

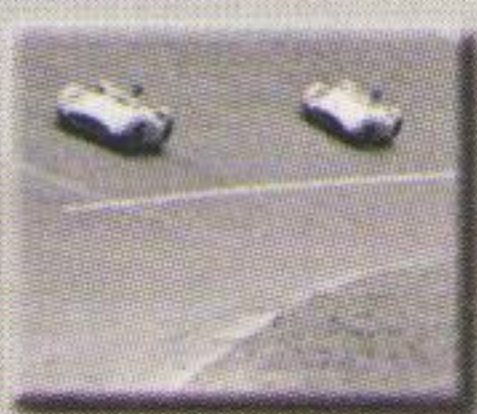
AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

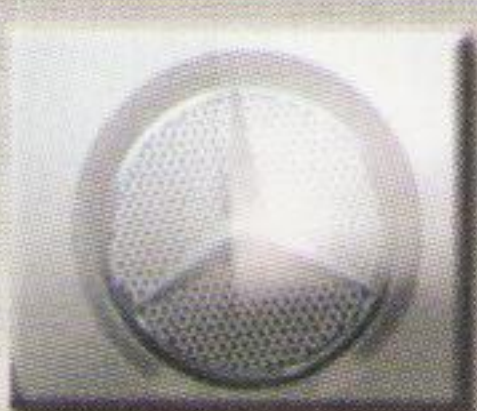


Звездная дуэль DTM 2002:
Шнайдер против Айелло

Болид Бернда Шнайдера



Триумфальная победа в Лионе
в канун Первой мировой войны



Новые детали дифференциала:
подшипники и полуось



Как выбрать
монтажный
инструмент



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

10

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Главной интригой сезона DTM 2002 стала дуэль между Берндом Шнайдером на новом Vodafone AMG-Mercedes и Лораном Айелло из команды Abt-Audi на TT-R.

25-28

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

На Гран-при Франции 1914 года в Лионе команда Mercedes, выступавшая на болидах мощностью 115 л.с., одержала триумфальную трехкратную победу.

29-32

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили четыре детали первого из двух дифференциалов. Мы рассмотрим основные характеристики новых деталей и их функционал.

29-30

АВТОМОДЕЛИЗМ. СОВЕТЫ

Правильно подобранный монтажный инструмент значительно облегчает сборку модели. Мы познакомимся с крестообразным ключом и научимся выбирать острогубцы.

29-30

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ,
рады Вам сообщить, что
**НАЧИНАЯ С №10 КОЛЛЕКЦИЯ ПЕРЕХОДИТ
НА ЕЖЕНЕДЕЛЬНУЮ ОСНОВУ.**

Спрашивайте следующий выпуск
в киосках через неделю!

С уважением, Издатель

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №10, 2011
Еженедельное издание

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 Паблишинг», 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: 140 000 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 08.02.2011

Mercedes-Benz и Audi в DTM 2002: напряженная борьба до самого финала

Сезон 2002 года проходил под знаком захватывающей дуэли между французом Лораном Айелло из команды Abt-Audi на TT-R и защищавшим свой чемпионский титул Берндом Шнайдером на новом Vodafone AMG-Mercedes CLK-DTM 2002.



Первую серьезную заявку на победу Mercedes-Benz сделал еще до начала сезона, подписав контракт со звездой Формулы 1 Жаном Алези, объявившим о своем уходе после блистательной победы в Канаде в 1995 году. Француз, 201 раз выходившему на старт Гран-при, сразу удалось включиться в кузовные гонки. На проходившем в Донингтоне (Великобритания) третьем этапе DTM 2002 он одержал

двойную победу – в квалификационном и основном заездах.

В итоге Алези занял пятое место в личном зачете, набрав 24 балла.

Десять звезд на трассе

Mercedes-Benz выставил для участия в новом сезоне десять автомобилей.

Нюрбургринг, 2 апреля 2002 года. Горячая дуэль «колесо к колесу» между Берндом Шнайдером на AMG-Mercedes CLK и Кристианом Абтом на Abt-Audi TT-R.

Наряду с Алези на AMG-Mercedes и защищавшим чемпионский титул Берндом Шнайдером на Vodafone AMG-Mercedes, за команду HWA выступали вице-чемпион Уве Альцен и Марсель Фесслер на Warsteiner



Предварительная программа DTM 2002 на Нюрбургринге: руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг на радость зрителям выполняет дрифт на олдтаймере Mercedes 500 SLC Rallye и входит в поворот на дымящихся шинах.

Формулы 1: место за рулем TT-R занял австриец Карл Вендлингер.

Помимо Вендлингера на желтых гоночных Audi, как и в предыдущем сезоне, выступали Лоран Айелло, Кристиан Абт, Мартин Томчик и Маттиас Экстрём. Команда Opel вышла на старт с шестью новыми купе Astra V8. За победные очки боролись Мануэль Ройтер и Йоахим Винкельхок (команда Opel Phoenix), Михаэль Бартельс и Тимо Шайдер (команда Holzer), а также Ален Меню (Euroteam).

В целях максимального снижения затрат на разработку автомобилей для сезона-2002 технический регламент был сохранен практически без изменений. Однако всем болидам предписывалось в обязательном порядке иметь

AMG-Mercedes. В команду также входили Томас Йегер (Германия, Мюнхен, Original-Teile AMG-Mercedes CLK 2001/Persson), Петер Дамрек (Шотландия, Original-Teile AMG-Mercedes CLK 2001/Persson), Бернд Майлендер (Германия, Шорндорф, Oase AMG-Mercedes CLK 2001/Manthey),

Патрик Хьюсман (Нидерланды, SEB AMG-Mercedes CLK 2001/Manthey), новичок Штефан Мюкке (Германия, Берлин, Service 24h AMG-Mercedes CLK 2001/Rosberg) и Кристиан Альберс (Нидерланды, Service 24h AMG-Mercedes CLK 2001/Rosberg).

Конкуренты не дремлют

Марка Audi также пригласила в команду пилота с опытом участия в соревнованиях

Нюрбургринг, август 2002 года. Уве Альцен на Warsteiner AMG-Mercedes идет впереди Лорана Айелло на Abt-Audi TT-R, Бернда Шнайдера и Марселя Фесслера (оба на автомобилях Mercedes); на пятой позиции держится Мануэль Ройтер на Opel Astra.





Нюрбургринг,
4 августа 2002 года.
Бернд Шнайдер
на обязательном
пит-стопе с заменой
шин. В основных
гонках он занял
третье место,
уступив Уве Альцену
и Лорану Айелло.

двойное заднее антикрыло, существенно влиявшее на аэродинамику.

Для того чтобы обеспечить гонщикам еще большее равенство шансов, с 2002 года старт с хода был заменен на старт с места. В остальном сохранилась старая схема: после 35-километрового квалификационного заезда следовала основная гонка на 100 км. Во время гонки каждый пилот был обязан заехать в бокс, но не ранее чем после первой трети заезда. Регламентом предписывалась смена всех четырех колес, заправка топливом была запрещена. В то время как в квалификационной гонке очки продолжали начисляться по системе 3-2-1, в основной была введена система начисления очков аналогично Формуле 1: 10-6-4-3-2-1.

Важное нововведение касалось обеспечения безопасности гонщиков: с 2002 года для пилотов DTM обязательной стала система защиты головы и шеи Head and Neck Support-System (HANS).

В честь открытия сезона пилоты DTM прокатились на американских

горках в парке отдыха «Руст». Такие «декорации» были выбраны не случайно: после взлетов и падений на финише аттракциона их ждал головокружительный спуск.

В том же стиле проходил и весь сезон. Первые пять гонок уверенно лидировала команда Abt.

Железные нервы Бернда Шнайдера и «битва под дождем»

Лоран Айелло на новом Abt-Audi TT-R взял бешеный темп и после удачного

старта в Хоккенхайме с легкостью выиграл квалификационный и основной заезды в Цольдере.

Француз моментально стал фаворитом чемпионата. Тем не менее, пилоты Mercedes в каждой гонке демонстрировали хорошие показатели. В захватывающей «битве под дождем» в Цольдере защищавший чемпионский титул Бернд Шнайдер продемонстрировал колоссальную выдержку и мастерство в тяжелейших условиях. Он улучшил свой результат и переместился в основной гонке со стартовой шестой позиции на третью.

Уже в следующий гоночный уик-энд на сложнейшей трассе в Донингтоне



Символическая картина: «король» преследует «наследника престола» — Бернд Шнайдер за желтым Abt-Audi TT-R Лорана Айелло.

