

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Гоночные трассы DTM:  
Нюрбургринг

Болид Бернда Шнайдера



172 поворота до финиша:  
испытание на прочность



Сборка картера второго  
дифференциала



Как правильно  
заменить шину



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00016

DEAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

16

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

При слове «Нюрбургринг» у поклонников автогонок загораются глаза. Это одна из самых популярных и богатых традициями гоночных трасс, где проводится обязательный этап чемпионата DTM и соревнования Формулы 1.

43-44

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Первые гонки на Нюрбургринге ознаменовали начало новой эпохи в истории автоспорта. Особенно значимыми они были для Mercedes-Benz, ведь первым победителем стал Рудольф Караччиола на Mercedes-Benz S.

47-50

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя детали, полученные с этим выпуском, мы проведем сборку второго картера дифференциала. Предварительная сборка помогает лучше познакомиться с моделью и упрощает ее дальнейшее обслуживание.

45-46

## АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ

Покрышки со временем изнашиваются, и их приходится менять. Вы узнаете простой, но эффективный прием, позволяющий снять покрышку, не повредив при этом колесный диск.

49-52



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №16, 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](http://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 Агостини»

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

### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,  
г. Минск, пер. Козлова, д. 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: 125 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2010  
ISSN 2218-5410

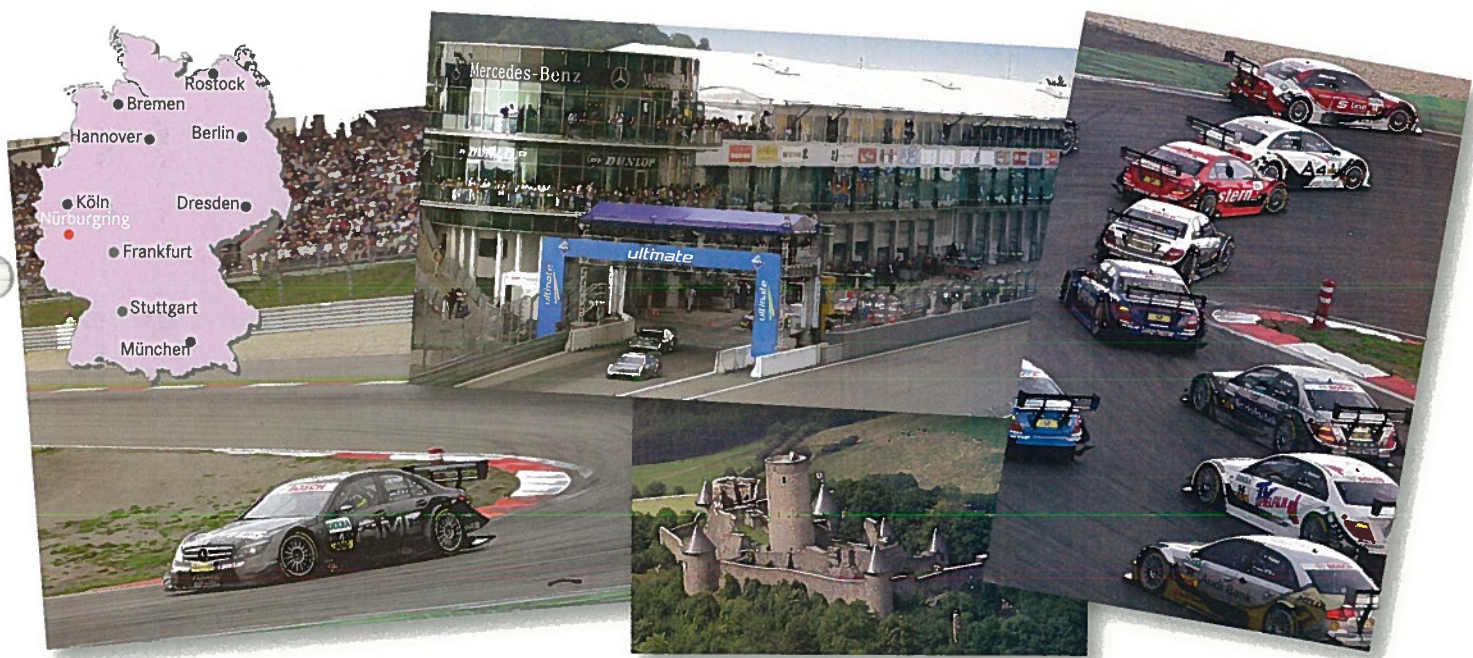
**ВНИМАНИЕ!** Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 22.03.2011



# Гоночные трассы DTM: непредсказуемый Нюрбургринг

Нюрбургринг – популярная, богатая традициями трасса в горах Айфель близ городка Аденау. Здесь проводится обязательный этап чемпионата DTM и соревнования Формулы 1. Зрители, приезжающие сюда посмотреть захватывающие гонки, знают, что всегда должны иметь при себе зонтик.



