

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

7

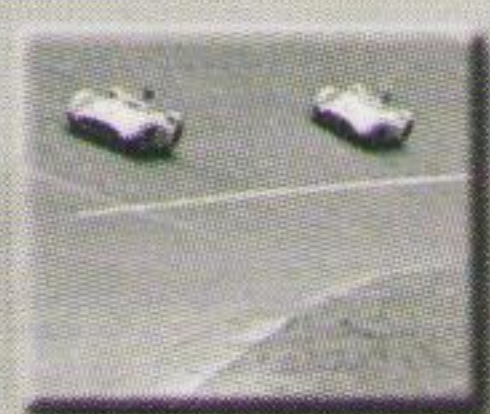
# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Звездная команда  
сезона DTM 2001

Болид Бернда Шнайдера



Гениальное изобретение  
Вильгельма Майбаха



Популярные масштабы  
радиоуправляемых моделей



Сборка нижнего  
рычага передней  
подвески



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00007

DeAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

7

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Победитель соревнований 2001 года определился уже за два этапа до финала: Бернд Шнайдер стал первым пилотом в истории DTM, успешно защитившим чемпионский титул.

17-20

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

К сезону 1906 года компанией DMG впервые был разработан гоночный автомобиль с 6-цилиндровым двигателем Вильгельма Майбаха.

19-20

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя детали, полученные с этим выпуском, мы соберем левую переднюю сторону подвески, установим нижний рычаг, рулевой кулак и отрегулируем длину рычагов подвески.

23-24

## АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ

Мы рассмотрим масштабы радиоуправляемых моделей — от мини до макси — и поговорим о преимуществах работы с монтажной панелью.

17-20



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск № 7, 2011

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](http://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. 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. 7 г, 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 04.01.2011



# AMG Mercedes CLK сезона-2001. Третья победа Бернда Шнайдера

После возрождения чемпионата DTM команды Abt-Audi, Mercedes-Benz и Opel с энтузиазмом начали сезон 2001 года. Победитель определился уже за два этапа до финала: Бернд Шнайдер стал первым пилотом в истории DTM, успешно защитившим чемпионский титул.



**К**оманда Mercedes-Benz, представившая к сезону DTM 2001 десять автомобилей, оказалась самой сильной среди команд, готовых бороться за чемпионский титул. Генеральный конструктор HWA Герхард Унгар заменил многие детали модели предыдущего сезона.

Шесть пилотов получили шанс выйти на старт на обновленном AMG Mercedes CLK. Помимо четырех машин, на которых выступали пилоты HWA, два болида поколения-2001 получила команда бывшего вице-чемпиона DTM Олафа Мантея.

Норисринг, 8 июля 2001 года. Первые минуты после старта: Бернду Шнайдеру за рулем D2 AMG-Mercedes-Benz CLK удается занять лидирующую позицию.

Команды Persson и Rosberg выставили на соревнования прошлогодние машины. Купе CLK привлекали внимание красивым силуэтом и несколькими вариантами дизайна. Чемпион предыдущего года Бернд Шнайдер и его товарищ по команде Петер Дамбрек выступали на серебристых машинах, двери и капот которых украшал логотип спонсора – D2.

Уве Альцен, который в 2001 году перешел в команду Mercedes-Benz из Opel, и Марсель Фесслер нарезали круги в элегантных черных болидах с надписью Warsteiner на кузове. Обе «служебных машины» команды Мантея, управляемые пилотами Берндом Майлендером и Патриком Хьюсменом, привлекали внимание ярко-синими кузовами с белой надписью Eschmann-Stahl.

Mercedes-Benz CLK сезона-2001 представлял собой последовательно усовершенствованный вариант чемпионской машины 2000 года. Изменения





Вне гонок AMG Mercedes CLK можно было увидеть в другом варианте дизайна: в июле 2001 года чемпион Формулы 1 Мика Хаккинен в чешском городе Брно выполнял тренировочные заезды на болиде DTM, окрашенном в цвета серебристых стрел Формулы 1. На фото: Мика Хаккинен (слева) и Бернд Шнайдер (справа).

коснулись, в первую очередь, двигателя и аэродинамики. Была доработана конструкция расширителей задних крыльев, которые теперь отстояли дальше от колес. Изменилась и форма переднего бампера: в модели 2001 года передний бампер заходит на боковые части кузова, до расширенных передних крыльев (в 2000 году бампер и колесные ниши разделял заметный выступ).

Модернизация коснулась и компонентов двигателя. В частности, инженеры HWA изменили форму впускных каналов, что позволило увеличить мощность до 450 л.с. Уже в ходе презентации, проходившей 22 апреля, за две недели до старта, около 600 гостей получили первое представление о планах на сезон DTM 2001 года. На старт предстояло выйти десяти AMG Mercedes CLK, девяти

Внизу: Отличия в аэродинамике моделей сезонов 2000 и 2001 годов. Наиболее заметные изменения отмечены красными кругами.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MERCEDES-BENZ CLK DTM 2001

#### ДВИГАТЕЛЬ

**РАСПОЛОЖЕНИЕ ЦИЛИНДРОВ:** 90° V8

**ГРМ:** два верхних распределительных вала для каждого ряда цилиндров, тарельчатые толкатели

**СМЕСЕОБРАЗОВАНИЕ:** впрыск во впускной коллектор, электроника управления впрыском (Bosch Motronic)

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 4000 см<sup>3</sup>

**МОЩНОСТЬ:** около 450 л.с. при 7500 об/мин

**СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ:** циркуляционное жидкостное охлаждение

**СИСТЕМА СМАЗКИ:** циркуляционная смазочная система с сухим картером

#### ШАССИ И ТРАНСМИССИЯ

**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** зубчатая рейка с усилителем

**КОЛЕСА:** легкосплавные диски с центральным креплением

**ШИНЫ:** впереди 640 мм; сзади 650 мм

**РАМА:** трубчатая со стальной наружной обшивкой и встроенным каркасом безопасности

**ПРИВОД И ТРАНСМИССИЯ:** механическая коробка передач, привод на задние колеса

**ПОДВЕСКА КОЛЕС:** двойные поперечные рычаги, пружинные амортизаторы, винтовые пружины (с приводом от нажимных штанг), торсионный стабилизатор

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА:** двухконтурная, гидравлическая, педаль тормоза действует на передние и задние колеса

**ТОРМОЗА:** вентилируемые дисковые, 6-поршневые неподвижные суппорты

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** 6-ступенчатая, механическая (не синхронизированная), со встроенным механизмом переключения (секвентальное ручное переключение передач)

**СЦЕПЛЕНИЕ:** трехдисковое, карбоновое

**ТИП КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:** шестеренная

**КОЛЕСНАЯ БАЗА:** 2690 мм

**ДЛИНА:** 4690 мм

**ШИРИНА:** 1850 мм

**ВЫСОТА:** 1255 мм

**МАССА АВТОМОБИЛЯ:** 1080 кг (с водителем)

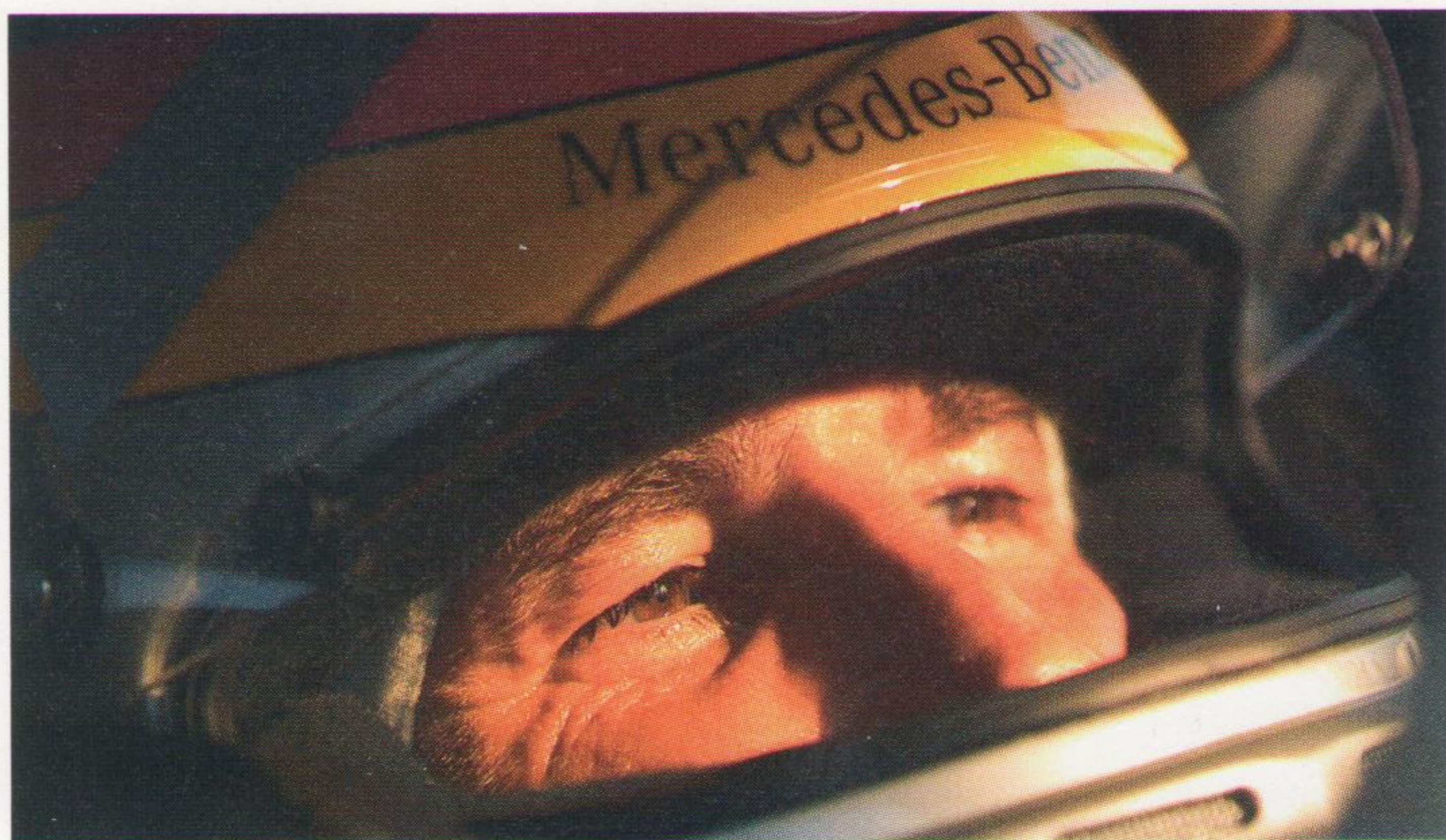


CLK DTM 2001



CLK DTM 2000





Бернд Шнайдер в конце июля 2001-го. Чемпион прошлого года нацелен на победу и в новом сезоне.

Opel V8 Coupé и четырьмя Abt-Audi TT-R. Таким образом, было заявлено на три машины больше, чем в предыдущем сезоне. Календарь соревнований тоже был пересмотрен и включал теперь десять этапов.