DTM СЕЗОН-2002		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ	ОЧКИ В 20 ЗАЕЗДАХ										ОБЩИЙ ИТОГ
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.	Л. Айелло	Abt-Audi TT-R 2002/Abt-Sportsline *2	12	13	x	13	10	6	8	3	1	4	70
2.	Б. Шнайдер	CLK DTM 2002/Vodafone AMG (HWA) *1	3	4	x	7	7	12	5	8	6	12	64
3.	М. Экстрём	Abt-Audi TT-R 2002/Abt-Sportsline junior *2	7	5	4	x	7	6	x	3	11	7	50
4.	М. Фесслер	CLK DTM 2002/Warsteiner AMG (HWA) *1	x	x	1	3	x	4	3	10	7	2	30
5.	Ж. Алези	CLK DTM 2002/ AMG-Mercedes (HWA) *1	4	x	13	x	3	x	x	4	x	x	24
6.	У. Альцен	CLK DTM 2002/Warsteiner AMG (HWA) *1	x	x	x	x	4	x	13	3	x	4	24
7.	К. Абт	Abt-Audi TT-R 2002/Abt-Sportsline *2	x	6	6	x	x	1	x	x	2	x	15
8.	Т. Шайдер	Opel Astra V8 Coupé/Team Holzer *3	2	2	x	1	x	x	x	x	2	3	10
9.	А. Меню	Opel Astra V8 Coupé/Euroteam *3	x	x	x	6	x	x	x	1	x	x	7
10.	М. Ройтер	Opel Astra V8 Coupé/Team Phoenix *3	x	x	1	x	x	2	1	x	3	x	7
11.	М. Томчик	Abt-Audi TT-R 2002/Abt-Sportsline junior *2	3	x	2	x	x	x	2	x	x	x	7
12.	К. Альберс	CLK DTM 2001/Service 24 h (Rosberg) *1	x	1	3	x	1	x	x	x	x	x	5
13.	Й. Винкельхок	Opel Astra V8 Coupé/Team Phoenix *3	x	x	x	2	x	1	x	x	x	x	3
14.	К. Вендлингер	Abt-Audi TT-R 2002/Abt-Sportsline *2	1	x	2	x	x	x	x	x	x	x	3
15.	М. Бартельс	Opel Astra V8 Coupé/Team Holzer *3	x	1	x	x	x	x	x	x	x	x	1

пилоты Mercedes-Benz доказали, что они не разучились побеждать. Жан Алези одержал грандиозную двойную победу.

Бернд Шнайдер неоднократно пытался отобрать лидерство у Айелло. Но каждый раз француз оставался впереди. В финале захватывающей дуэли на Норисринге в пятой гонке сезона ему удалось вырвать победу у Шнайдера на последнем повороте последнего круга.

Айелло опережает Шнайдера и сохраняет лидерство

Накал борьбы сохранился и во второй половине сезона. Болиды со звездой на капоте продолжали усердно собирать очки и все чаще пересекали финишную черту, оставляя соперников позади. Но единственным пилотом Mercedes, опередившим Айелло, стал не Шнайдер, а Уве Альцен, одержавший двойную победу на Нюрбургринге.

Бернд Шнайдер поздравляет Лорана Айелло после продолжавшейся несколько кругов дуэли «колесо к колесу» в гонках на Нюрбургринге.

И только на Хоккенхаймринге Шнайдер, лидировавший в последнем основном заезде этого поистине грандиозного сезона, снова поднялся на верхнюю ступень пьедестала почета.

По итогам DTM 2002 победы распределились поровну: в личном за-

чете чемпионский титул завоевал Лоран Айелло, в зачете марок победила команда Mercedes. «Пять побед в десяти гонках – прекрасный итог сезона», – радовался руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг.





Победа Mercedes в Гран-при Франции в канун Первой мировой войны

Гоночный Mercedes мощностью 115 л. с., участвовавший в Гран-при 1914 года, впервые оснащался четырьмя клапанами на цилиндр. Несмотря на выбывание двух пилотов Mercedes – Пилетти и Сейлера, трое оставшихся – Лаутеншлагер, Вагнер и Зальцер – одержали триумфальную трехкратную победу в Лионе.

Регламент Гран-при Франции 1914 года ограничил вес гоночного болида до 1100 кг, а рабочий объем двигателя – до 4,5 л. Всем участникам соревнований пришлось срочно разрабатывать новые двигатели.

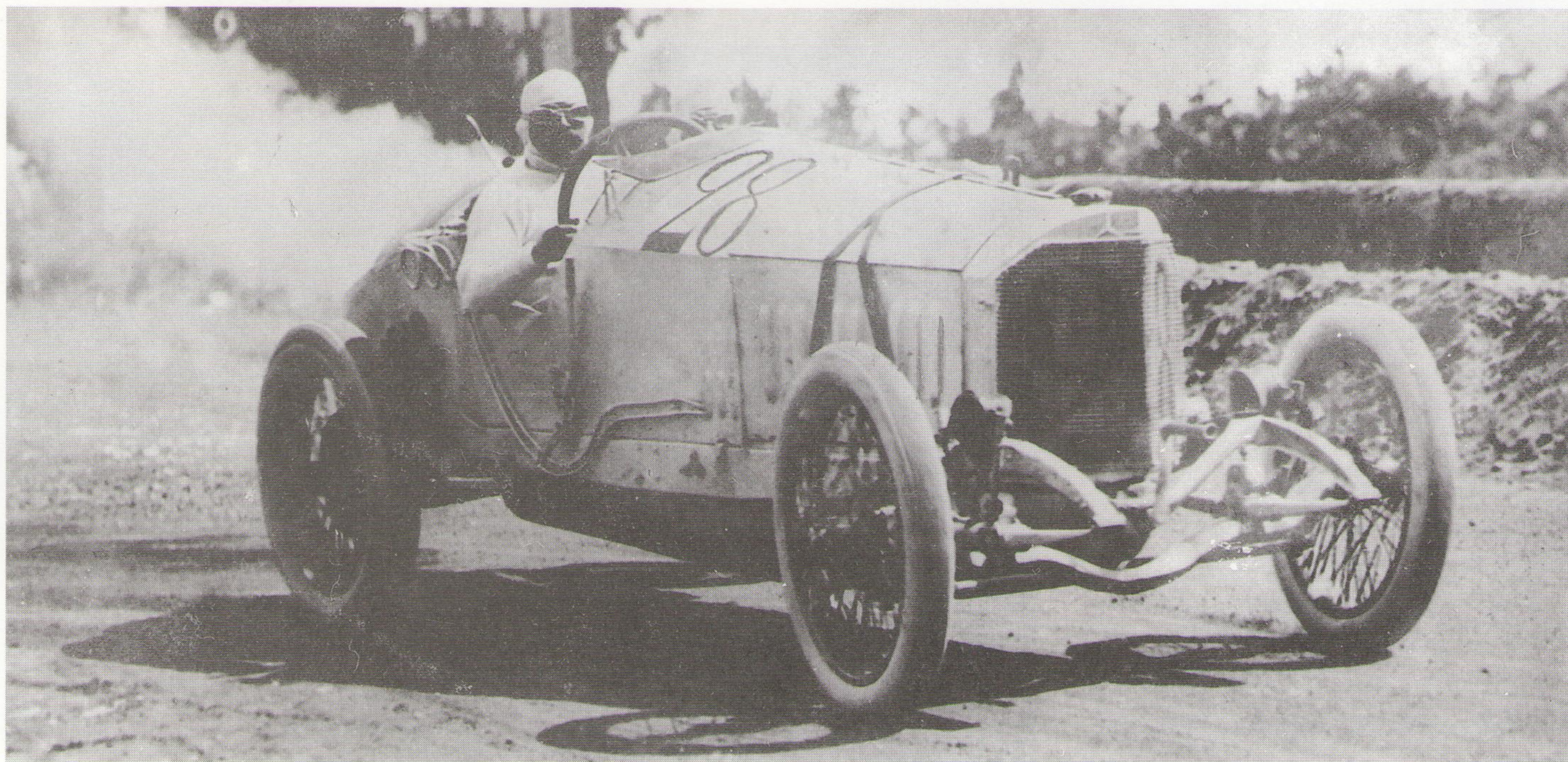
Сотрудники компании Mercedes во главе с Паулем Даймлером отдали предпочтение 4-цилиндровому двигателю с верхним расположением распределительного вала, двумя впускными и двумя выпускными клапанами на цилиндр.

В то время четыре клапана на цилиндр уже не считались новшеством, но в двигателе Mercedes такая технология применялась впервые. Управление клапанами осуществлялось при помощи коромысла, распределительный вал приводился от главного вертикального вала.

Искру для каждого цилиндра создавали по три свечи, а для генерирования напряжения применялись два магнита Bosch.

За счет усовершенствования конструкции, в том числе использования пятипорного коленчатого вала из специальной стали, двигатель мог развивать 3500 об/мин – сенсационный для того времени показатель (обычно

На Гран-при Франции в окрестностях Лиона 4 июля 1914 года. Трассу протяженностью 752,6 км Лаутеншлагер преодолел за 7 часов 8 минут и 12 секунд. Средняя скорость составила 105 км/ч.



ПОРТРЕТ

ЛУИ ВАГНЕР

Второе место в Гран-при
Франции 1914 года



1882: родился 5 февраля в местечке Пре-Сен-Жерве недалеко от Парижа

1903: на автомобиле Darracq выигрывает Арденнские гонки

1904: участвует в гонках на кубок Гордона Беннета, проходивших в горах Таунус (Германия)

1906: победитель гонок на кубок Вандербилта (США)

1907: пятое место в гонках на приз императора (Таунус, Германия) после перехода в команду Fiat

1909: завоевывает Гран-при Америки в Саванне (штат Джорджия)

1912: в Гран-при Франции приходит вторым на автомобиле Fiat мощностью 190 л. с., после чего подписывает контракт с фирмой Daimler-Motoren-Gesellschaft и присоединяется к заводской команде гонщиков

1914: В Гран-при Франции занимает второе место — между победившим Лаутеншлагером и Зальцером, занявшим третье место

1924: пилот заводской команды Alfa Romeo

1926: побеждает в первом Гран-при Англии на автомобиле Delage, участвует в гонке «24 часа Ле-Мана»

1960: скончался 13 марта в Монлери

максимальное число оборотов в минуту составляло около 2200).

Цилиндры были выполнены в виде выточенных стальных гильз, которые по отдельности ввинчивались снизу в головку блока и затем приваривались к рубашке охлаждения, сделанной из стального листа. Двигатель развивал максимальную мощность 105 л.с. при 3100 об/мин.

Победители Гран-при без передних тормозов

Ходовая часть также претерпела заметные изменения. Самое важное из них — переход от цепного привода к карданному. Лонжероны рамы, изготовленные из прессованной стали, теперь изгибались и над задней осью.

