

Сборка радиоуправляемой модели, например AMG Mercedes C-класса DTM 2008, требует особой тщательности при монтаже деталей и узлов. Правильная организация рабочего места значительно облегчит работу.

В процессе сборки заднего дифференциала вашей модели DTM вы, наверняка, обратили внимание на большое количество мелких деталей и элементов, из которых состоит радиоуправляемая модель такого масштаба. Иногда требуется отложить собираемый узел в сторону, чтобы дождаться поступления всех необходимых компонентов. В ходе сборки постепенно накапливаются мелкие узлы, окончательный монтаж которых предстоит сделать позднее.

Надежное хранение мелких деталей

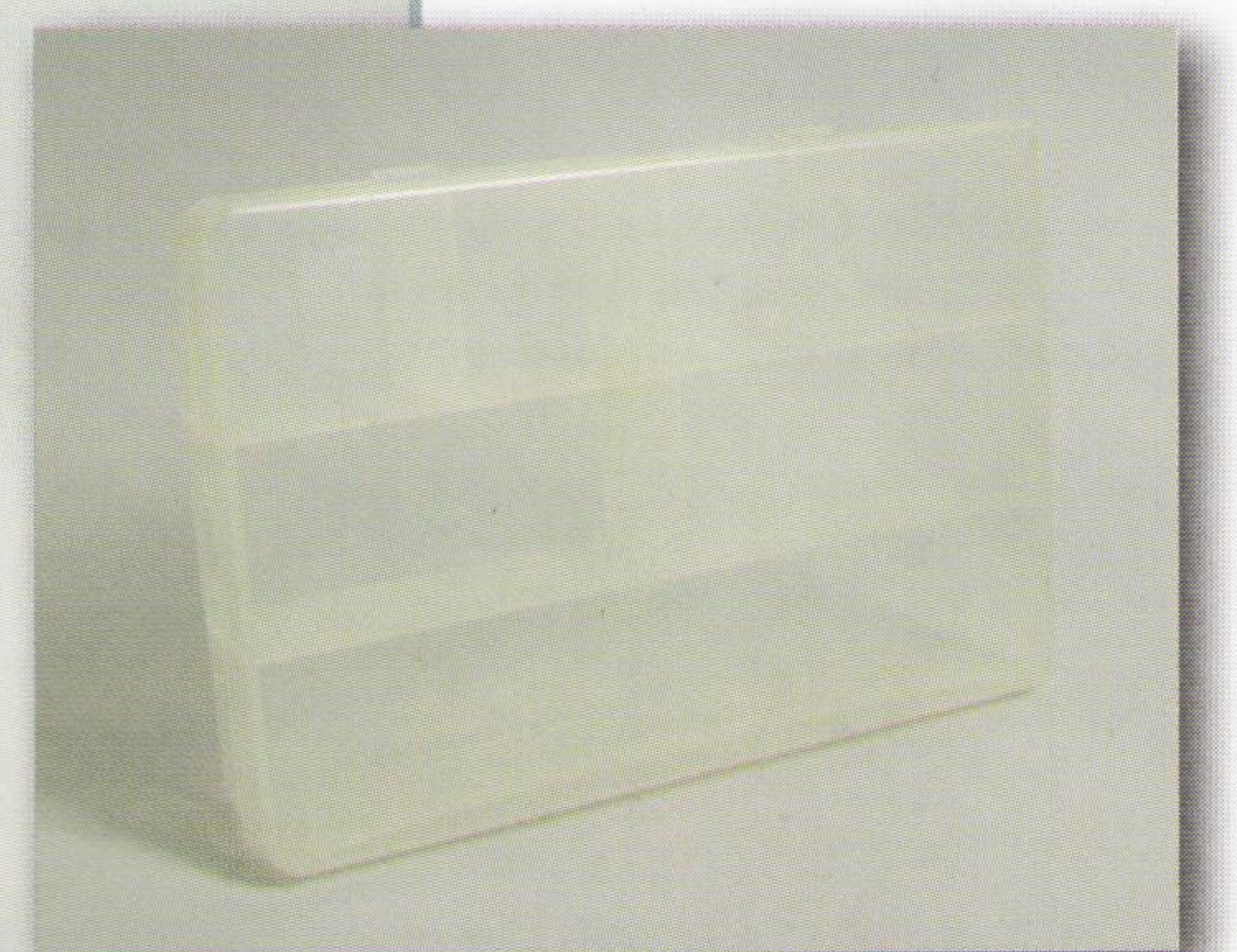
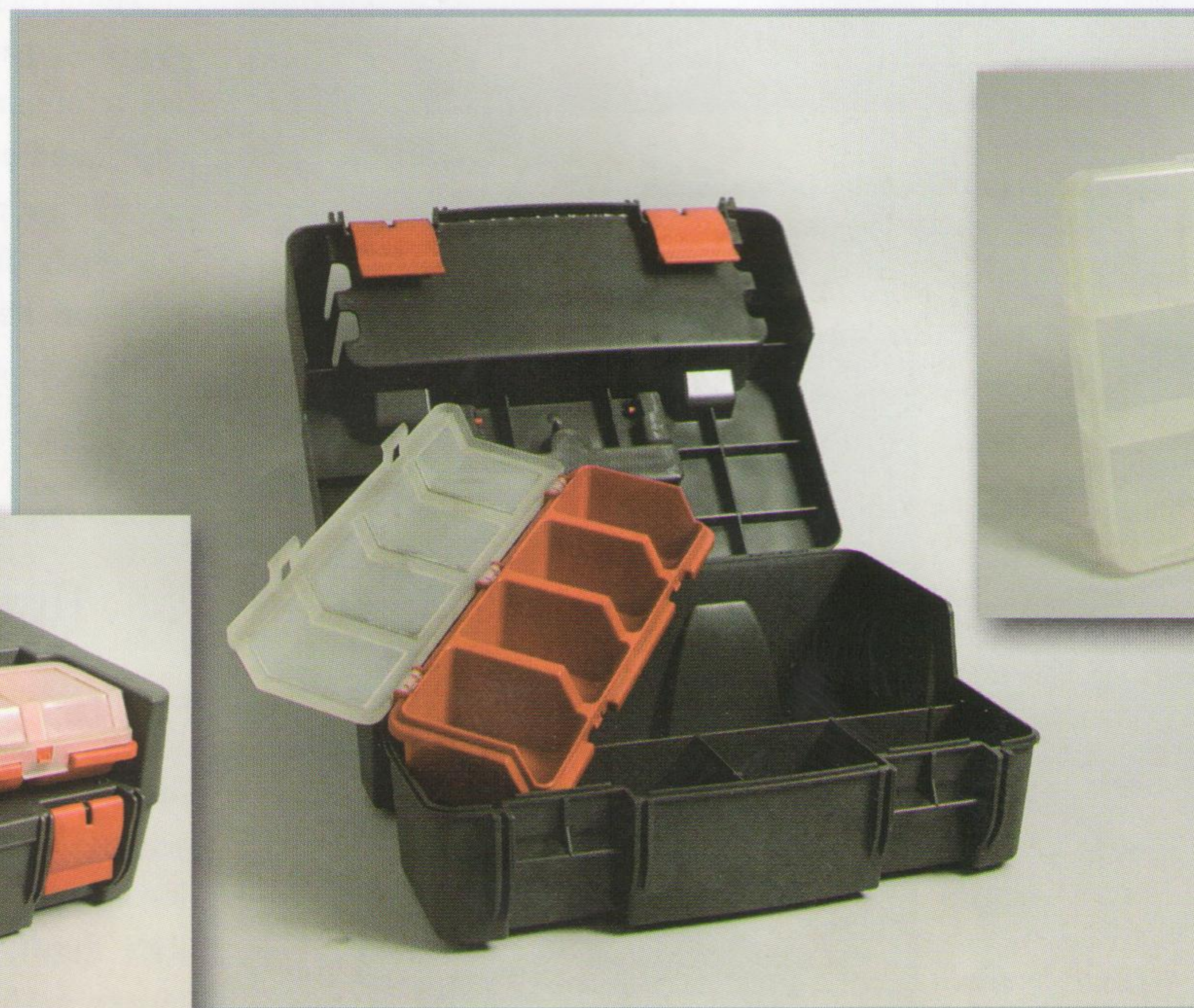
Чтобы не потерять контроль над ситуацией или (что еще хуже) важную деталь, на рабочем месте необходимо поддерживать хотя бы минимальный порядок.