Был изменен и регламент. Вместо двух гонок по 100 км предстояла спринтерская гонка на 35 км, результаты которой определяли порядок старта в основной гонке на 100 км. В спринте очки получала только первая тройка (3-2-1), в основной гонке очки начислялись по обычной системе 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

### Команда Mercedes-Benz сезона-2001

Состав пилотов Mercedes-Benz DTM 2001 был многообещающим. 20 и 21 марта команда, увеличившаяся до десяти человек, впервые провела совместные испытания AMG Mercedes CLK DTM 2001 на трассе в Хоккенхайме. Удачным можно назвать возвращение в команду Уве Альцена. В 1993-1995 годах спортсмен, которому было тогда 33 года, выступал на Mercedes, но затем перешел в команду Opel. В предыдущем сезоне он выиграл три гонки за рулем Astra Coupé. Теперь Альцен снова занял место в кокпите Mercedes-Benz, сменив экс-чемпиона Клауса Людвига, который в конце 2000 года «повесил шлем на гвоздь».

Но главной надеждой команды Mercedes-Benz по-прежнему оставался Бернд Шнайдер, жаждавший повторить успех предыдущего сезона.

Этой звездной команде конкуренты противопоставили не менее именитых пилотов. Opel возлагал большие надежды на вице-чемпиона Мануэля Ройтера (команда Phoenix), а также на Йоахима Винкельхока, Тимо Шайдера и Михаэля Бартельса (все из команды Holzer). За рулем четырех Abt-Audi TT-R находились Лоран Айелло, Кристиан Абт, Мартин Томчик и Маттиас Экстрём, который в 2001 году дебютировал в команде DTM Abt-Sportsline junior.

Стартовая гонка сезона, проходившая в субботу 22 апреля и воскресенье 23 апреля 2001 года в Хоккенхайме, принесла победу команде Mercedes-Benz. Прекрасно стартовав в субботней квалификации, Бернд Шнайдер обеспечил себе поул-позицию в спринте (13 кругов). Во время 25-минутного

перерыва перед основной гонкой соперникам из команд Audi и Opel пришлось пережить первый шок: по результатам спринта в расстановке сил на основную гонку первые семь позиций занимали болиды Mercedes-Benz. Даже три CLK в прошлогоднем варианте смогли обойти лучших пилотов на Abt-Audi TT-R (Айелло на восьмой и Абт на десятой позиции) и Opel Astra Coupé (Мену на 11-м и Ройтер на 12-м месте).

Было очевидно, что у соперников еще остались проблемы, в то время как машины со звездой на капоте были прекрасно подготовлены к началу сезона. Такая же ситуация сохранилась и в основной гонке. За 38 кругов изменились только позиции пилотов внутри команд – к концу гонки лидировали четыре CLK 2001 года, Айелло на TT-R переместился на седьмое место, вице-чемпион Ройтер на Opel Astra пришел двенадцатым, не заработав ни одного очка. Бернд Шнайдер уверенно одержал первую победу в сезоне.

Как ни удивительно, но на втором этапе, проходившем в начале мая на Нюрбургринге, именно команда Abt нашла в себе силы дать достойный ответ соперникам после неудачи в начале сезона.

Француз Лоран Айелло занял первое место и в спринте, и в основной

На втором этапе, проходившем на Нюрбургринге в мае 2001 года, Шнайдер пришел к финишу вторым.





DTM СЕЗОН-2001		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ		ОЧКИ В 20 ЗАЕЗДАХ									ИТОГОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ
Место	Пилот	Машина/команда (*командный зачет)	1/2	3/4	5/6	7/8	9/10	11/12	13/14	15/16	17/18	19/20	Σ
1.	Б. Шнайдер (D)	CLK DTM 2001/D2 AMG (HWA) *1	23	15	16	20	18	16	6	23	12	12	161
2.	У. Альцен (D)	CLK DTM 2001/Warsteiner AMG (HWA) *2	10	x	12	x	22	3	17	13	20	4	101
3.	П. Дамбрек (GB)	CLK DTM 2001/D2 AMG (HWA) *1	14	4	10	9	8	20	x	2	5	16	88
4.	М. Фесслер (CH)	CLK DTM 2001/Warsteiner AMG (HWA) *2	15	8	23	3	x	5	x	6	8	8	76
5.	Л. Айелло (F)	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline *4	4	23	10	x	x	x	23	15	x	x	75
6.	П. Хьюсман (NL)	CLK DTM 2001/Eschmann (Manthey) *3	x	4	2	12	4	8	12	8	10	3	63
7.	Т. Егер (D)	CLK DTM 2000/Original-Teile (Persson) *5	9	12	1	x	x	10	10	x	x	1	43
8.	М. Экстрём (S)	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline junior *6	x	2	4	10	2	12	x	x	2	6	38
9.	М. Ройтер (D)	Opel Astra Coupé/Team Phoenix *7	x	x	x	x	3	4	8	10	x	10	35
10.	К. Абт (D)	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline *4	1	x	6	3	x	x	1	x	18	x	29
11.	Б. Майландер (D)	CLK DTM 2001/Eschmann (Manthey) *3	2	x	x	x	x	x	4	x	x	22	28
12.	М. Тиман (D)	CLK DTM 2001/Eschmann (Manthey) *3	x	x	3	10	13	x	x	x	x	x	26
13.	М. Томчик (D)	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline junior *6	x	12	x	4	1	6	x	x	x	x	23
14.	К. Альберс (NL)	CLK DTM 2000/Original-Teile (Persson) *5	x	x	x	15	x	x	2	x	x	2	19
15.	Д. Тернер (GB)	CLK DTM 2000/24-h-Service (Rosberg) *8	3	x	x	x	x	2	3	1	3	3	15
16.	Й. Винкельхок (D)	Opel Astra Coupé/Team Holzer I *9	x	x	x	x	10	x	x	2	x	x	16
17.	П. Лами (POR)	CLK DTM 2000/24-h-Service (Rosberg) *8	6	6	x	x	x	x	x	x	x	x	12
18.	М. Бартельс (D)	Opel Astra Coupé/Team Holzer II *10	x	x	x	1	6	x	x	x	1	x	8
19.	Т. Шнайдер (D)	Opel Astra Coupé/Team Holzer I *9	x	1	x	x	x	x	x	x	6	x	7
20.	Г. Хаупт (D)	Opel Astra Coupé/Opel Euroteam *11	x	x	x	x	x	x	x	4	x	x	4
21.	Д. Саленс (B)	CLK DTM 2000/24-h-Service (Rosberg) *8	x	x	x	x	x	1	1	x	2	x	4
22.	И. Оливье (B)	Opel Astra Coupé/Team Phoenix *7	x	x	x	x	x	x	x	3	x	x	3

гонке – это была первая победа частной команды Abt в чемпионате DTM. Бернд Шнайдер пересек финишную черту вторым, набрав 11 очков. Для Audi это был первый шаг к успеху. Для Opel сезон в целом прошел неудачно.

После гоночного уик-энда на трассе А1-Ринг за два этапа до конца сезона-2001 Бернд Шнайдер уже мог праздновать победу. Он стал первым пилотом, дважды подряд завоевавшим чемпионский титул в гонках DTM.

В командном зачете первые три места заняли команды Mercedes-Benz на новых CLK DTM – D2 AMG (HWA), Warsteiner AMG (HWA) и Eschmann (Manthey), четвертое место досталось Abt Sportsline.

Уже после восьмого этапа сезона, проходившего в австрийских Альпах, команда HWA праздновала победу Бернда Шайдера. Пилот из Заарланда успешно защитил чемпионский титул.







# Первый гоночный Mercedes мощностью 120 л.с. с 6-цилиндровым двигателем

Впервые 6-цилиндровый двигатель был разработан Вильгельмом Майбахом в 1902 году для российского флота и использовался в качестве судового мотора. Что касается гоночных автомобилей, то они еще несколько лет оснащались 4-цилиндровыми агрегатами.

К сезону 1906 года компанией DMG впервые был разработан гоночный автомобиль с 6-цилиндровым двигателем. Агрегат с располагавшимся вверху распределительным валом, подвешенными клапанами и двойной высоковольтной системой искрового зажигания был сконструирован Вильгельмом Майбахом уже осенью 1905-го. В новой концепции многое заимствовано у 300-сильного судового мотора, разработанного Майбахом в 1902 году по заказу графа Бориса Луцкого для российского флота. Рубашка охлаждения и головка блока цилиндров двигателя

гоночного болида были выполнены в виде цельнолитой детали, на картере устанавливались стальные цилиндры.

Новый 6-цилиндровый агрегат (цилиндры 140x120 мм, общий рабочий объем 11,1 л) развивал мощность 120 л.с. при 1500 об/мин. До этого в двигателестроении еще никому не удавалось вывести мотор на столь высокие обороты.

## Майбаху перекрывают кислород

По иронии судьбы эта современная, тщательно продуманная конструкция

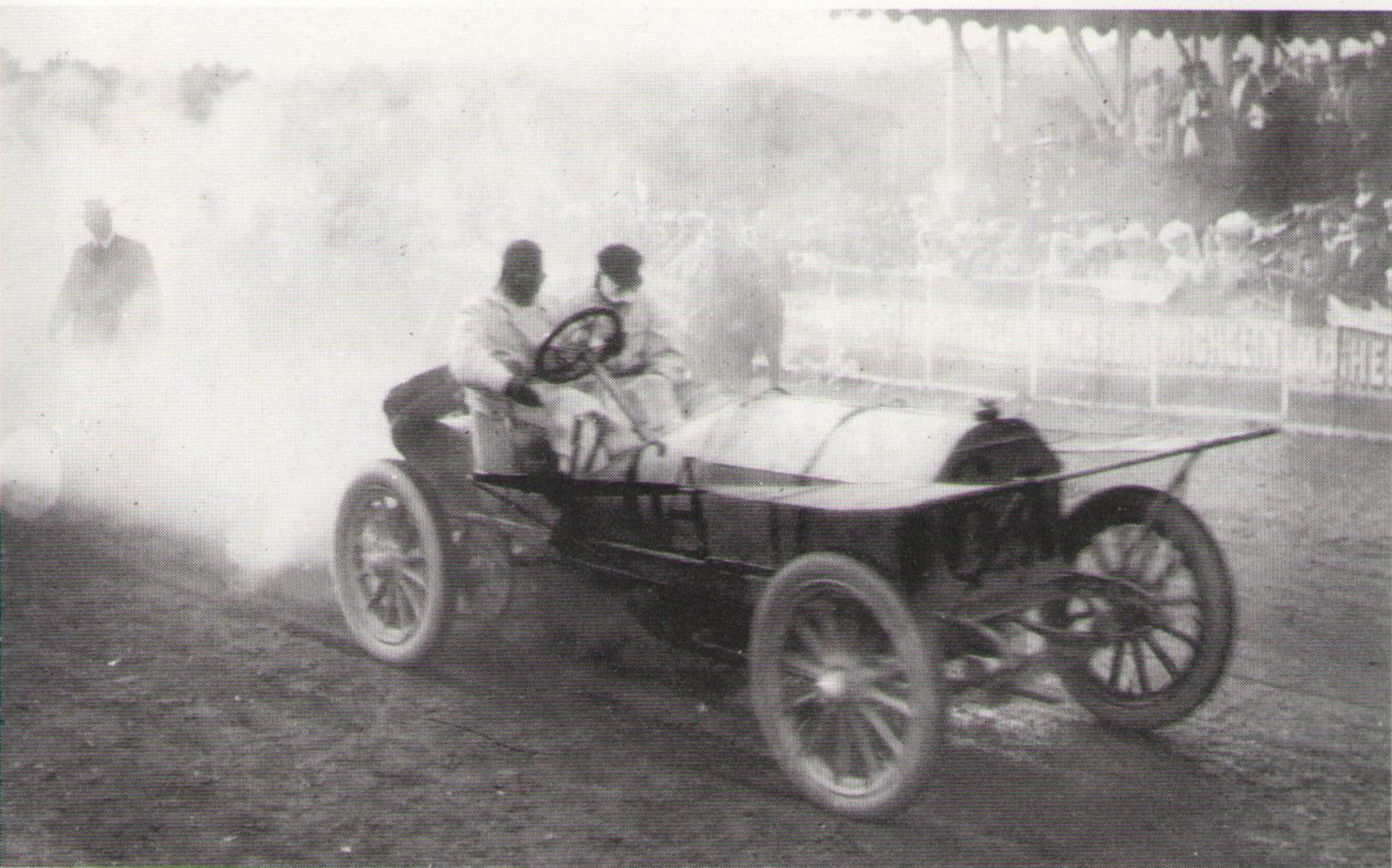
не принесла своему создателю ни славы, ни выгоды. Руководству и наблюдательному совету DMG в первую очередь не понравились расположенный вверху распределительный вал и «новомодные» свечи зажигания. Непримируемую позицию занял не кто-нибудь, а сам Эмиль Еллинек, который настаивал на применении традиционного низковольтного зажигания «на отрыв». Но Майбах не допускал возможности изменить конструкцию.