Двухместный кузов практически не отличался от модели предыдущего

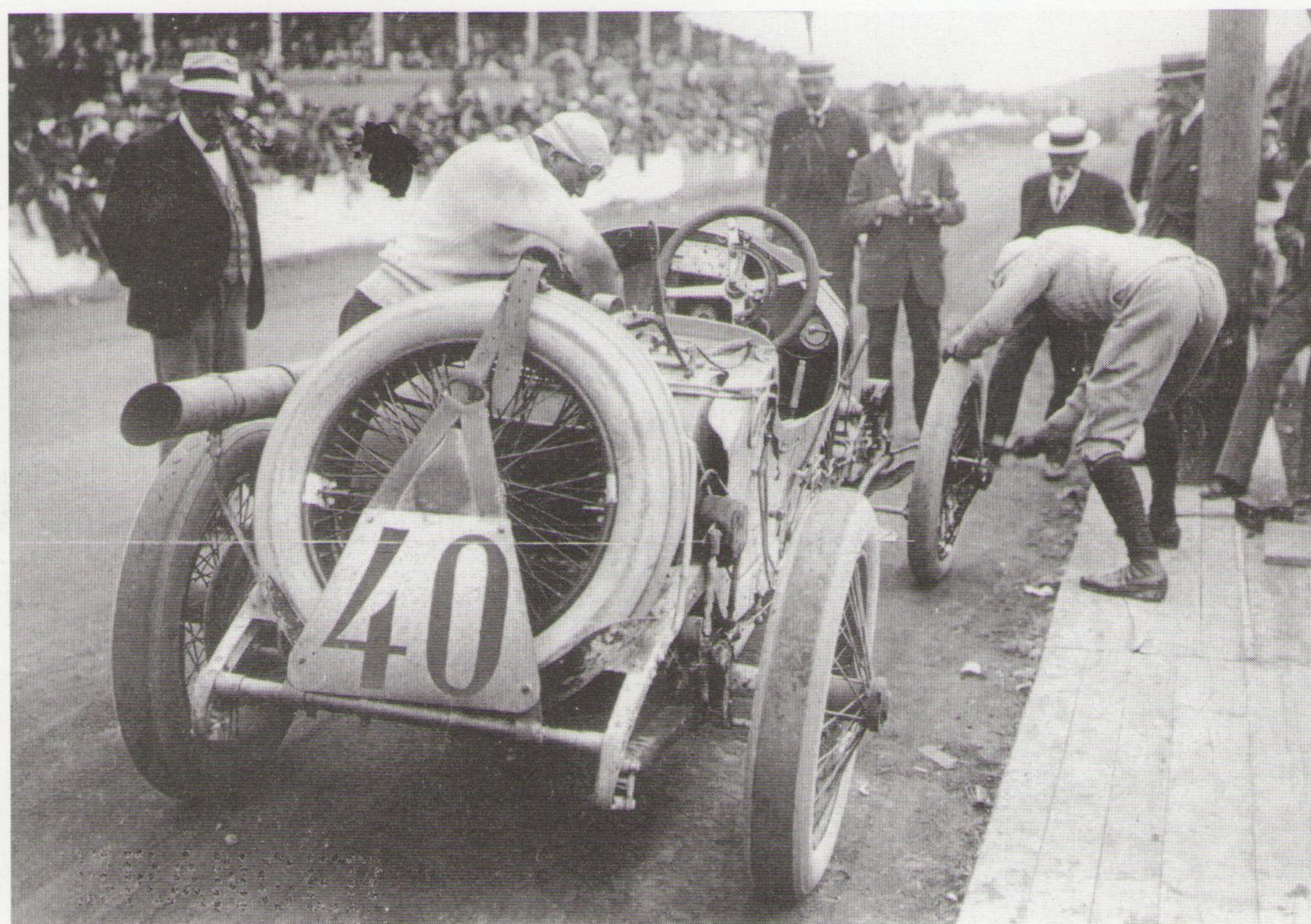
года. Автомобиль еще не оборудовался передними тормозами.

4 июля команда Mercedes вышла на старт в Гран-при Франции с пятью такими автомобилями. Им противостояли мощные конкуренты. В итоге Теодор Пилет и Макс Зайлер сошли с дистанции из-за технических проблем, зато Кристиан Лаутеншлагер, Луи Вагнер и Отто Зальцер одержали триумфальную трехкратную победу и тем самым превзошли успех Mercedes 1908 года.

Увы, череда блистательных побед была прервана Первой мировой войной: с началом военных действий автомобильные гонки на территории Европы не проводились.

Однако время гоночной машины, участвовавшей в Гран-при 1914 года, не закончилось. Американец Ральф

Гран-при Франции 1914 года. Занявший второе место Луи Вагнер и его бортмеханик (справа) за сменой колес. Помощь со стороны была запрещена.

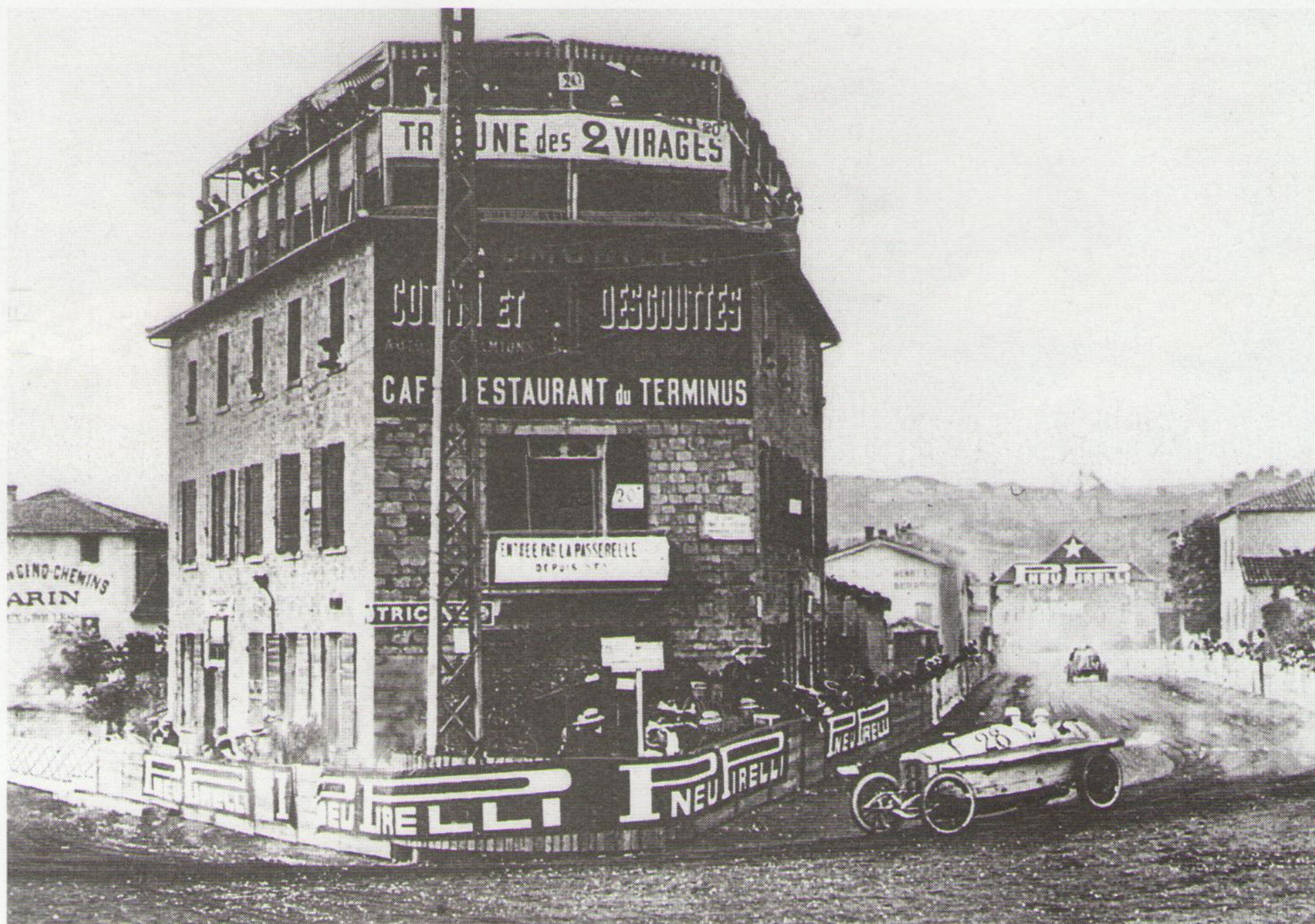
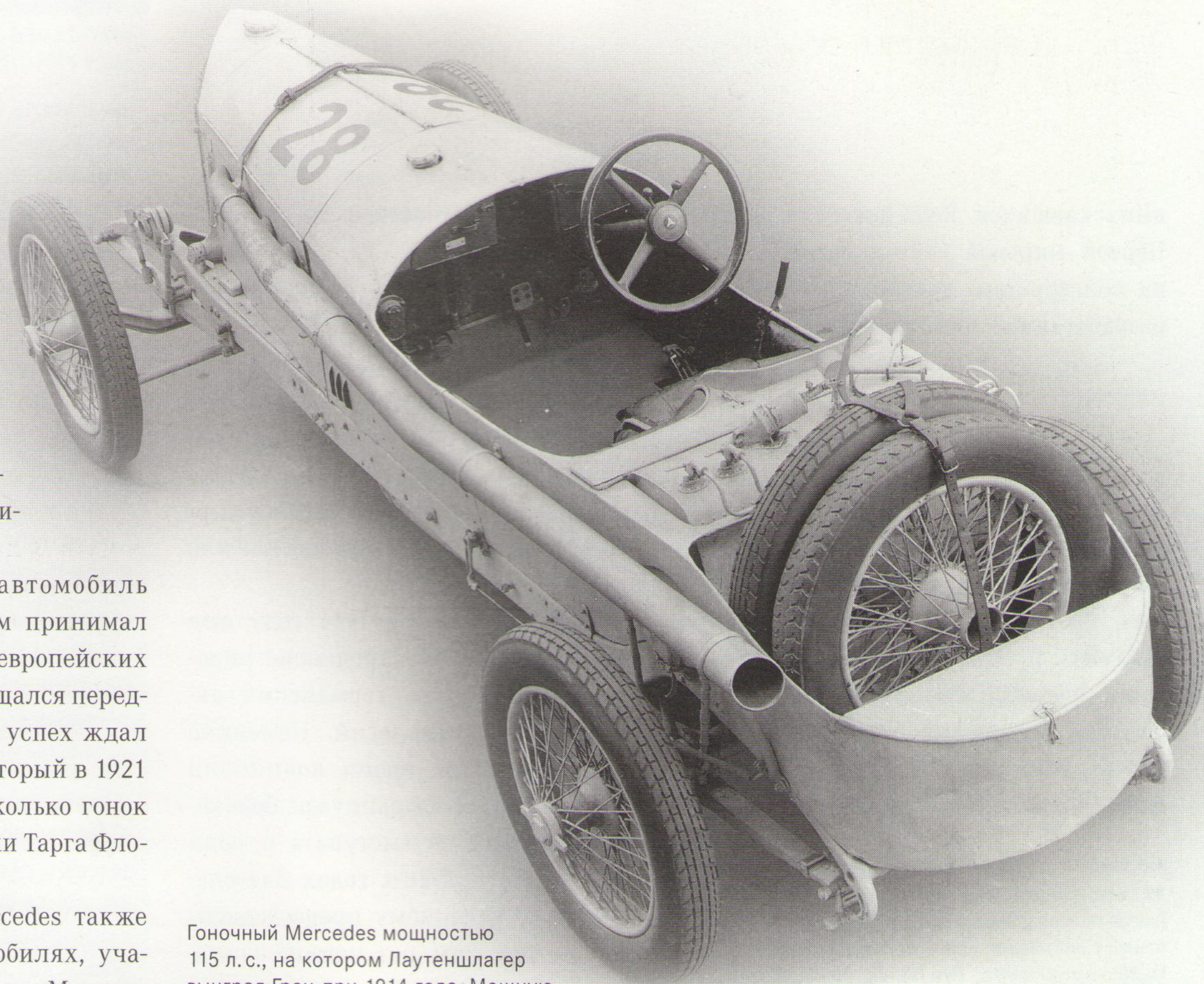