**П**ри слове «Нюрбургринг» у каждого поклонника автогонок загораются глаза. Вот уже более 90 лет в горах Айфель пишется история гоночного спорта. Здесь празднуют победы, переживают трагедии и поражения.

После того как 1 августа 1976 года пилот Ники Лауда едва не погиб в загоревшейся машине, начался новый этап в истории Нюрбургринга. К югу от легендарной Северной петли (Nordschleife) была построена современная гоночная трасса с широкими зонами выхода из поворотов.

По случаю открытия автодрома 12 мая 1984 года состоялись необычные гонки кузовных прототипов, в которых принял участие 21 автомобиль Mercedes-Benz 190E 2.3-16. Все машины были абсолютно одинаковыми.

## Постоянные перемены

На старт вышли высококлассные пилоты, среди которых были чемпион мира в гонках Формулы 1 Кеке Росберг

и Ники Лауда. Однако победа досталась молодому бразильцу, новичку Формулы 1 Айртону Сенне.

На трассе длиной 4,542 км вновь начали проводиться гонки Формулы 1. 7 октября 1985 года первым победителем стал Мишель Альборето на Ferrari.

Организаторы неустанно трудились, стараясь сделать автодром удобным и интересным для пилотов и зрителей.





Так, в 2002 году трасса Гран-при после завершения строительства арены Mercedes удлинилась до 5,148 км.

Уникальная трибуна вмещает три тысячи зрителей и гарантирует прекрасный обзор. Гонки DTM проводятся на укороченном до 3,629 км спринтерском варианте трассы Гран-при, включающем комплекс поворотов Mercedes-Arena и шикану NGK.

## Капризы погоды

Трасса DTM сложна и без поворота Ford, шиканы Dunlop и отрезка Michael-Schumacher-S. Она состоит из скоростных участков, требующих в первую очередь мощной тяги, хорошей аэродинамики и более медленных пассажжей (Mercedes-Arena).

Захватывающие дуэли и напряженная борьба на Нюрбургринге гарантированы: обгон возможен в начале арены

DTM — серия гонок, проходящих в непосредственной близости от зрителей. Поэтому в боксах — атмосфера народного гулянья, а на стадионе — рекордное число посетителей.

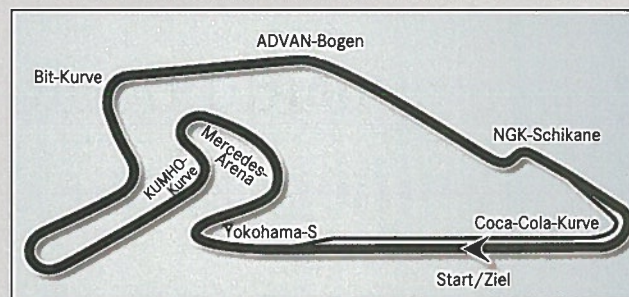
На выезде из боксов. Интересно сравнить аэродинамику задних колесных арок Mercedes (впереди) и Audi (второй и третий автомобили).

Mercedes, перед шпилькой и следующим за ней коротким прямым участком, а также перед шиканой.

Для достижения высокого результата необходима сверхточная регулировка. Однако самая большая сложность Нюрбургринга — непредсказуемость погоды в горах Айфель.

Капризы погоды способны за несколько минут перечеркнуть любую стратегию, даже самую продуманную и выверенную. Многие известные пилоты на собственном опыте знают, как из-за погодных катаклизмов победа в последний момент буквально уплывает из рук.

## ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: НЮРБУРГРИНГ



### ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ

**Длина:** 3629 м

**Ширина:** 10–24 м

**Поворотов:** 11

**Дата открытия:** 12 мая 1984 года

**Реконструкция:** 2002 год

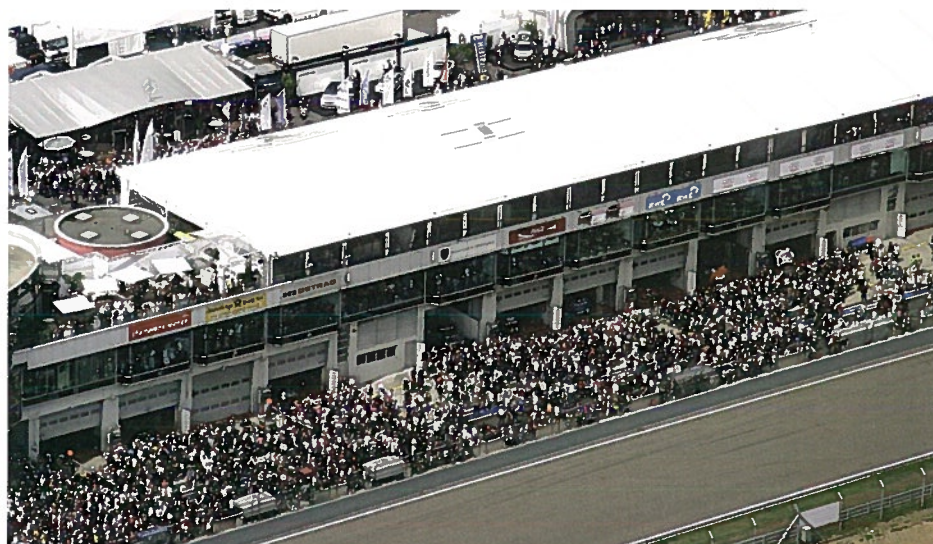
**Дистанция:** 43 круга = 156,047 км

**Дизайн:** Герман Тильке

**Мест для зрителей:** около 45 тысяч

**Рекорд заезда DTM:** 1.24,442 мин  
(Гари Паффетт, 2005 год)

До лета 2009 года строится так называемый кольцевой бульвар с павильонами для зрителей, американскими горками и четырехзвездным отелем. Вместо трибуны T3 возводится новая главная трибуна на пять тысяч зрителей.

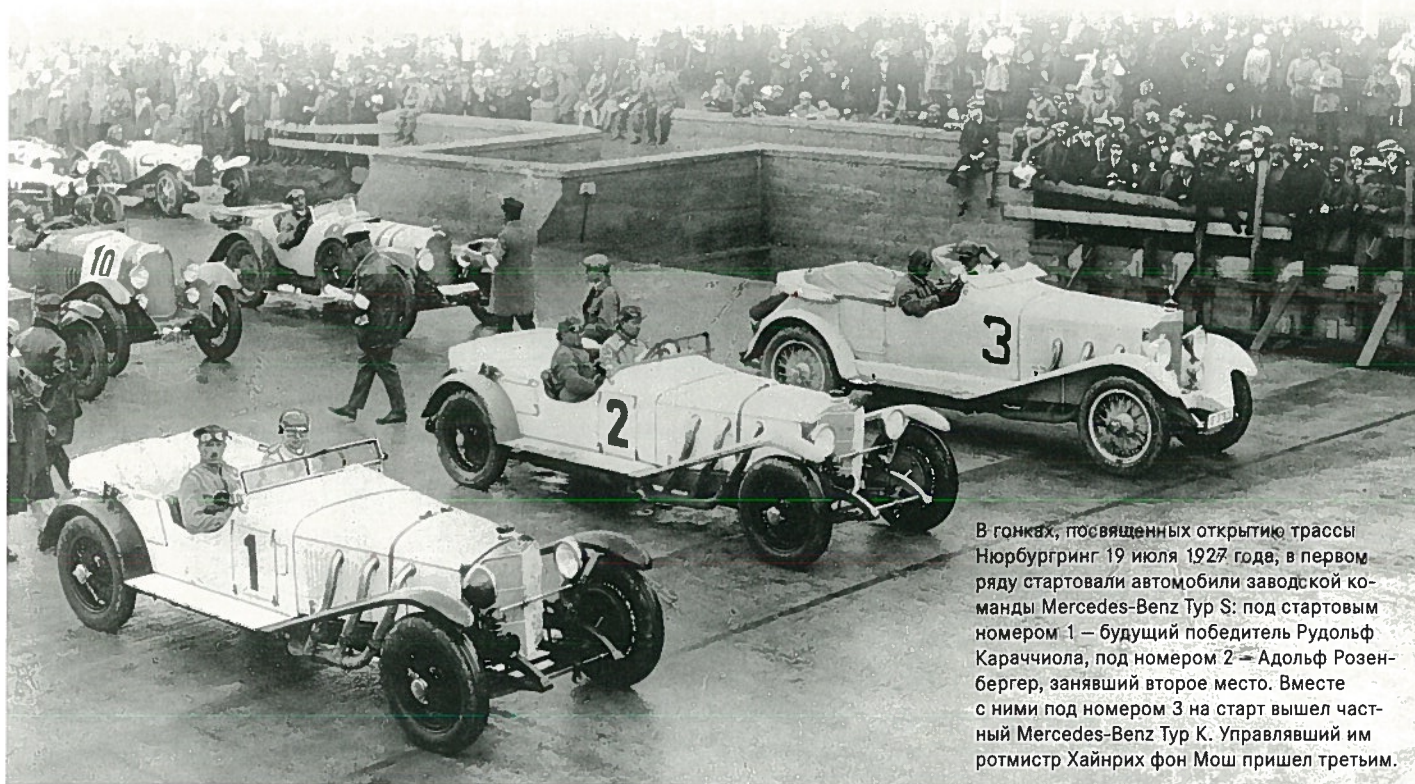






# Первые победы и первые герои Нюрбургринга

Ни одна гоночная трасса не устаивалась столь восторженных слов, ни одна не привлекала такого количества зрителей. На Нюрбургринге переживали триумф лучшие в мире гонщики, такие как Рудольф Караччиола. На гонках 1927 года в честь открытия трассы звезды Mercedes засияли с новой силой.