На сторону противников Майбаха встал и сын Готлиба Даймлера Пауль.

Гоночный автомобиль, оснащенный опытным рядным 6-цилиндровым двигателем, предназначенный для гонок 1906 года в Арденнах.







На Гран-при Франции (трасса Сарте) 26-27 июня 1906 года Камиль Женази и Александр Бартон заняли десятое место в общем зачете. Они снова выступали на 4-цилиндровом Mercedes. Работы по созданию 6-цилиндрового двигателя еще не были завершены.

Достоверно известно только то, что во время гонки в Арденнах в августе 1906 года в тренировочном заезде, действительно, участвовал автомобиль с 6-цилиндровым двигателем. Им управлял Камиль Женази. Однако из-за повреждения головки блока цилиндров Женази пришлось выступать в гонках уже на автомобиле с 4-цилиндровым агрегатом. В итоге он занял 10-е место.

6-цилиндровая модель привлекала внимание не только двигателем. Благодаря изгибу лонжеронов над передней осью, более плоским листовым рессорам и низкой установке радиатора машина имела непривычно малый дорожный просвет. Сегодня полюбоваться 6-цилиндровым гоночным автомобилем Майбаха можно в музее Mercedes-Benz.

Проработав некоторое время в австрийской компании Austro-Daimler, в 1905 году он вернулся в Унтертюркхайм, где сконструировал собственный 6-цилиндровый двигатель традиционного типа. Мотор имел боковой распределительный вал и низковольтную систему зажигания, на которой настаивал Еллинек. При размерах цилиндров 140x140 мм общий рабочий объем составлял 12,9 л. В ходе обсуждения предпочтительной конструкции гоночной машины было принято решение оснастить три автомобиля двигателем Майбаха и три – двигателем Даймлера.

великолепный агрегат рабочим объемом 14,4 л и мощностью 120 л.с., однако гонщикам удалось занять лишь десятое и одиннадцатое места.

К сожалению, сегодня уже невозможно выяснить, выходил ли когда-либо на старт гоночный автомобиль, оснащенный 6-цилиндровым двигателем конструкции Майбаха или Даймлера.

## Нет согласия – нет успеха

Внутренние разногласия в компании DMG привели к тому, что к первому Гран-при Франции, организованному Автомобильным клубом Франции в июне 1906 года вблизи Ле-Мана, ни один автомобиль, оснащенный 6-цилиндровым двигателем, не успел пройти испытания в достаточном объеме. Поэтому завод в Унтертюркхайме отправил для участия в гонках три автомобиля, оборудованных слегка измененными 4-цилиндровыми двигателями с увеличенными парами цилиндров от нового 6-цилиндрового опытного образца. Это был

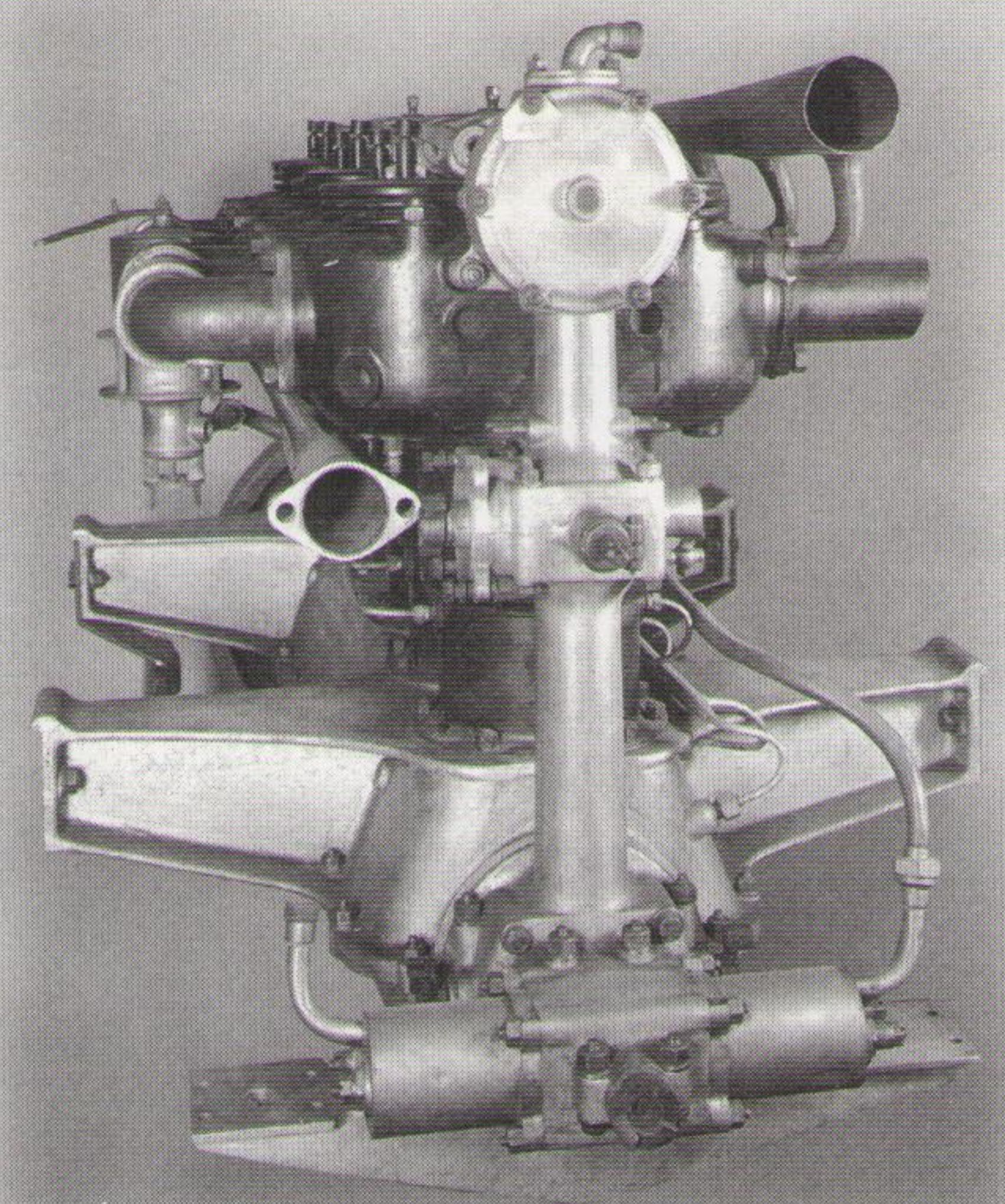
### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MERCEDES 120 Л.С. (1906 Г.)

**ДВИГАТЕЛЬ** 6-цилиндровый, рядный, модель M 126, водяного охлаждения, рабочий объем 11 080 см<sup>3</sup> (140×120 мм), мощность 125 л.с. при 1500 об/мин; подвешенные впускные и стоящие выпускные клапаны; один верхний распределительный вал; коэффициент сжатия 5,3:1; смазка и подача топлива за счет разрежения, создаваемого выхлопными газами; карбюратор с вращающимся золотником; высоковольтное магнето с двумя свечами зажигания

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

**ШАССИ** Сужающаяся спереди прессованная стальная рама из швеллерного профиля, подвеска на полуэллиптических рессорах; механическая тормозная система с педальным управлением на главном валу трансмиссии; ручной тормоз с внутренним расположением колодок на задних колесах; передние колеса без тормозов; рулевое управление с винтовым механизмом; колеса с деревянными спицами и шинами 850x120 (передние) и 935x135 (задние)

**МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ** Колесная база 2690 мм; колея передняя (задняя) 1410 мм; масса автомобиля 1000 кг



Гоночный Mercedes мощностью 120 л.с. стал первым автомобилем с 6-цилиндровым двигателем.

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ**  
160 км/ч



# Нижний рычаг, винты и другие детали левой передней стороны подвески

Используя детали, полученные с данным выпуском, мы соберем левую переднюю сторону подвески, установим нижний рычаг и отрегулируем длину рычагов подвески.