Вам потребуется специальный ящик, в котором детали будут надежно храниться весь период сборки.

Можно использовать набор коробок разного размера, предварительно подписав их. В специализированных магазинах автомоделистам предложат много практичных решений, в том числе недорогие прозрачные пластмассовые боксы для хранения деталей разных размеров.

Многие занимаются хобби в своей квартире. Серьезный автомоделист, как правило, использует пит-бокс — ящик для инструментов из прочной пластмассы с многочисленными выдвижными отделениями.

Внизу и справа: В верхнем отделении такого пит-бокса хватит места и для инструментов, и для расходных материалов — масла и топлива. В нижних выдвижных ящиках разместятся мелкие детали и запчасти (например, свечи зажигания).



Вверху: Бокс с многочисленными отделениями разного размера поможет поддерживать порядок при хранении крепежа, шестерен, подшипников и других мелких деталей. Прозрачная пластмасса позволяет увидеть, что находится внутри.

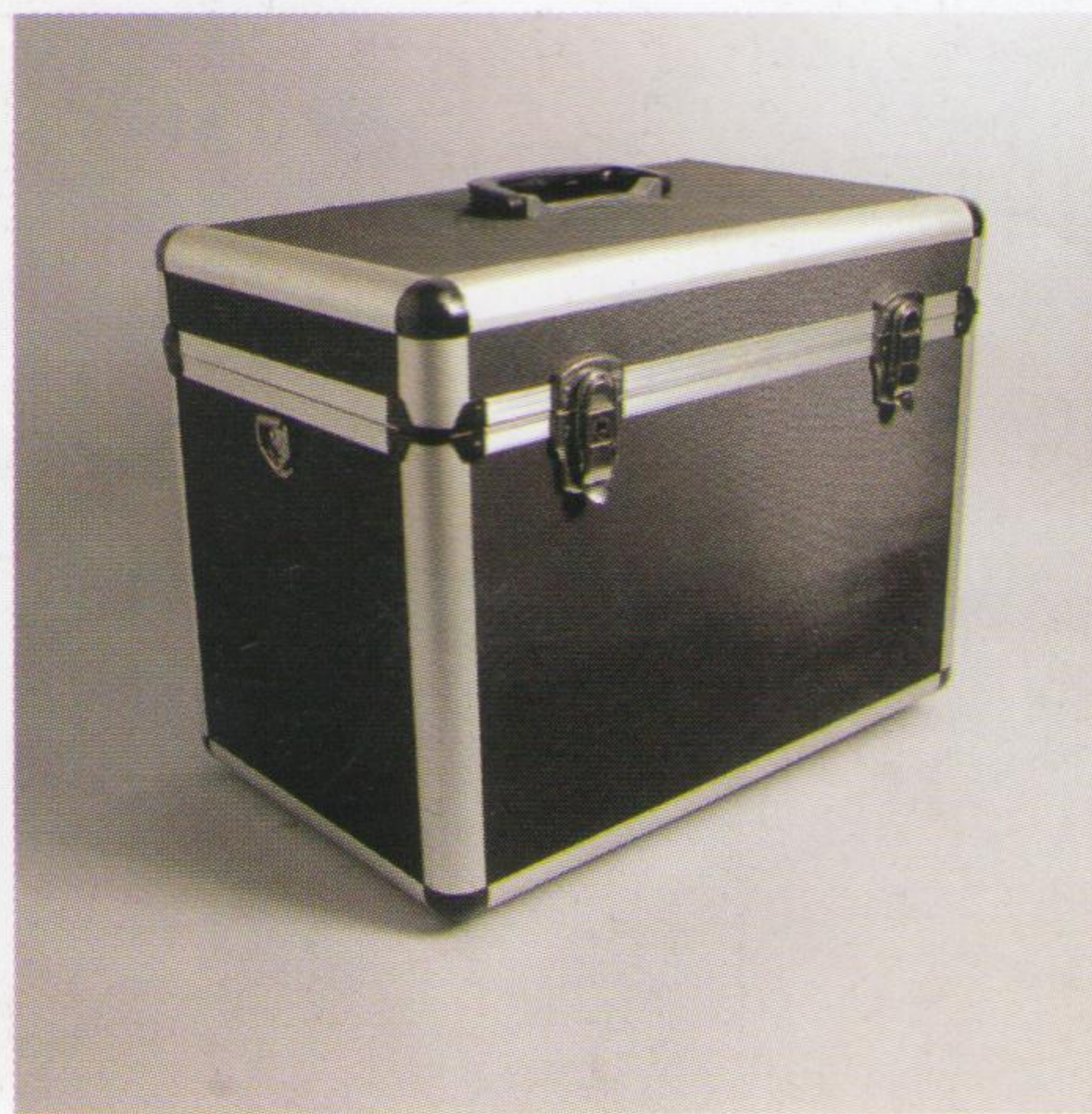


Так инструменты всегда будут в порядке и под рукой