де Пальма приобрел автомобиль-победитель сразу после гонок и с 1914 по 1917 год успешно выступал на нем в США. Самой запоминающейся стала его победа в 500-мильных гонках в Индианаполисе 31 мая 1915 года.

После войны автомобиль с 4,5-литровым двигателем принимал участие и в нескольких европейских гонках. Теперь он уже оснащался передними тормозами. Большой успех ждал графа Джулио Мазетти, который в 1921 и 1922 годах выиграл несколько гонок в Италии, в частности, гонки Тарга Флоридо в апреле 1922 года.

Заводская команда Mercedes также выступала на двух автомобилях, участвовавших в Гран-при, но Мазетти на ярко-красной частной машине оказался быстрее.

Гоночный Mercedes мощностью 115 л.с., на котором Лаутеншлагер выиграл Гран-при 1914 года. Мощную конкуренцию команде Mercedes составили пилоты, выступавшие на автомобилях марки Peugeot и Sunbeam.



Выдающиеся качества первого двигателя Mercedes, оборудованного четырьмя клапанами на цилиндр, использовались не только в автоспорте. После начала войны двигатель одного из пяти гоночных автомобилей, принимавших участие в Гран-при, в рекламных целях находился в Англии. Он оказался на заводе компании Rolls-Royce, где был протестирован и разобран.

Полученные при этом данные не пропали даром, а были использованы компанией Rolls-Royce для усовершенствования собственной продукции. Конструкция авиационных двигателей,

На Гран-при Франции в окрестностях Лиона 4 июля 1914 года. Кристиан Лаутеншлагер на гоночном автомобиле Mercedes (№ 28) мощностью 115 л.с. занял первое место, вторым и третьим пришли Луи Вагнер и Отто Зальцер.



выпускавшихся Rolls-Royce во время Первой мировой войны, базировалась на конструкции двигателей Mercedes, разработанных для Гран-при.

Успехи «бабули»

В 1924 году один из этих 16-клапанных двигателей, дооснащенный компрессором, был установлен на автомобиль Mercedes, предназначенный для гонок Тарга Флорио (Сицилия, Италия). Отто Зальцер, назвавший эту машину «бабулей», выступал на ней в спринтерских гонках и гонках по пересеченной

Автомобили Mercedes, участвовавшие в Гран-при 1914 года, с пилотами и бортмеханиками (слева направо): Теодор Пилет, № 41BIS, сошел с дистанции; Кристиан Лаутеншлагер, № 28, первое место; Луи Вагнер, № 40, второе место; Макс Зайлер, № 14, сошел с дистанции; Отто Зальцер, № 39, третье место.

местности (в частности, в Земмеринге в сентябре 1924 года).

Два года спустя в этих гонках на этом же автомобиле победил Рудольф Карацциола. После этого «бабуля» перешла к Альфреду Розенбергеру, который в августе 1927 года показал рекордное время в гонках через швейцарский перевал Клаузенпасс и с большим успехом выступал на этом автомобиле вплоть до 1930 года.

Победа Mercedes в 1914 году еще ярче, чем в 1908-м, продемонстрировала превосходство германских автомобильных технологий. Немецкие конструкторы все время поднимали планку, вынуждая французов, британцев и итальянцев выступать в роли догоняющих. В 1920-х годах благодаря своему численному превосходству в AIACR они семь раз меняли регламент Гран-при, чтобы максимально «подвинуть» немцев...

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

**MERCEDES 115 л.с. (1914)
ДЛЯ УЧАСТИЯ В ГРАН-ПРИ ФРАНЦИИ**

ДВИГАТЕЛЬ

ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ: 4

ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ: верхний распределительный вал, приводимый главным вертикальным валом, четыре клапана и три свечи на цилиндр

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 4483 см³

МОЩНОСТЬ: 105 л.с. при 3100 об/мин

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ: водяное охлаждение

ШАССИ И ТРАНСМИССИЯ

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: с винтовым механизмом

КОЛЕСА: тангентные с центральным замком

ШИНЫ: 815×105 впереди и 820×135 сзади

РАМА: лестничной конструкции с изогнутыми над передней и задней осями лонжеронами

ТРАНСМИССИЯ: механическая коробка передач, привод на задние колеса

ПОДВЕСКА: на полуэллиптических пружинах

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА: ручной тормоз на задние колеса; педаль тормоза, воздействующая на вторичный вал коробки передач

КОРОбКА ПЕРЕДАЧ: 4-ступенчатая, карданный привод

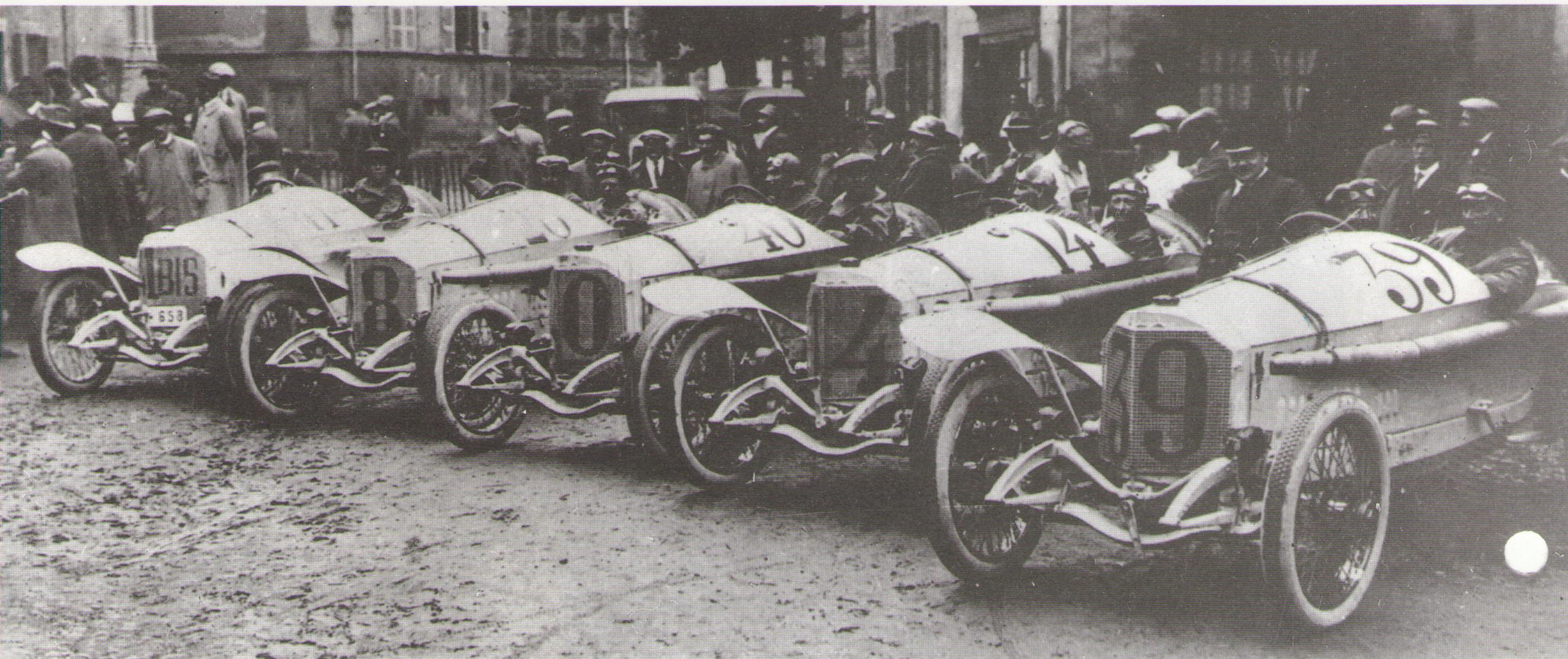
МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2845 мм