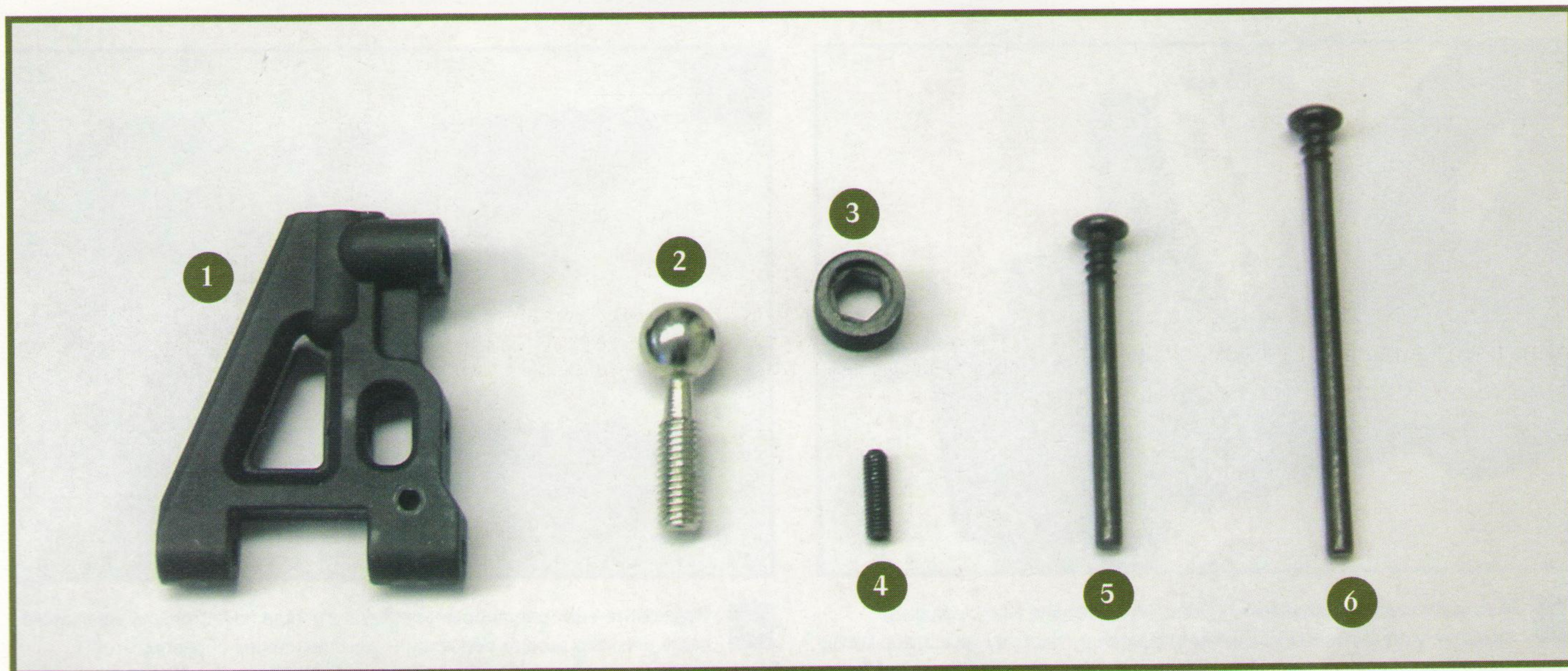
С очередным выпуском журнала «Mercedes C-Class DTM 2008» вы получили детали, необходимые для сборки левой передней стороны подвески вашего радиоуправляемого болида. Помимо них, для сборки нам понадобится передний левый рулевой кулак в сборе и проклад под шаровую головку, полученные с выпуском № 3. В завершение мы выставим зазоры в соответствии с шагами 4 и 5 (см. стр. 24 инструкции по сборке).

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ

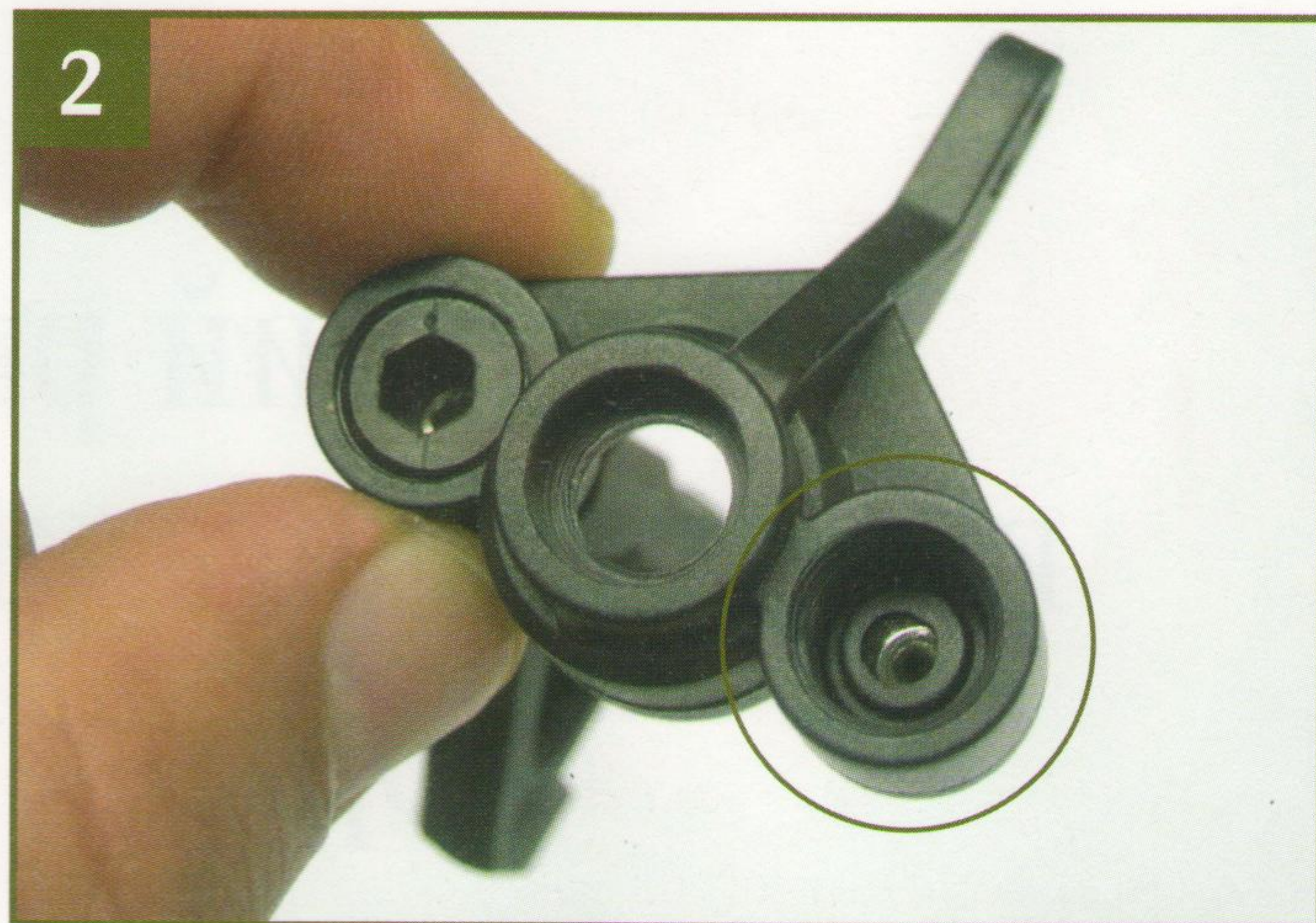
1. Передний нижний рычаг подвески
2. Болт с шаровой головкой
3. Пластиковая установочная втулка
4. Винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм
5. Короткий винт крепления верхнего переднего рычага
6. Длинный винт крепления нижнего переднего рычага