Для сборки радиоуправляемой модели гоночного автомобиля AMG Mercedes C-класса DTM 2008 потребуется небольшой набор инструментов.

Но если вы собираетесь всерьез заниматься автомоделизмом, количество инструментов будет расти. Поэтому мы рекомендуем приобрести компактную скатывающуюся сумку, в которой можно легко перевозить все, что может понадобиться на гоночной трассе.

В магазинах продаются боксы разных размеров с прозрачной крышкой для хранения деталей (внизу слева). Пит-бокс класса «люкс»: прочный алюминиевый чемодан (внизу справа).



К соревнованиям готов

Такой пит-бокс удобен не только дома, в хобби-мастерской. Когда, собрав модель, вы впервые отправитесь на гоночную трассу, необходимо будет взять с собой топливо, стартер и минимальный комплект инструментов для настройки карбюратора и ходовой части.

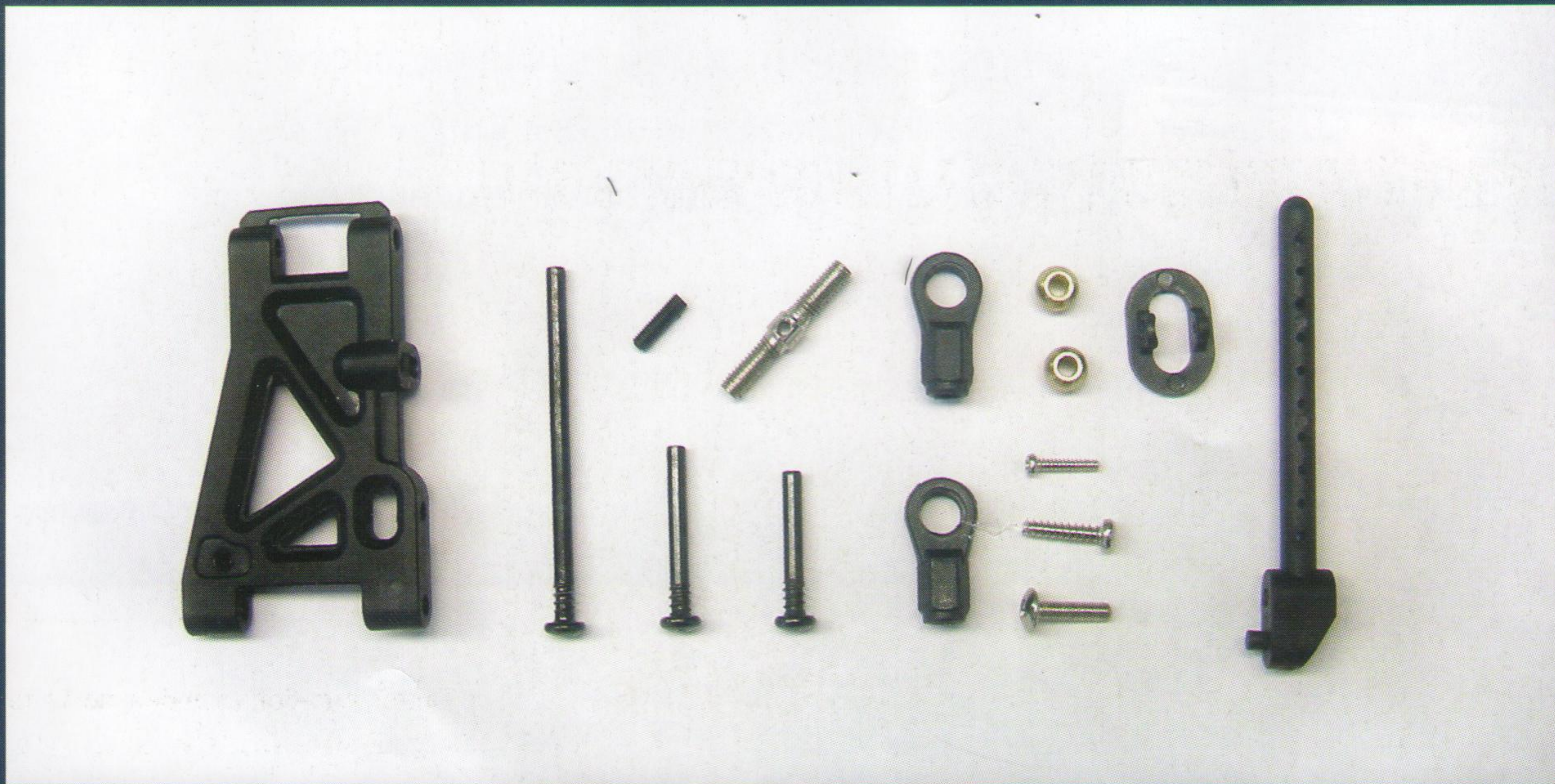
Не помешает и запасной комплект свечей накаливания, а также сменные покрышки. Как видите, есть все основания для того, чтобы в самом начале процесса сборки приобрести вместительный бокс.