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: 4100×1700×1400 мм

МАССА АВТОМОБИЛЯ: 1082 кг

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 180 км/ч



Новые детали дифференциала: полуось, два подшипника и стопорная пружинная шайба

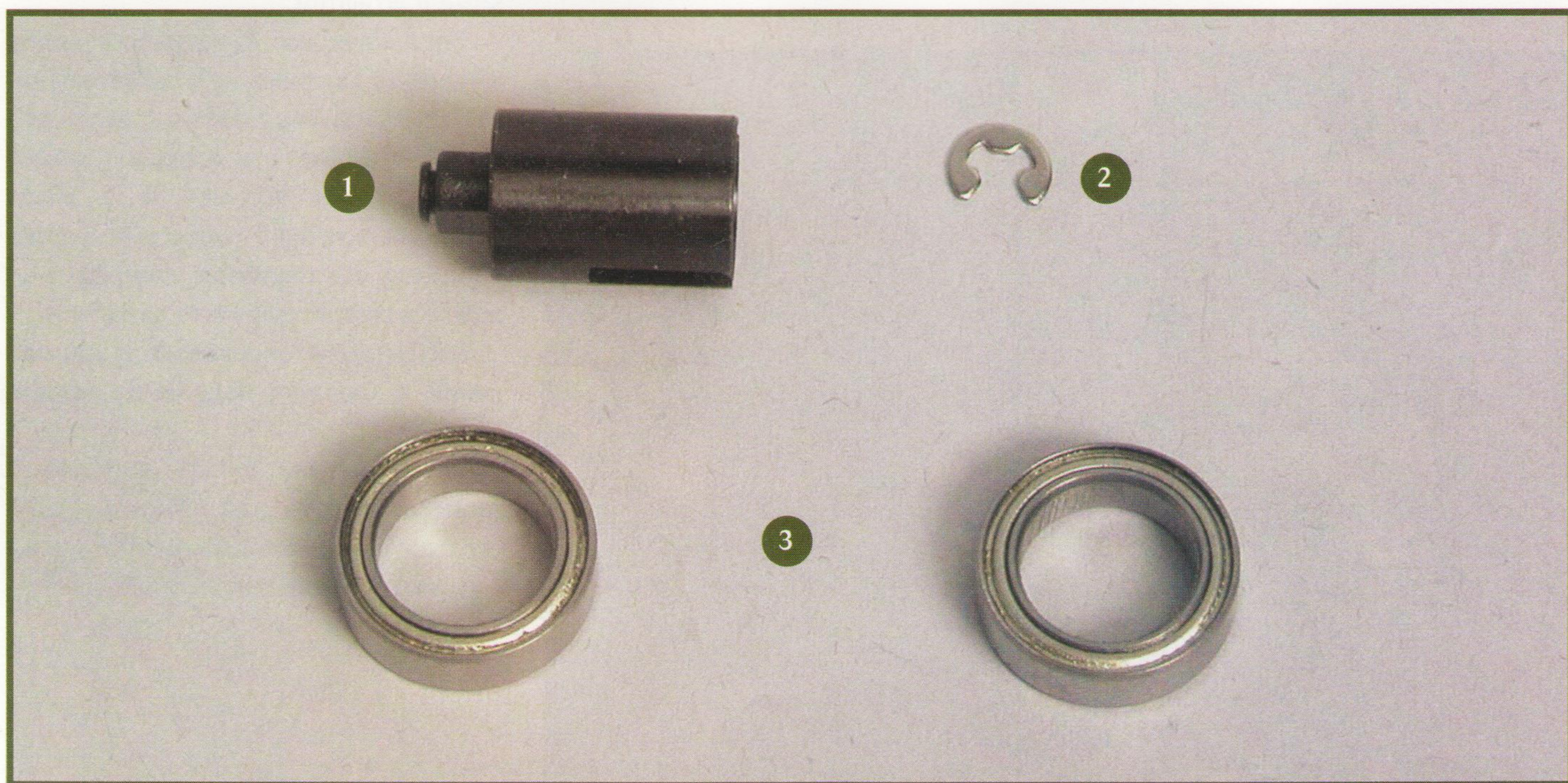
Ваш Mercedes C-класса DTM 2008 представляет собой модель с автоматической двухступенчатой коробкой передач, оснащенной механическим сцеплением.

Он оборудован двумя дифференциалами, один из которых установлен на переднюю, а другой на заднюю ось.

С этим выпуском вы получили четыре детали первого из двух дифференциалов: два подшипника, полуось и стопорную пружинную шайбу. Напоминаем, что к журналу «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» № 5 прилагались две половины картера дифференциала и саморезы. В этом же выпуске мы говорили

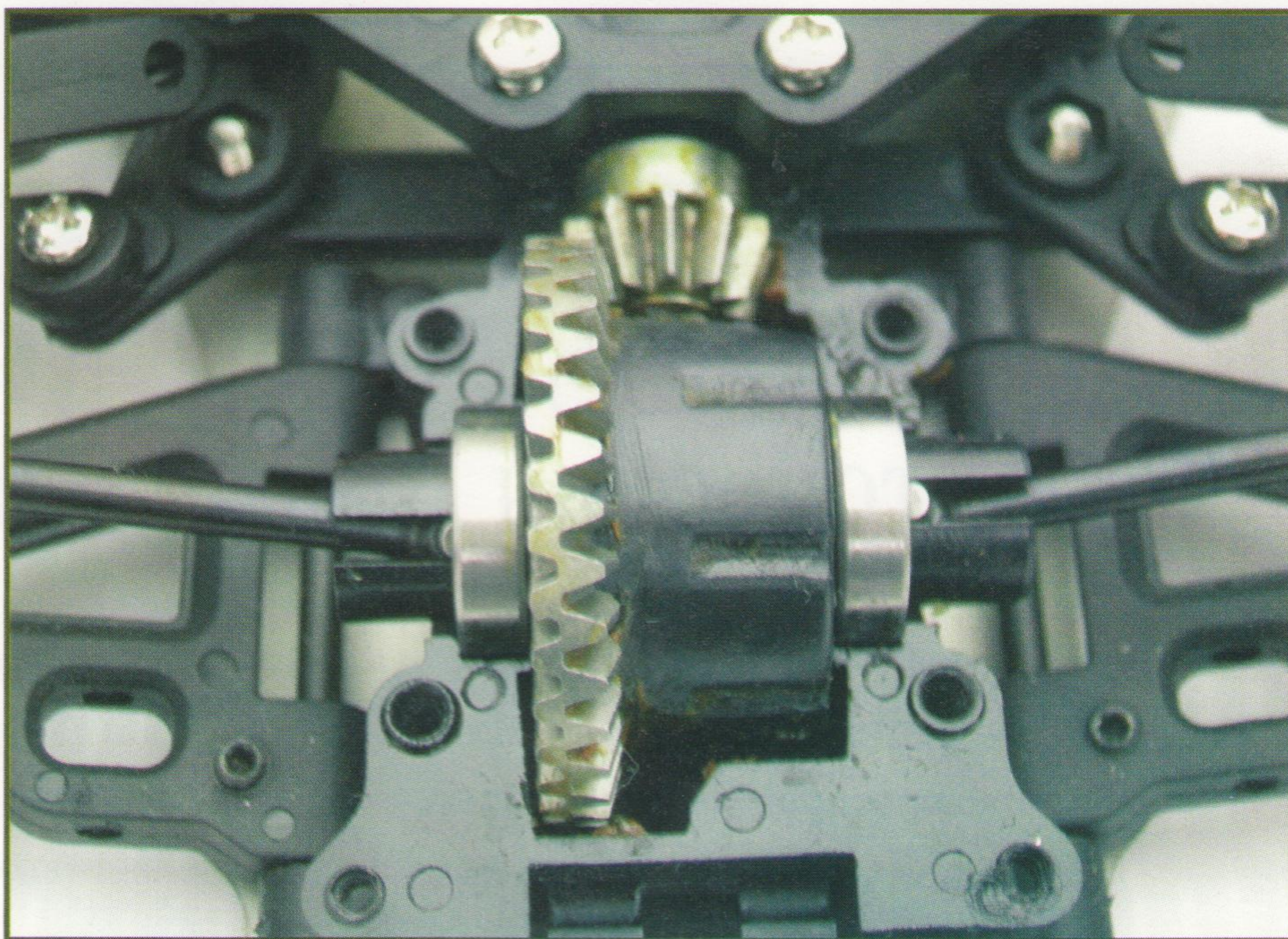
об особенностях двух дифференциалов. Однако полученных деталей недостаточно для завершения сборки дифференциала. Уберите эти детали в надежное место, чтобы не потерять и не повредить их. Сегодня мы рассмотрим основные характеристики новых деталей дифференциала и их функционал.

1. Полуось дифференциала
2. Стопорная пружинная шайба
3. Подшипники 10×15 мм, 2 шт.