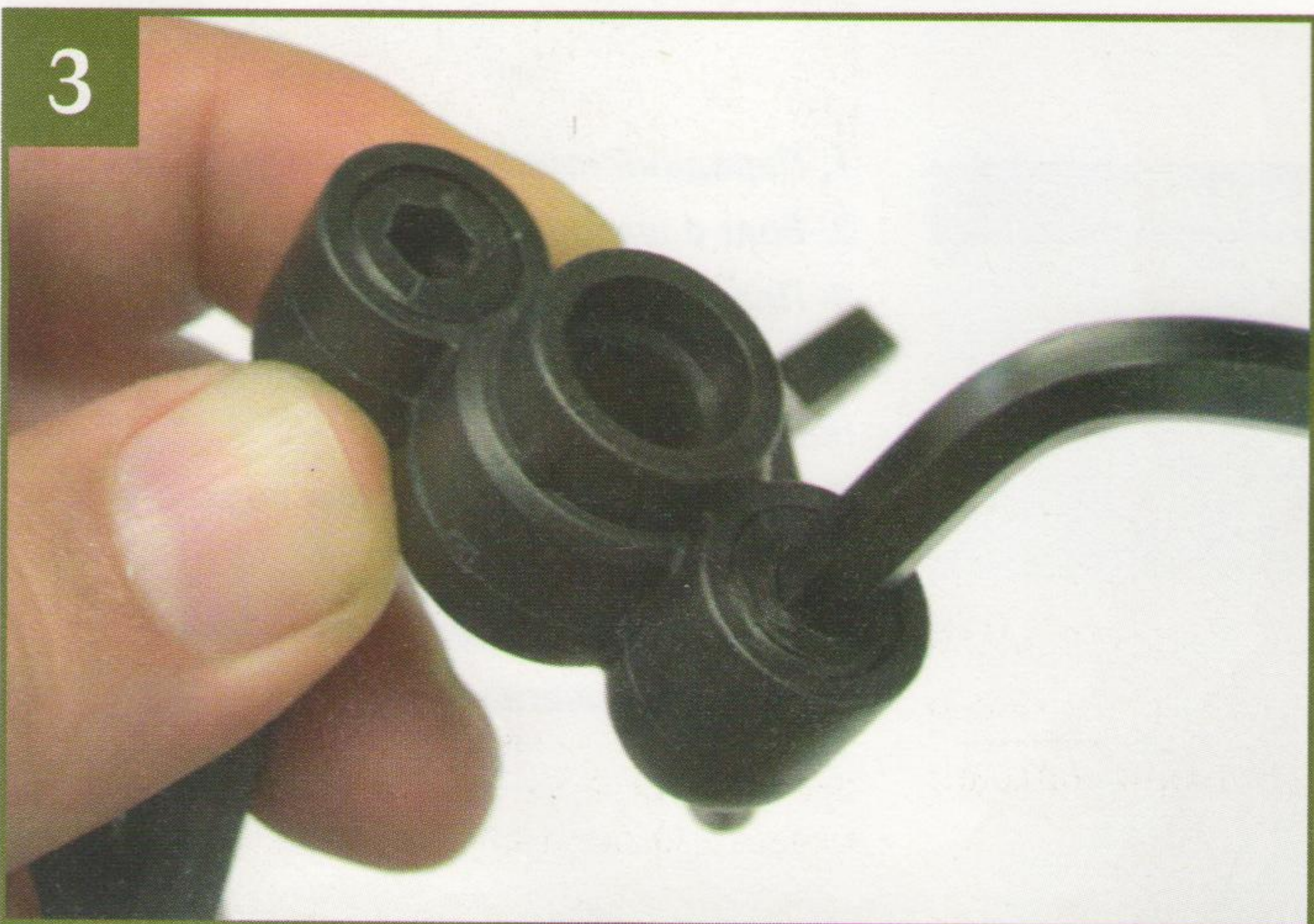




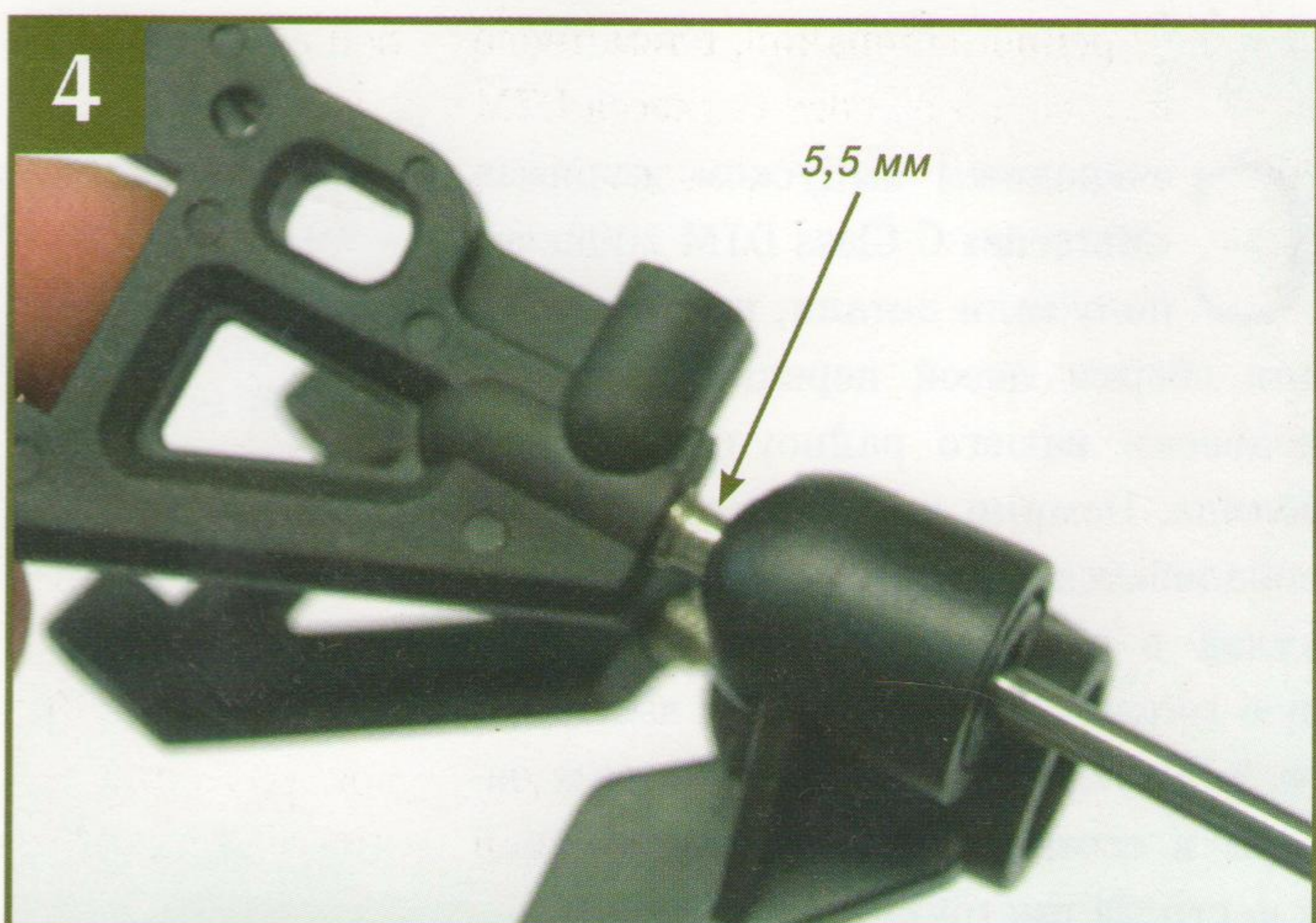
**1** Установите болт с шаровой головкой в нижнее отверстие левого рулевого кулака в сборе.



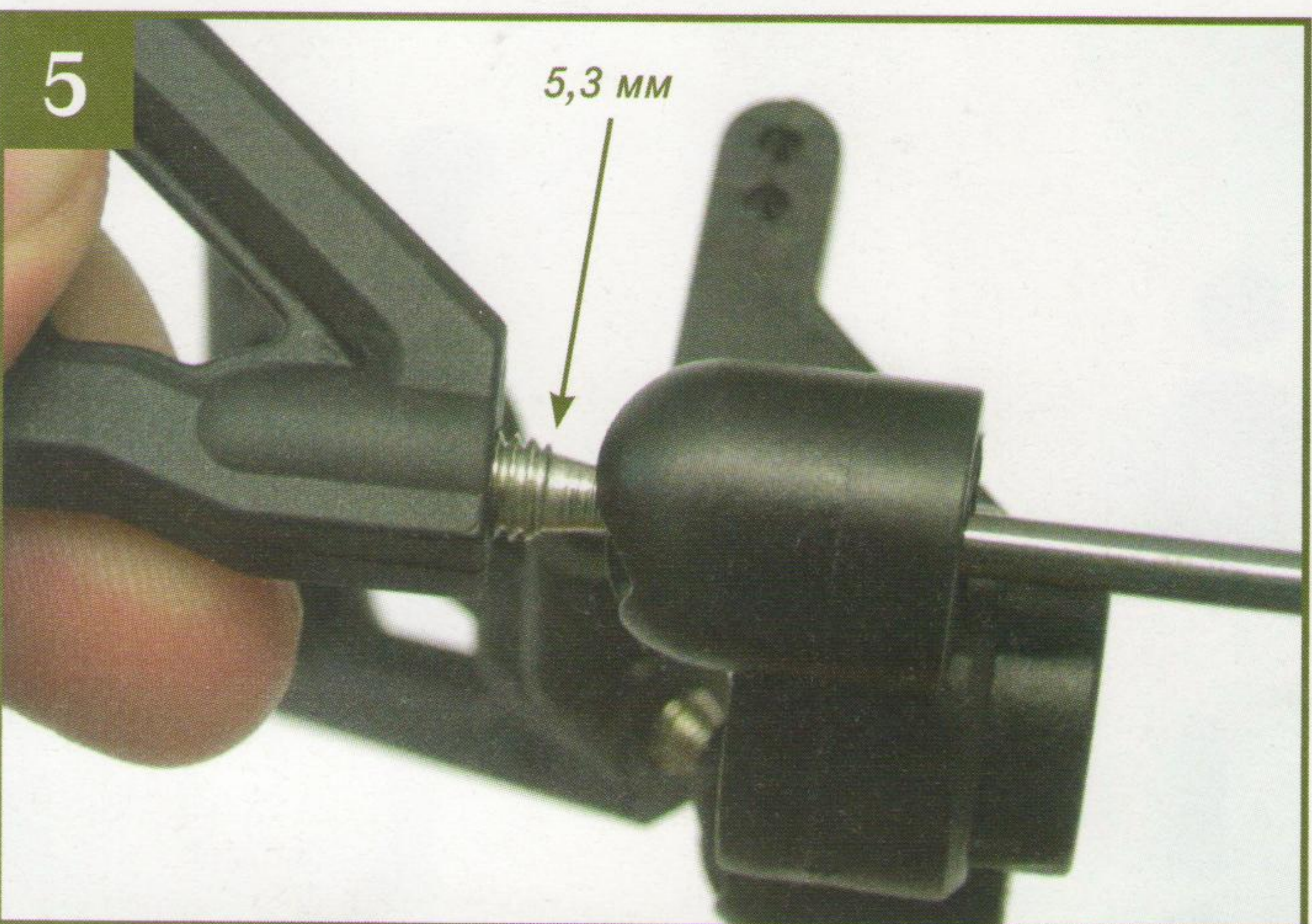
**2** Установите пластиковый проклад болта с шаровой головкой в нижнее отверстие левого рулевого кулака на шаровую головку.



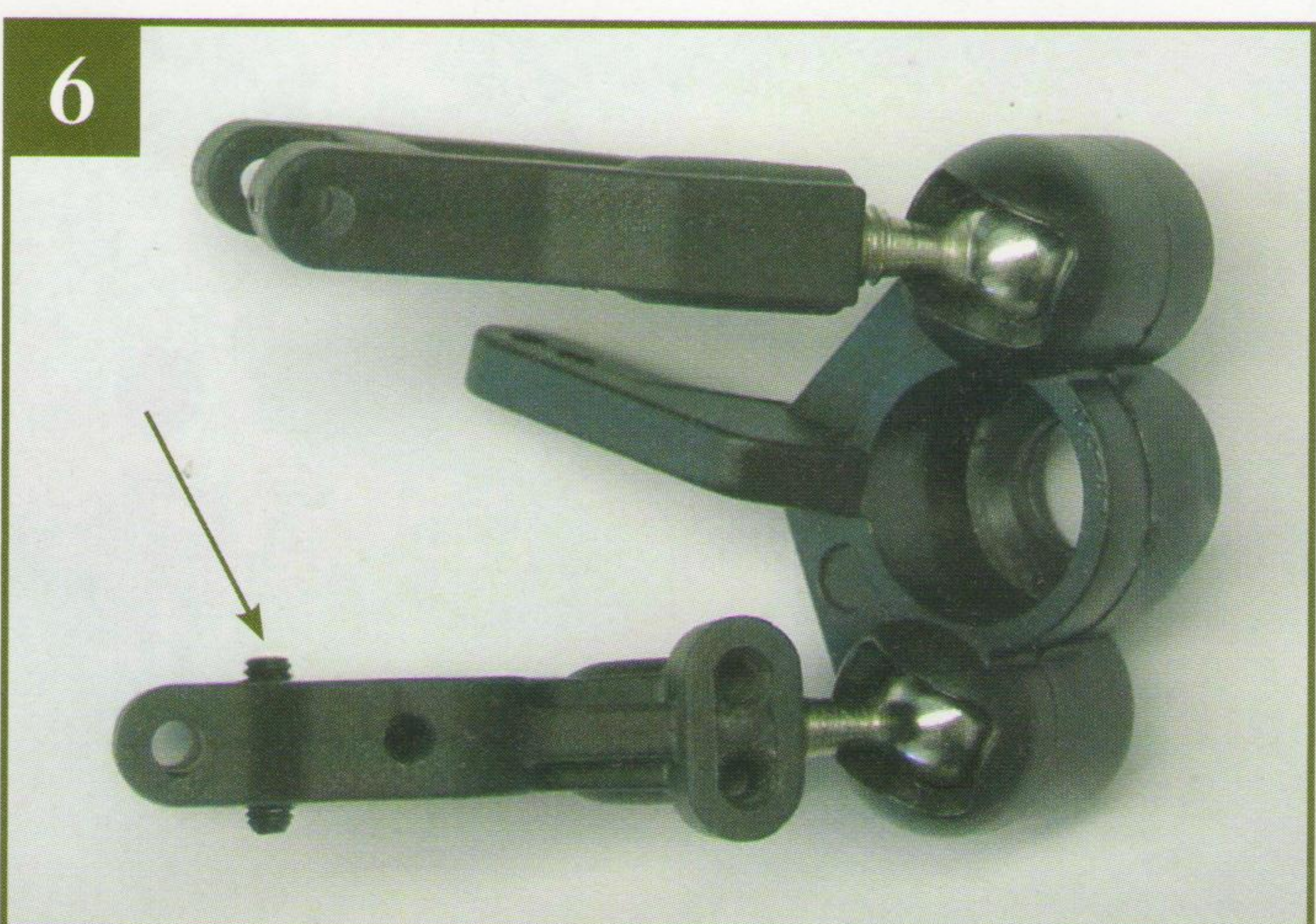
**3** Зафиксируйте болт с шаровой головкой при помощи пластиковой втулки и шестигранного ключа 5 мм. Не перетягивайте втулку, чтобы она не мешала болту двигаться.