Продуманная система хранения не только поможет поддерживать порядок, но и облегчит работу — нужный инструмент всегда будет у вас под рукой. В полностью оборудованной хобби-мастерской с практичной инструментальной панелью над рабочим столом вы всегда легко найдете необходимую деталь.

Нужный инструмент всегда под рукой

Закончив работу, инструмент можно удобно упаковать в компактную скатывающуюся сумку. В отличие от громоздких ящиков для инструментов такая сумка поместится в любом шкафу.

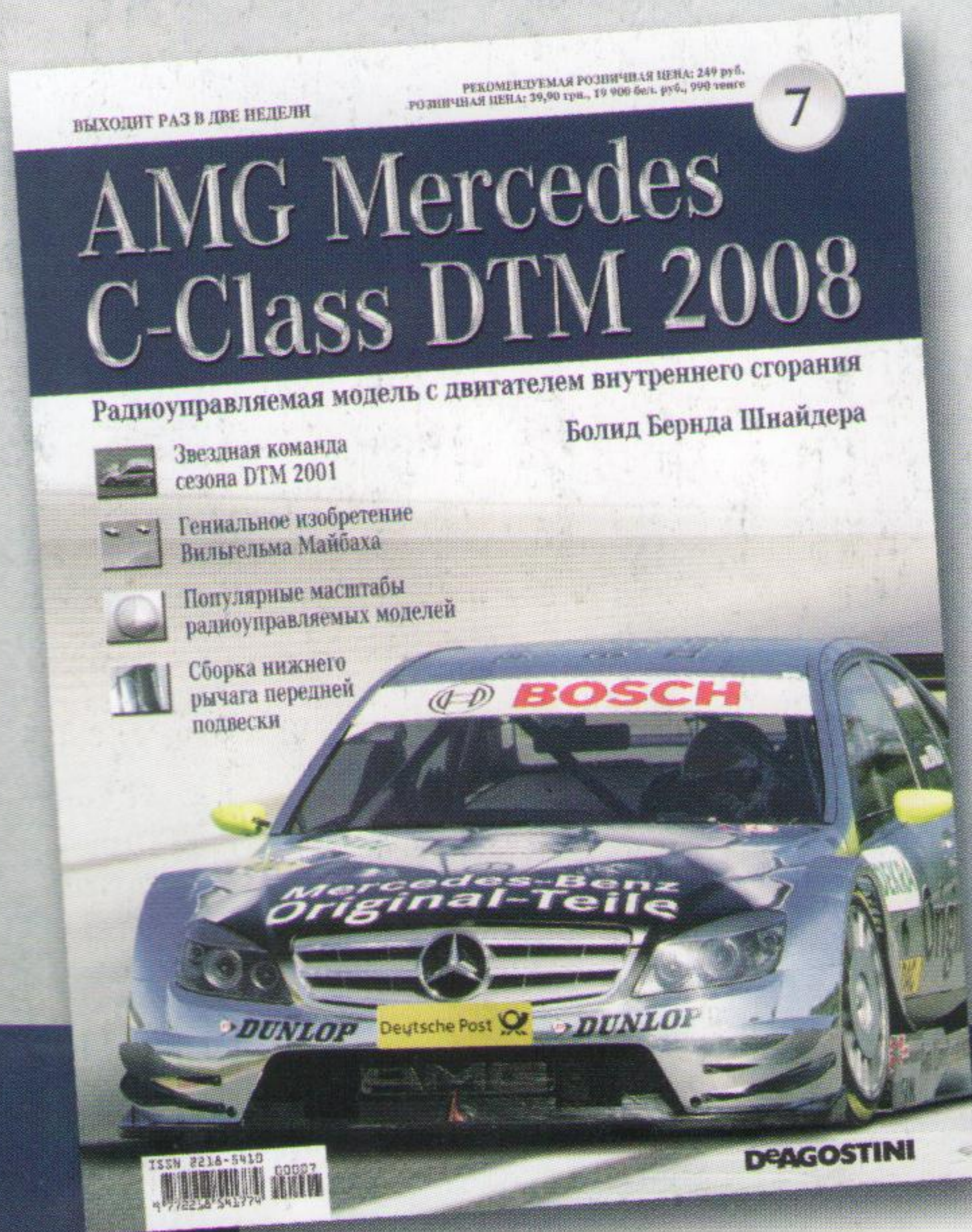
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы рассмотрим элементы левой части задней подвески, соберем верхнюю заднюю тягу и установим регулировочный винт заднего нижнего рычага подвески.