Подшипники

В вашем Mercedes C-класса DTM 2008 используется большое количество подшипников. Два из них, размером 10×15 мм, располагаются с обеих сторон дифференциала (фотография вверху). Функция дифференциала — обеспечить максимально возможную тягу. При правильной установке подшипники позволяют значительно снизить силы трения, возникающие между дифференциалом и колесом, добиться большей отдачи и уменьшить нагрузку на механические части. Тем самым заметно снижается риск повреждения деталей или неправильной работы узлов.



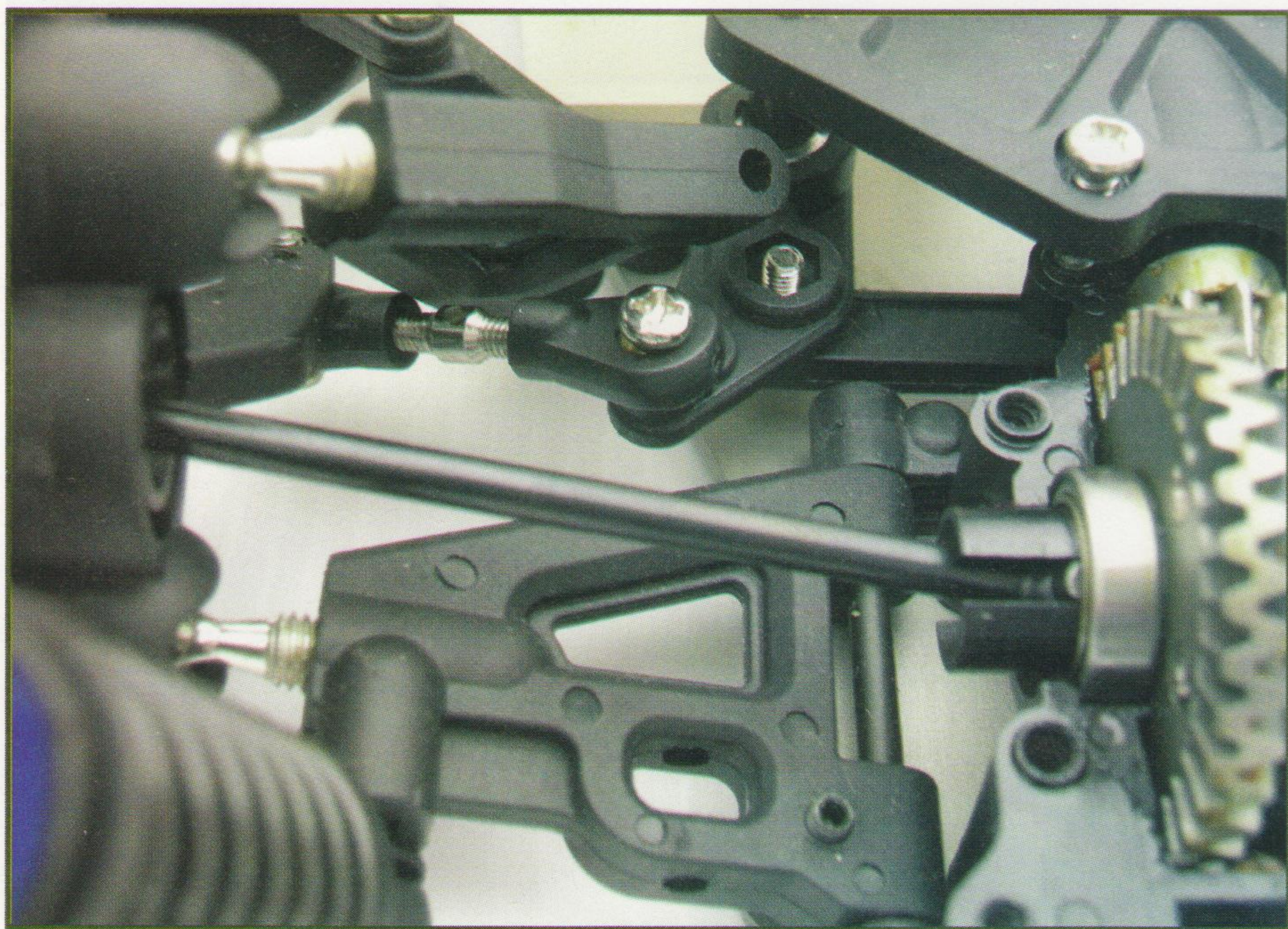
Полуось дифференциала

На фотографиях слева и слева внизу вы видите, каким образом передается крутящий момент от дифференциала к колесам: они соединяются с помощью кости привода со сферическими головками и штифтом.

Один конец кости привода соединен с одной из двух полуосей дифференциала (полуось, полученная с выпуском № 10), а второй — с полуосью колеса (прилагалась к выпуску № 9). Жесткость соединения с полуосями дифференциала обеспечивают штифты, входящие в соответствующие пазы.

Стальная стопорная пружинная шайба закрепляет полуось на дифференциале.

Поскольку эта деталь небольшого размера, рекомендуем хранить ее вместе с другими деталями, полученными с выпуском № 10, в отдельной коробочке или пакете.



Монтажный инструмент: острогубцы и крестообразный ключ

Использование острогубцев значительно облегчает сборку радиоуправляемой модели. С их помощью можно захватывать и устанавливать в нужное положение даже самые мелкие детали. Крестообразный ключ незаменим при закручивании шестигранных гаек.

Помимо ключа Inbus и отвертки, о которых мы говорили в прошлом номере журнала, при сборке вашего AMG Mercedes C-класса DTM 2008 1:10 вам часто придется пользоваться острогубцами и торцевым ключом. Самый практичный вариант – крестообразный торцевой ключ. Острогубцы также входят в стандартный набор инструментов любого

автомоделиста. Они бывают разных размеров. Все эти инструменты можно купить в специализированном магазине.

Правильные острогубцы

Если вы решили подобрать острогубцы, учтите, что под этим названием могут

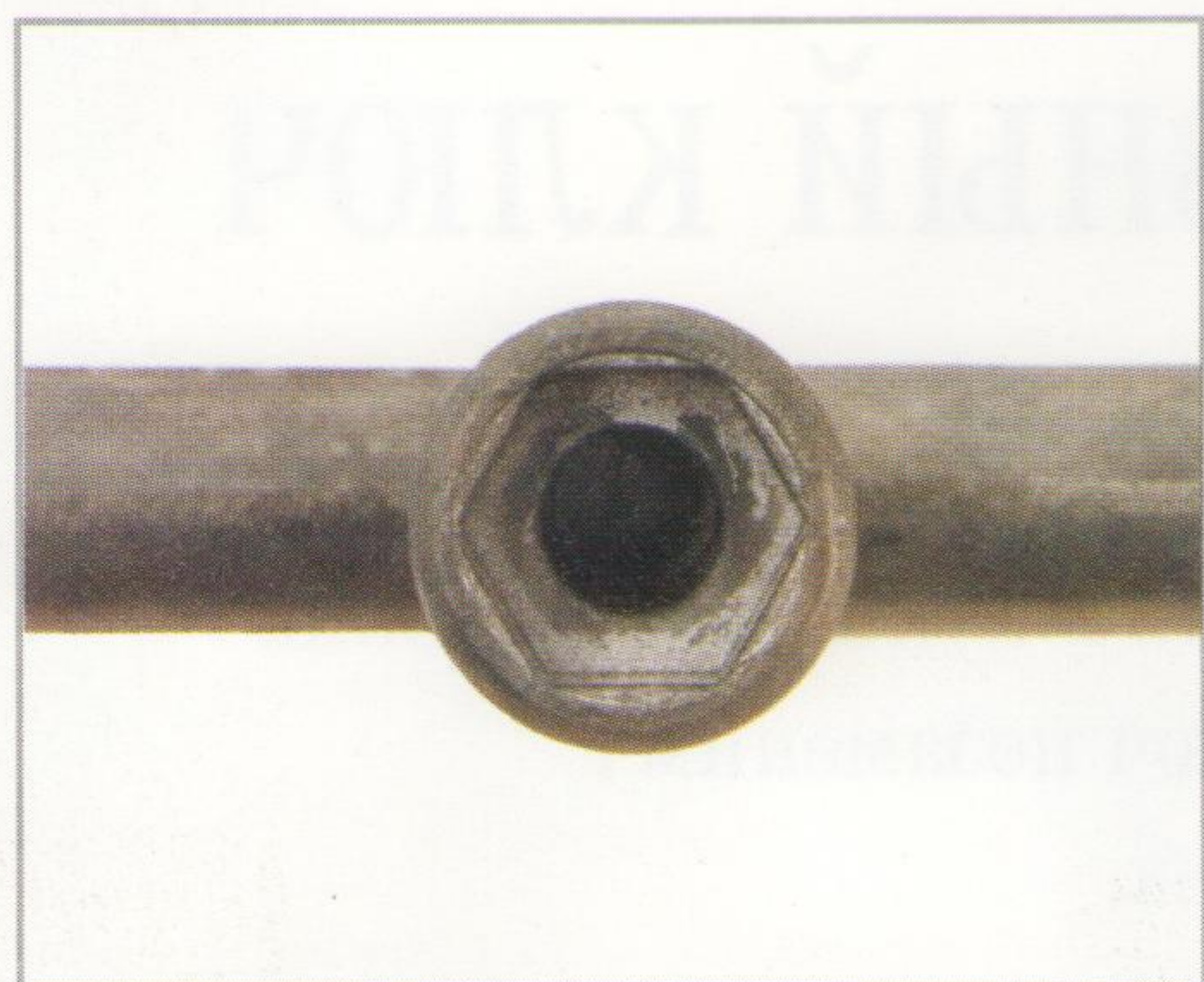
скрываться инструменты разного типа, и не все из них подходят для сборки радиоуправляемых моделей машин.