**4** Привинтите болт с шаровой головкой к нижнему рычагу подвески при помощи шестигранного ключа 2,5 мм. Зазор между нижним рычагом подвески и рулевым кулаком должен составить 5,5 мм.



**5** Используя шестигранный ключ 2,5 мм, отрегулируйте винт с шаровой головкой, установленный в верхнем отверстии рулевого кулака. Зазор между верхним рычагом подвески и передним рулевым кулаком должен составить 5,3 мм.



**6** Установите винт регулировки свободного хода (см. стрелку) в верхнюю часть нижнего рычага подвески и затяните таким образом, чтобы концы винта, выступающие с обеих сторон рычага, получились одинаковыми.



# Масштабы радиоуправляемых моделей машин

У поклонников автомоделлизма сегодня огромный выбор: от «малышек» 1:28, соревнующихся на гаражной площадке около дома, до впечатляющих раллийных машин и болидов Формулы 1 в масштабе 1:5 и длиной более метра.

**М**одели 1:10 с двигателем внутреннего сгорания, в том числе и ваш Mercedes C-класса DTM 2008, предназначены для шоссейных гонок — низкий дорожный просвет требует ровной поверхности. Такие модели, как правило, выбирают пилоты с небольшим опытом, те, кто пока не решается управлять более крупными и мощными болидами.

Модели 1:10 постоянно совершенствуются и с точки зрения качества, и с точки зрения технической сложности. А теперь познакомимся с другими

масштабами радиоуправляемых моделей автомобилей.

## Мини-модели от 1:28 до 1:18

Самые маленькие радиоуправляемые модели выпускаются в масштабе 1:28. В зависимости от типа кузова их длина составляет от 10 до 17 см. Они отлично подходят для гонок во дворе (onroad) или в парке (offroad).



Несмотря на малый размер (общая длина чуть более 30 см), этот гоночный трак Duratrax оборудован полным приводом.

Три радиоуправляемых модели разных масштабов и категорий. Слева направо: шоссейная модель 1:10, багги 1:8 и монстр-трак 1:8.





Такие модели оснащаются электроприводом, а потому не производят шума, просты в управлении и служат хорошей игрушкой.

Еще больше удовольствия доставят модели относительно нового класса — 1:16 (1:18). Эти багги длиной почти 30 см занимают мало места, но уже могут оснащаться двигателем внутреннего сгорания.



### Масштабы 1:10 и 1:8

Радиоуправляемые модели машин в масштабе 1:10 отличаются прекрасными характеристиками при относительно малых габаритах (их максимальная ширина не превышает 200 мм). Управлять шоссейными моделями, аналогичными вашему Mercedes C-класса DTM 2008, очень увлекательно.

В этих классах представлено наибольшее число моделей. На шоссейные и внедорожные шасси устанавливаются самые разные варианты кузова — от гоночного болида до монстр-трака. Кроме того, на выбор предлагается широкая линейка электродвигателей и ДВС.

Длина модели в масштабе 1:10 — до 45 см, а в масштабе 1:8 — до 55 см. Большинство трасс, организованных

автомодельными клубами, рассчитано именно на эти классы радиоуправляемых моделей. Это стандарт практически всех международных соревнований.

Багги 1:18 в прыжке на песчаной трассе. Багги 1:16 и 1:18 обычно комплектуются электродвигателем.

### Макси-модели 1:5

Наиболее мощные и тяжелые радиоуправляемые модели изготавливаются в масштабе 1:5. Их длина — около одного метра. Поначалу поклонники моделей 1:5 предпочитали асфальтовое покрытие, но в последнее время в этом масштабе утвердилось активное сообщество любителей внедорожных гонок.

Модели 1:5 отличаются большими размерами и немалым весом. Метровые монстры оснащаются двухтактным двигателем внутреннего сгорания 23 СС.





# Монтажная панель для радиоуправляемой модели

Не каждый автомоделист может позволить себе такую роскошь, как отдельный рабочий стол, на котором можно оставить модель на время сборки. Для тех, кому важно всегда иметь под рукой необходимые детали, рекомендуем мобильную монтажную панель.

**Н**а монтажной панели можно оставить незавершенную модель. Но это еще не все: это мобильное и, по сравнению с отдельным рабочим столом, компактное рабочее место обладает еще одним ценным качеством — у него есть бортик. В процессе сборки амортизатора или дифференциала вы, возможно, уже попадали в неприятную

Все необходимое для изготовления монтажной панели можно приобрести в магазине стройматериалов. В нашем примере в качестве основы используется ДСП с рифленным покрытием, для изготовления бортика идеально подошли три строганные планки длиной около 90 см.

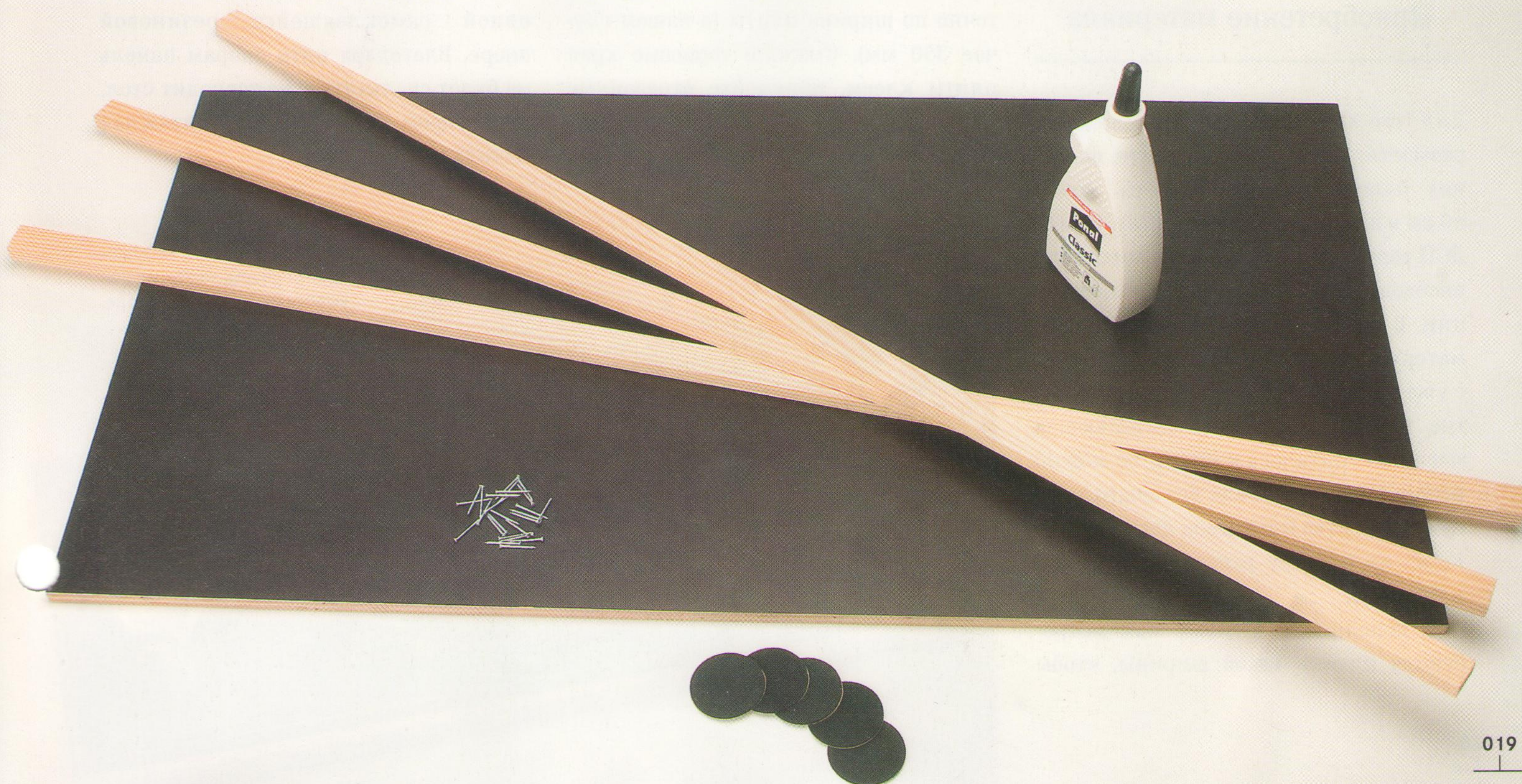
ситуацию, когда какая-нибудь мелкая деталь оказывалась на полу или, что еще хуже, пропадала бесследно.

## Удобный бортик

Решить эту проблему помогает бортик высотой около 10 мм по всему периметру мобильной монтажной панели. Такой бортик предотвратит падение мелких деталей на пол. Вы очень скоро сможете убедиться, что дополнительные усилия и затраты себя оправдывают.

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

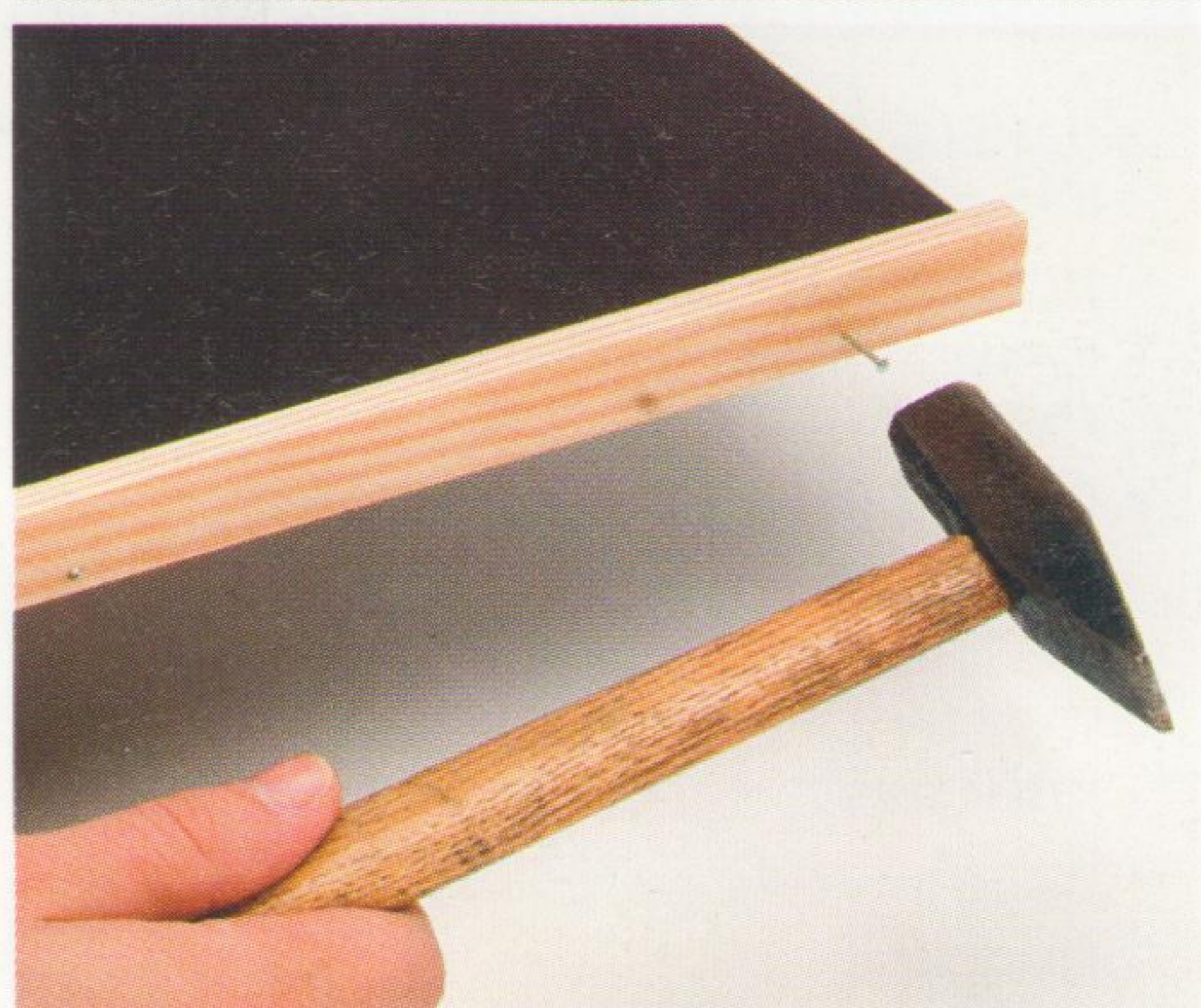
- ПАНЕЛЬ ДСП 600×350 мм, с покрытием
- ДЕРЕВЯННЫЕ ПЛАНКИ длиной примерно 2 м (погонных) и шириной около 20 мм
- САМОКЛЕЯЩИЕСЯ ОПОРЫ, 5 шт. (резина или фетр)
- ГВОЗДИ (стальные штифты или гвозди для монтажа реек)
- КЛЕЙ ДЛЯ ДРЕВЕСИНЫ
- ПИЛА (ножовка или лобзик)
- МОЛОТОК