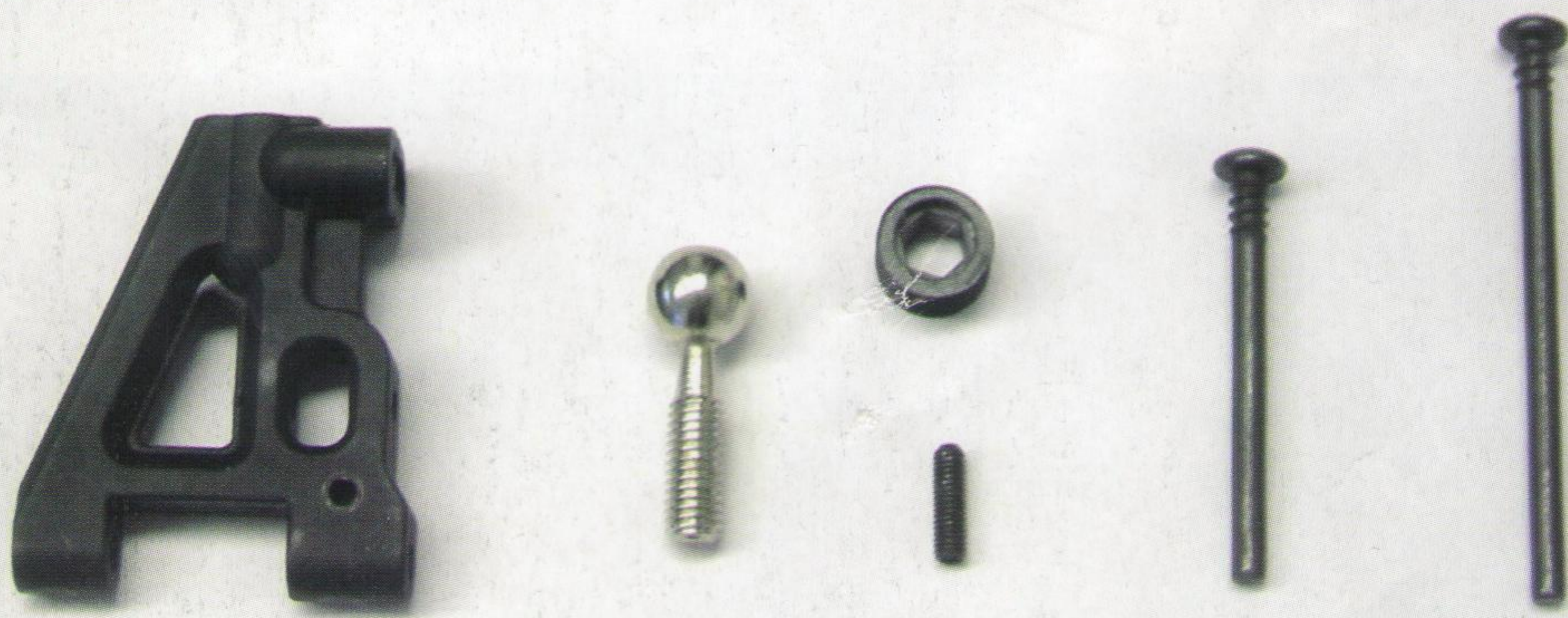
В следующем выпуске



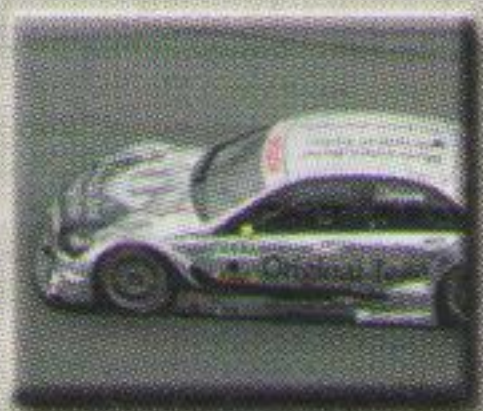
Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 7)

и комплект деталей:

- передний нижний рычаг подвески
- винты передней подвески
- аксессуары к передней подвеске.

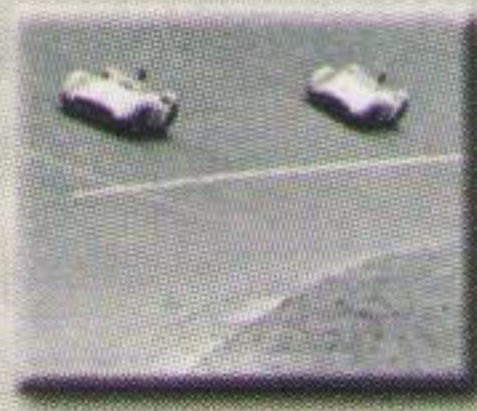


ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Бернд Шнайдер стал первым пилотом в истории гонок DTM, завоевавшим чемпионский титул два раза подряд.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



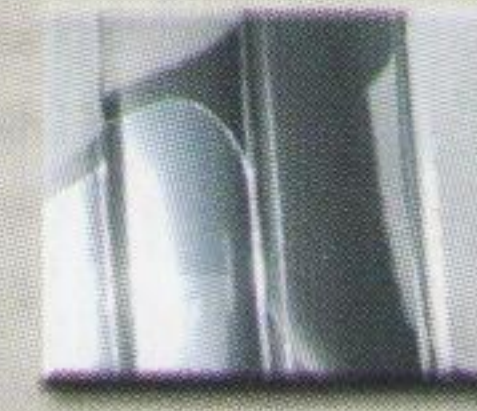
Вы узнаете, почему гоночный болид с 6-цилиндровым двигателем, разработанным Майбахом, так и не вышел на старт.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы соберем левый нижний рычаг передней подвески и установим рулевой кулак.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Модели выпускают в разных масштабах — от мини до макси. Какие подходят для серьезных соревнований, а какие для гонок во дворе?

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

D'AGOSTINI