К таким инструментам относятся, например, круглогубцы: их губки, имеющие круглое сечение и гладкие с внутренней стороны, не приспособлены для удержания мелких деталей.

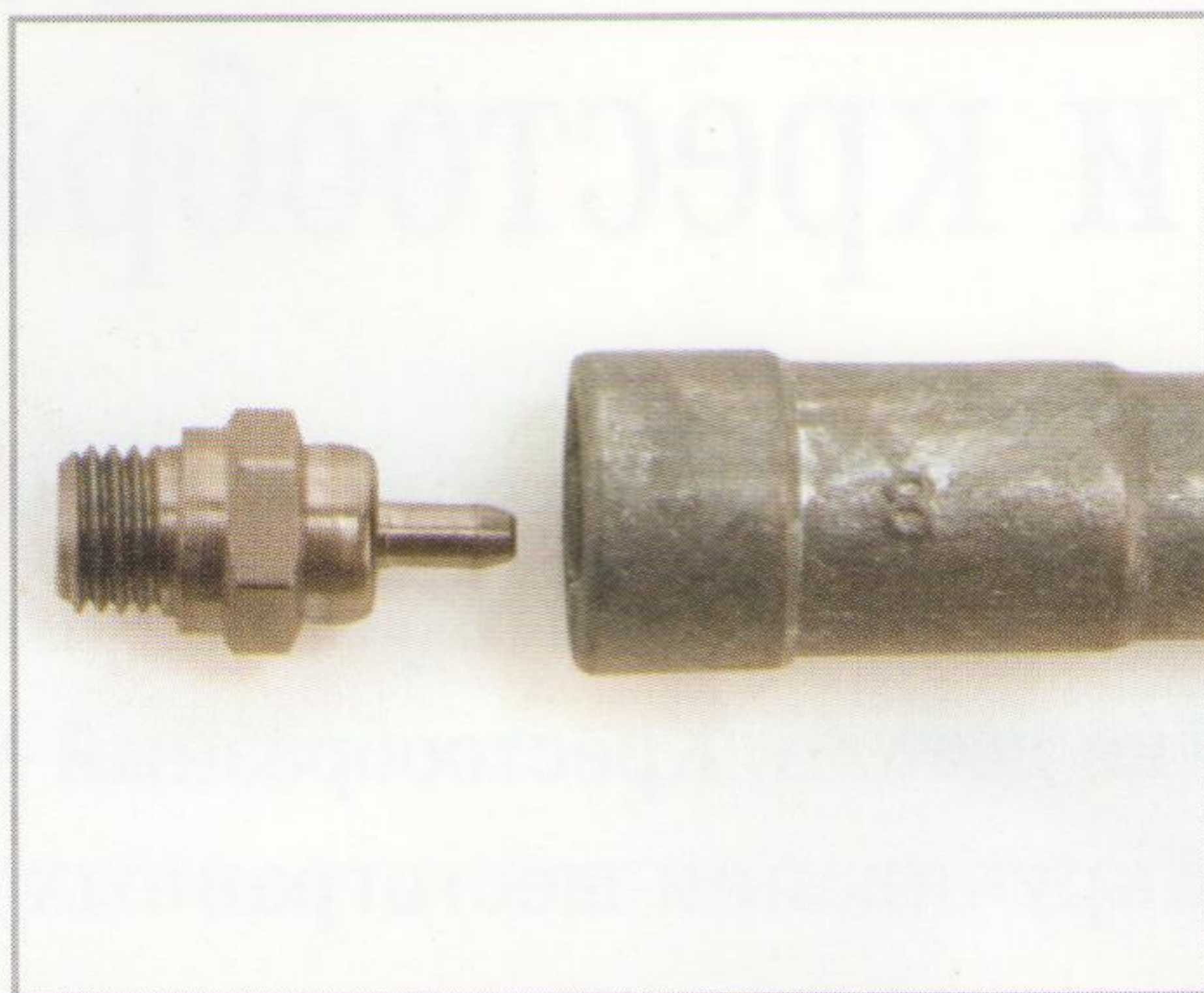
В идеале внутренняя поверхность губок должна быть плоской (для

Крестообразный универсальный торцевой ключ подходит для всех основных размеров гаек. Средние острогубцы с прямыми полукруглыми губками и встроенными кусачками – идеальный вариант для сборки модели гоночной машины DTM.

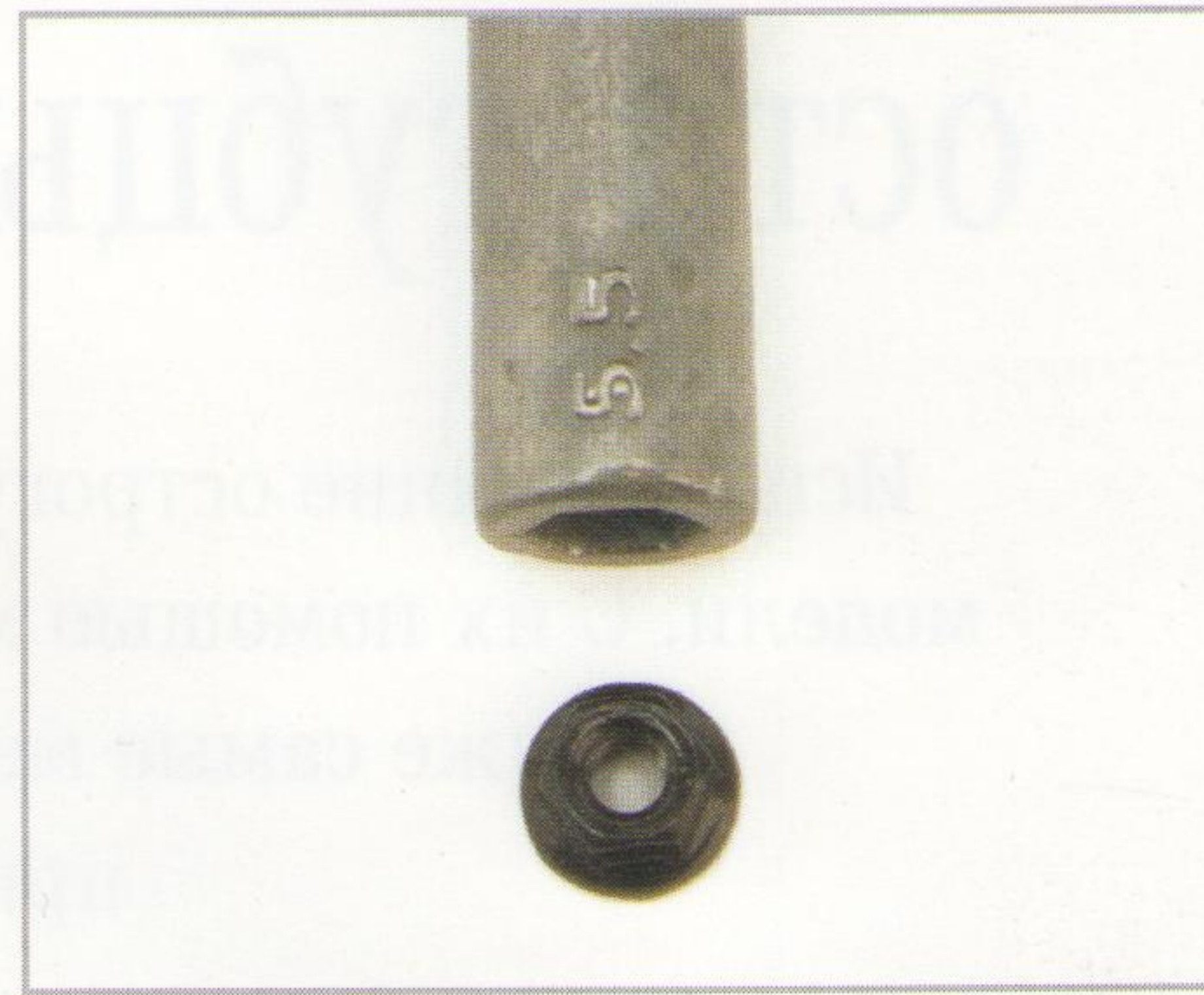




Один из концов крестообразного торцевого ключа применяется и в качестве свечного ключа. Эта же шестигранная головка одновременно используется для закручивания гаек диаметром 8 мм. Такой ключ с головками разного диаметра — самый практичный и популярный у автолюбителей вариант.



Мы рекомендуем использовать острогубцы среднего размера (160 мм). Такая модель — наиболее универсальная.



диаметра на одной крестообразной рукоятке позаимствована у баллонного ключа для затяжки колесных гаек.

Этот универсальный инструмент может использоваться в разных целях. Крестообразная рукоятка образует удобный рычаг для закручивания и затяжки гаек.

Наиболее практичный инструмент сочетает три ключа размером 5,5 мм, 8 мм и 10 мм. Он подходит для затяжки всех шестигранных гаек, используемых при сборке радиоуправляемой модели, а также для установки калильной свечи.

Крестообразный торцевой ключ

удобного захвата), а сами губки — не слишком длинными, чтобы можно было приложить достаточное усилие для удержания детали.

У острогубцев внутренние поверхности губок имеют, как правило, рифленую поверхность, предотвращающую соскальзывание детали.

Существуют острогубцы с прямыми и скошенными губками. Иногда они дополняются кусачками, располагающимися ближе к шарниру. Инструмент со скошенными губками используют, главным образом, электрики и специалисты по телекоммуникациям, поскольку такая форма губок облегчает установку кабельных разъемов. Нам они вряд ли пригодятся. Зато кусачки будут полезны любому автолюбителю, например, для вырезания пластмассовых деталей.