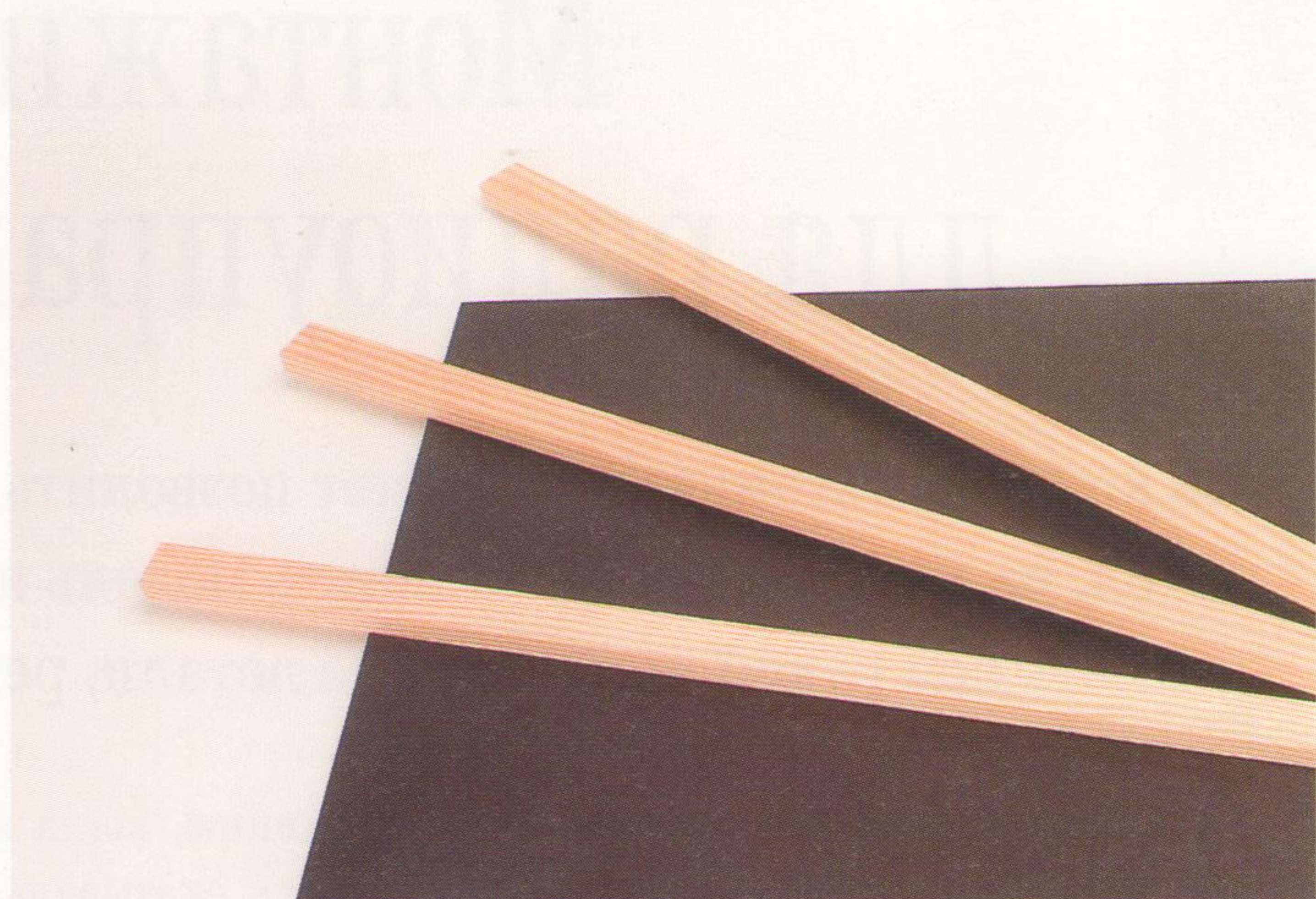




Слева: Планки нужной длины приклеиваются на монтажную панель и прибиваются гвоздями.



Справа: Благодаря резиновым опорам, приклеенным с нижней стороны, панель не скользит. Кусочки резины наклеиваются по углам и в центре.



в готовом виде они образовывали бортик, выступающий над поверхностью панели примерно на 10 мм. И завершит список покупок упаковка самоклеящихся резиновых или фетровых опор.

### В несколько приемов

Сборка рабочей платформы займет не более получаса. Отрежьте две планки точно по ширине плиты (в нашем случае 350 мм). Смажьте торцевые края плиты клеем, приклейте отрезанные по размеру планки так, чтобы их нижние края совпадали с нижним краем

плиты, и зафиксируйте каждую планку тремя гвоздями.

Размер оставшихся планок складывается из длины базовой панели (600 мм) и толщины уже приклеенных планок. Длинные планки закрепляются аналогично коротким.

Для приклеивания «ножек» переверните плиту. Не нужно ждать, пока клей высохнет, поскольку гвозди хорошо держат планки. В каждом углу и посередине панели приклейте по одной самоклеящейся резиновой опоре. Благодаря пяти опорам панель не будет скользить и не повредит стол, на котором стоит. Теперь монтажная панель готова.

### Приобретение материала

Для того чтобы ваша модель свободно разместилась на рабочем месте, основная панель должна быть не менее 60 см в длину и 35 см в ширину. Плита ДСП толщиной от 8 до 12 мм обеспечит необходимую стабильность конструкции. В большинстве магазинов стройматериалов вам предложат панели с уже нанесенным покрытием. (Покрытие необходимо, чтобы вытекающее масло не впиталось в плиту, но можно использовать и панель без покрытия). В большинстве магазинов нарезка ДСП точно по размеру входит в стоимость материала.

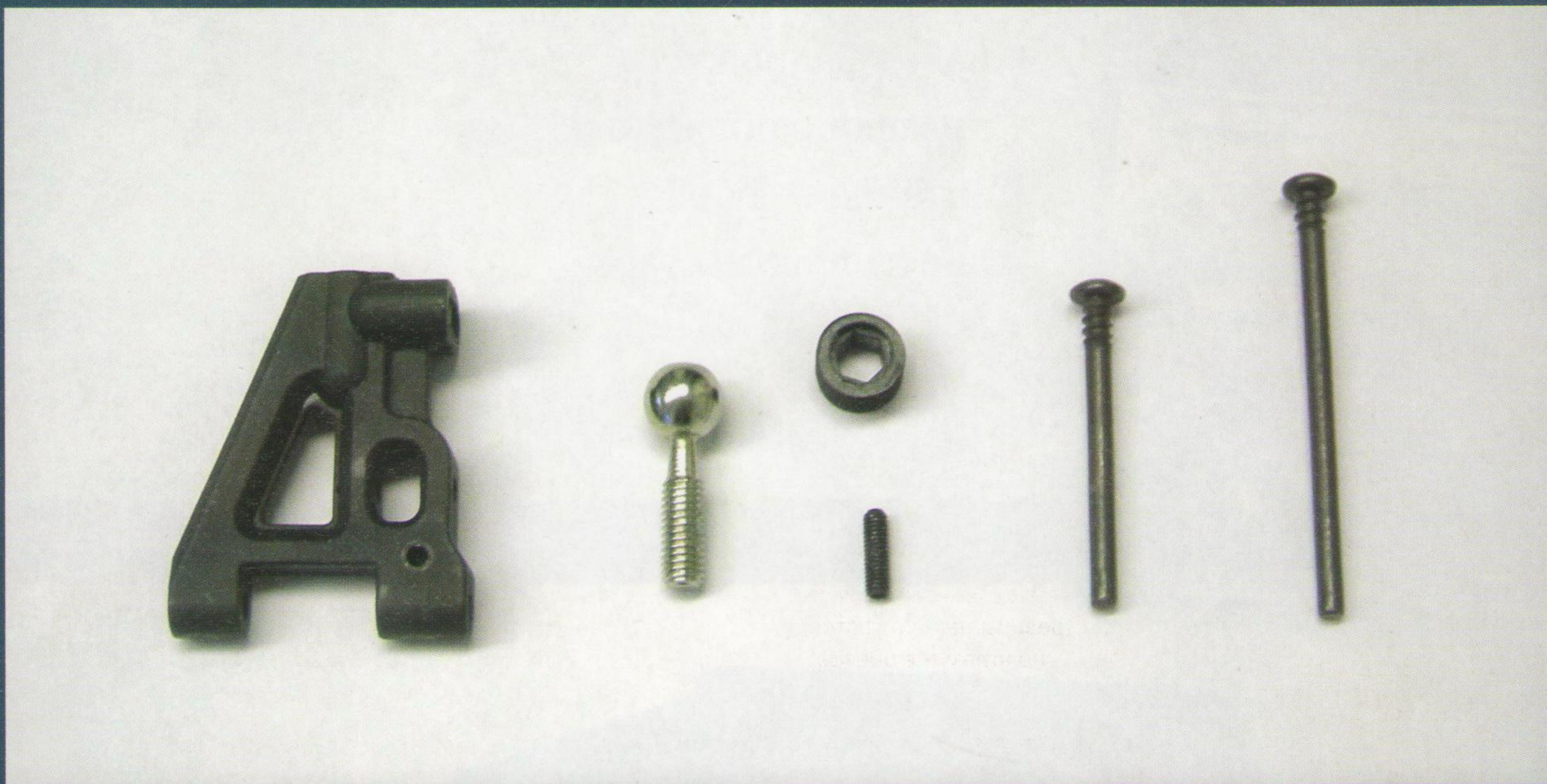
В дополнение к этому вам потребуются планки такой ширины, чтобы



Размеры рабочей панели выбраны таким образом, чтобы на ней уместилась модель в сборе.



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

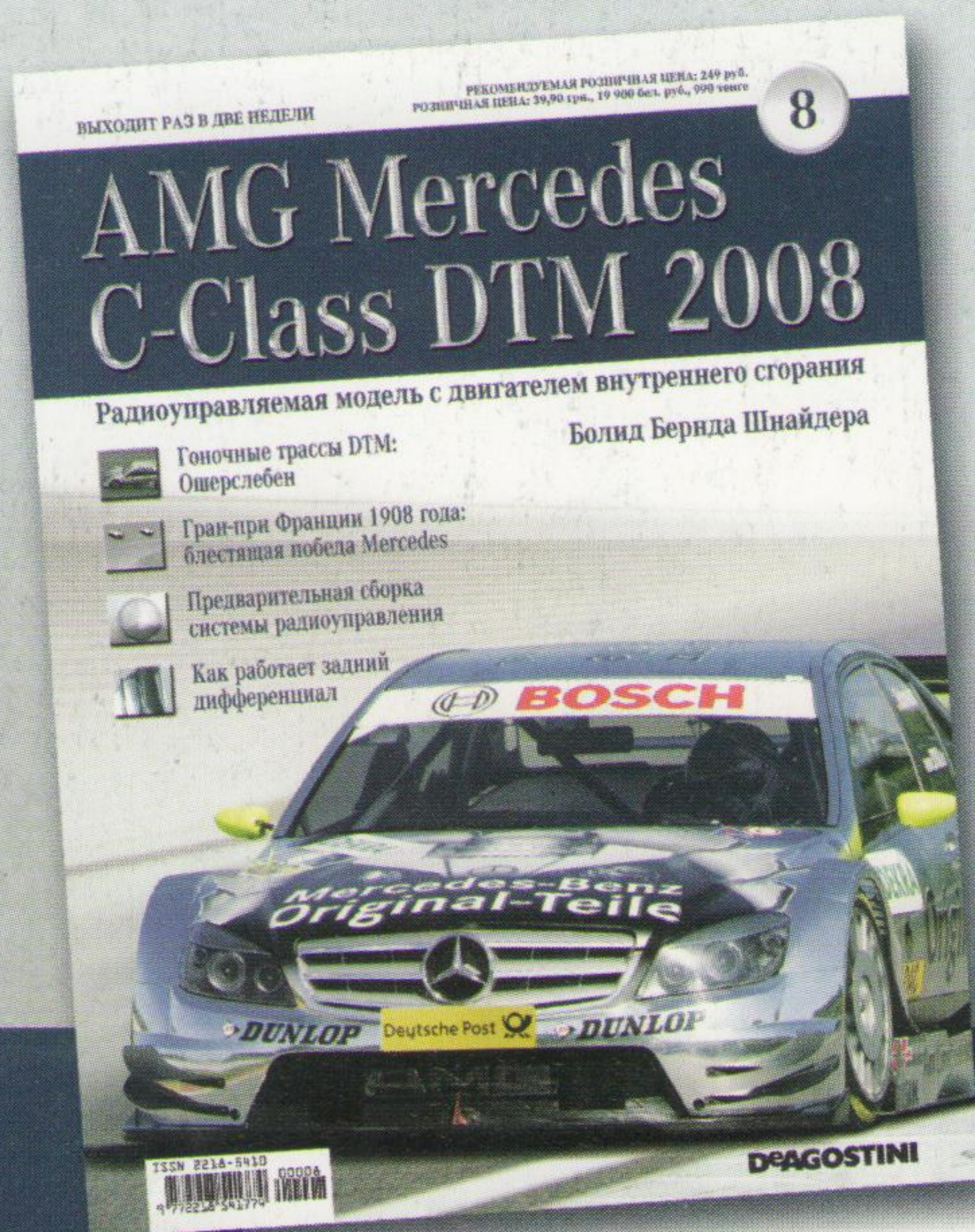


Мы соберем левую переднюю сторону подвески, установим нижний рычаг, рулевой кулак иотрегулируем длину рычагов подвески.





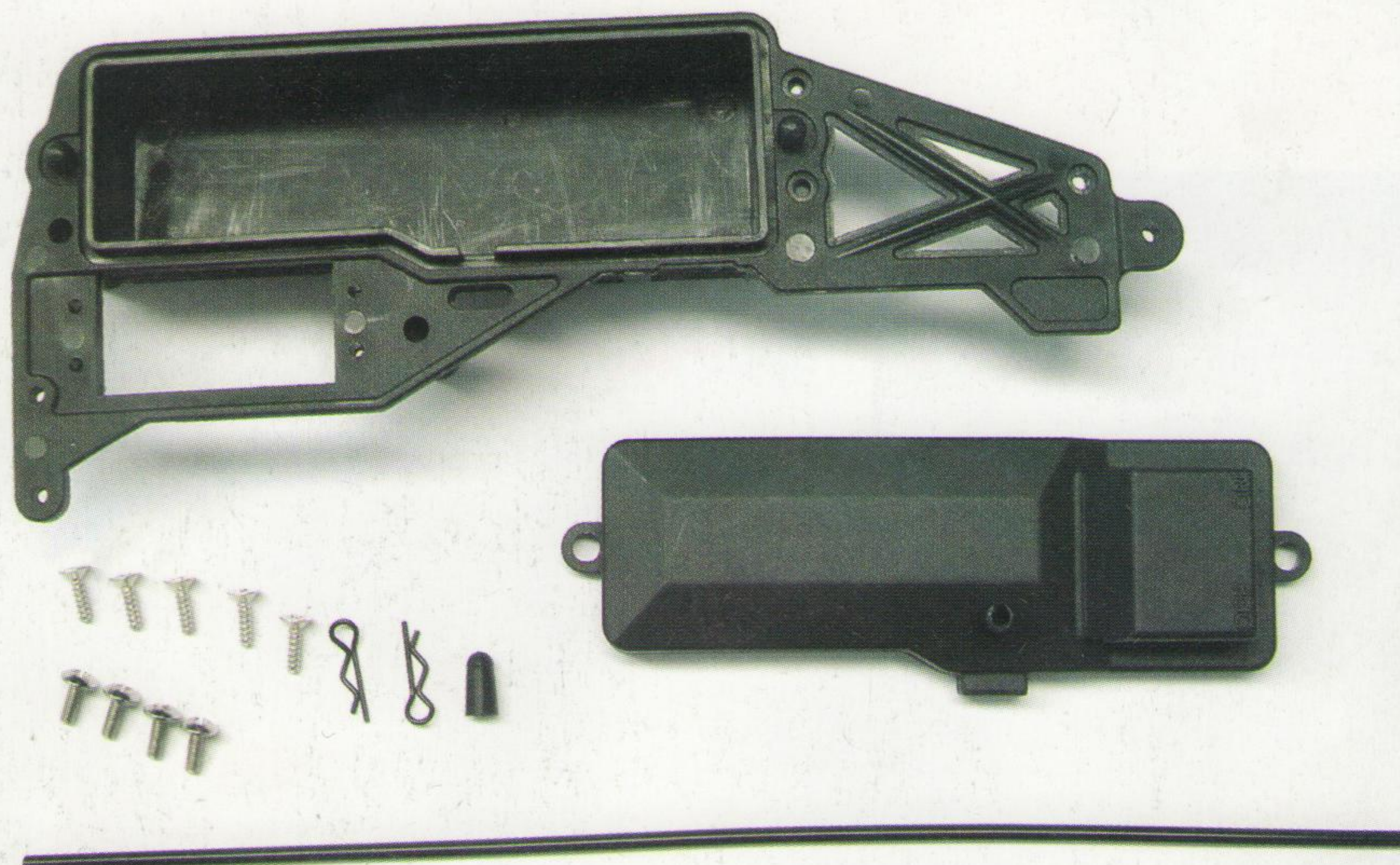
# В следующем выпуске



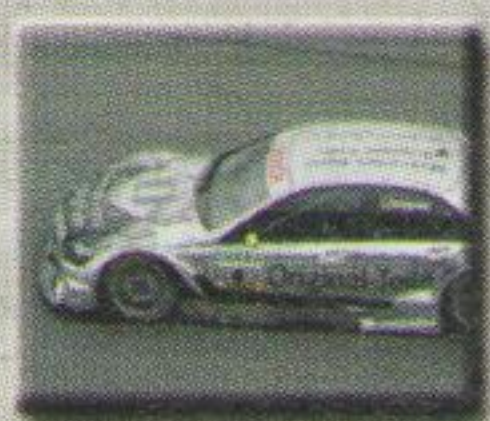
Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 8)

и комплект деталей:

- набор радиоплаты
- крышка радиоплаты
- антенна в сборе
- винты и аксессуары.

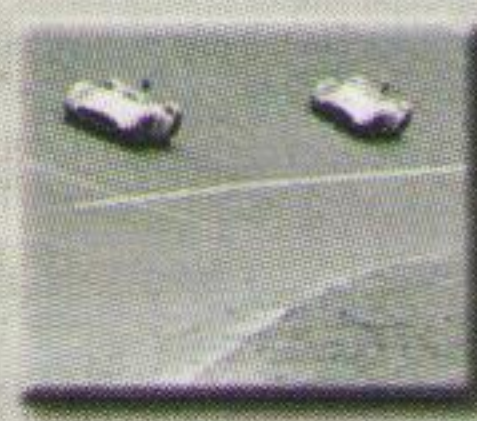


## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Одной из самых извилистых трасс в чемпионате DTM считается Мотоспорт Арена Ошерслебен.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



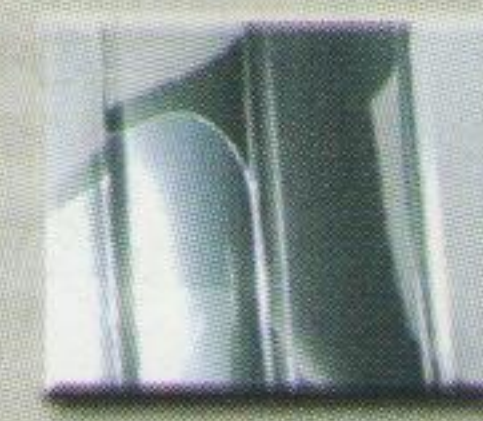
В 1908 году Кристиан Лаутеншлагер на Mercedes 140 л.с. уверенно завоевывает Гран-при Франции.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы закрепим крышку радиоплаты с помощью установочных штифтов и проведем предварительный монтаж антенны.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Задний дифференциал соединил в себе множество технических решений. Каков принцип его работы?

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

D'AGOSTINI