Острогубцы бывают разных размеров: длина (от кончика губок до ручки) варьируется в пределах от 125 до 200 мм.

Торцевой ключ — в некоторой степени противоположность шестигранному ключу Inbus. Он устанавливается на болт с шестигранной головкой или на шестигранную гайку. Идея размещения нескольких головок разного

Правильно рассчитывайте усилие

Острогубцы прекрасно подходят для захвата и удержания мелких деталей в правильном положении.

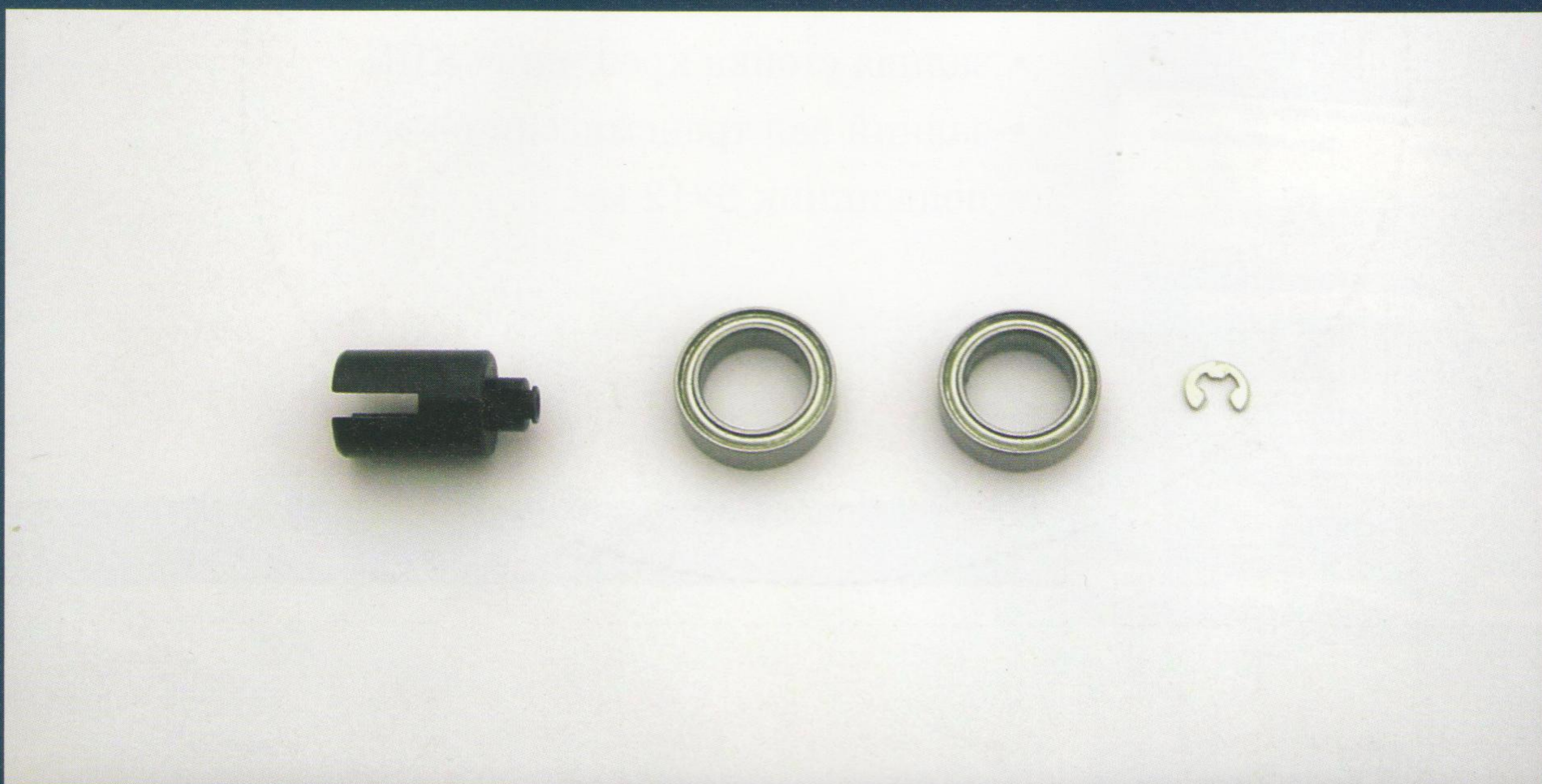
Этот инструмент также используется, когда необходимо прижать одну деталь к другой. На фото справа показано кольцо, устанавливаемое в паз осевого штифта подвески колеса до фиксации. Для этой операции используются острогубцы.

При выполнении подобных работ очень важно правильно удерживать

деталь и точно дозировать усилие сжатия, чтобы не повредить и не уронить деталь.



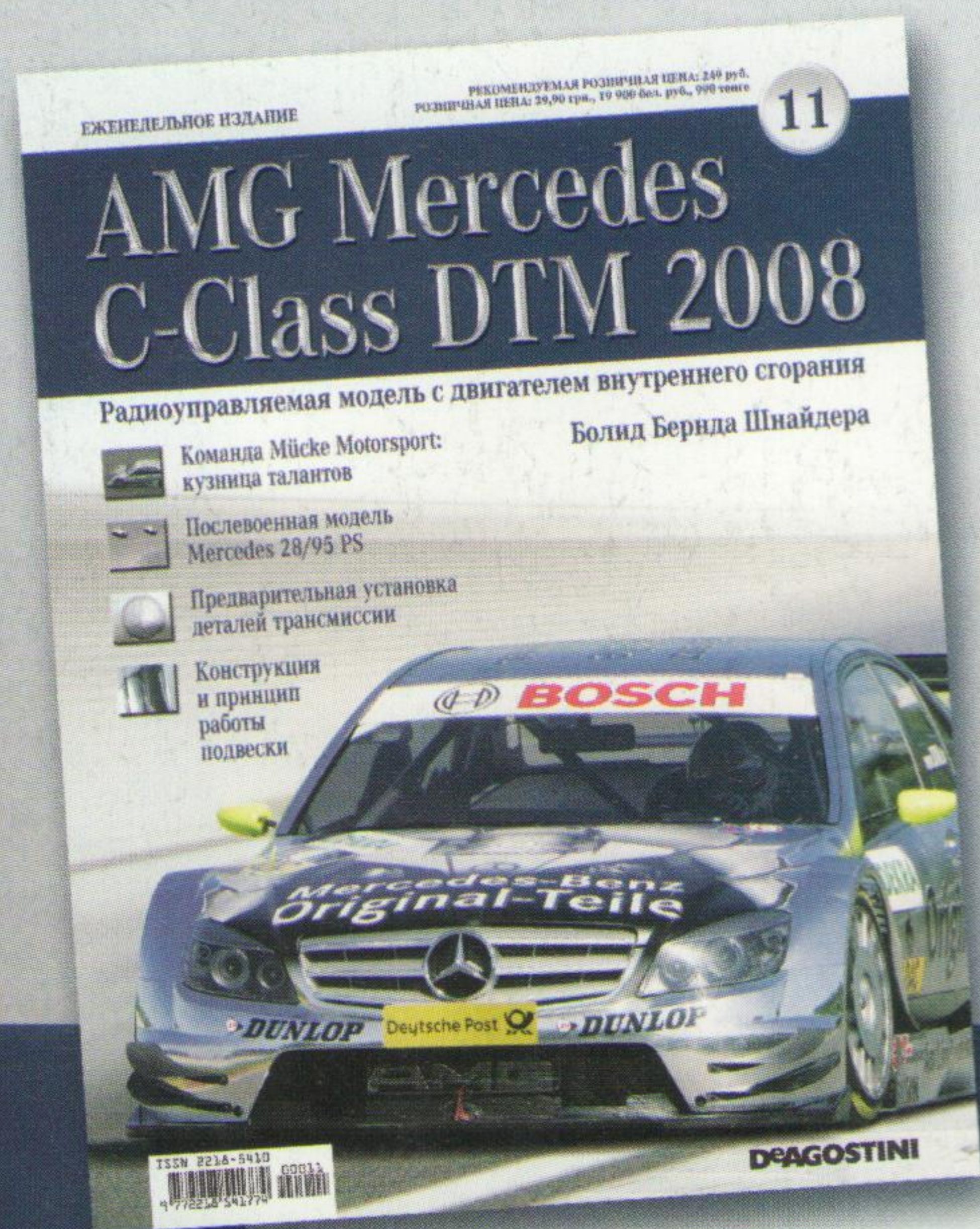
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы рассмотрим основные характеристики новых деталей дифференциала и их функционал.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 11)

и комплект деталей:

- задняя стойка крепления КПП
- задний вал трансмиссии 64 мм
- подшипник 6×12 мм.

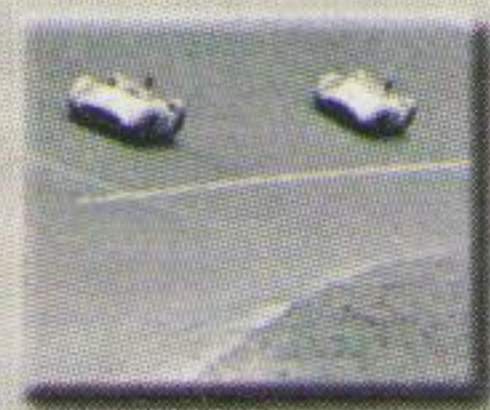


ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Команда Mücke Motorsport, участвующая в гонках DTM с 2005 года, считается кузницей талантов.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Первой послевоенной моделью, выпущенной заводом DMG, стал Mercedes 28/95 PS.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы проведем предварительную установку деталей трансмиссии.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Устойчивость автомобиля во многом определяется конструкцией подвески колес.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

D'AGOSTINI