В гонках, посвященных открытию трассы Нюрбургринг 19 июля 1927 года, в первом ряду стартовали автомобили заводской команды Mercedes-Benz Тур S: под стартовым номером 1 – будущий победитель Рудольф Караччиола, под номером 2 – Адольф Розенбергер, занявший второе место. Вместе с ними под номером 3 на старт вышел частный Mercedes-Benz Тур K. Управлявший им ротмистр Хайнрих фон Мош пришел третьим.

Программы помощи экономически отсталым регионам страны существовали еще во времена Наполеона. Правда, тогда они, разумеется, не имели ничего общего ни с развитием спорта, ни с туризмом. Целью подобных проектов было, прежде всего, создание рабочих мест.

Строительство Нюрбургринга началось в рамках одной из таких про-

грамм помощи, принятой правительством Германии во время экономического кризиса.

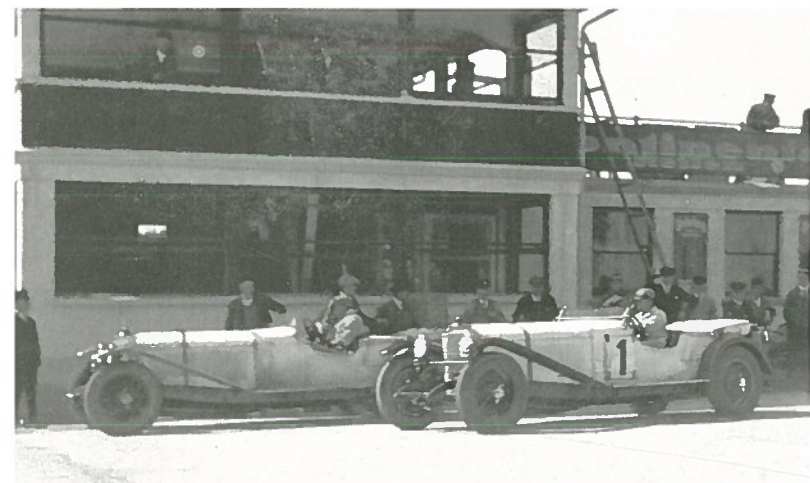
## С одобрения Аденауэра

Основной целью проекта было оживление транспортной сети и экономики

отсталого региона Айфель. Для реализации программы было решено привлекать многочисленных местных безработных. Поддержал проект и обер-бургомистр Кельна Конрад Аденауэр, впоследствии ставший федеральным канцлером Германии.

Чертежи кольцевой трассы в Айфеле, опубликованные в 1907 году, уже тогда «пахли бензином». Однако первые





Подготовка к первым гонкам на трассе Нюрбургринг. Караччиола в машине под стартовым номером 1, за ним – Розенбергер. Они выступали в полной дорожной экипировке – с тентом, крыльями, подножками и фарами.

соревнования мотоциклов и автомобилей в этом «зеленом аду» состоялись не раньше 1922 года.

В 1925-м начальник окружного управления и председатель автомобильного клуба ADAC Отто Кройц начал разработку концепции нового автодрома. Кольцевая трасса должна была пройти вокруг Нюрбурга (около местечка Аденау), не затрагивая дороги общего пользования, как это было в Ле Мане. Тем не менее, предполагалось, что Нюрбургринг, нашпигованный подъемами, спусками и поворотами, будет иметь характер загородного шоссе.

Одновременно он должен был стать испытательным полигоном для автоиндустрии, и впоследствии предприятия автомобильной промышленности охотно использовали его в этом качестве. Образцом послужили многочисленные европейские загородные шоссе. Был создан скоростной участок длиной 2,6 км для движения со скоростью до 180 км/ч. Средняя ширина полотна – около восьми метров, наибольший угол подъема – 27%.

## 172 поворота до финиша

Общая протяженность трассы Нюрбургринг составила 28,9 км: длина

Северной петли – 22,2 км, Южной петли – 7,7 км. Обе части трассы насчитывали 172 поворота. Для сравнения: длина открытого в 1907 году недалеко от Лондона автодрома «Бруклендс» составляла всего лишь 5,23 км, а построенной в 1911 году кольцевой трассы в Индианаполисе (США) – 4,0 км. При этом обе трассы предназначались только для высокоскоростных гонок.

К работам приступили в начале 1925 года, а 27 сентября заложили фундамент двухэтажной трибуны на прямой «старт-финиш». Были построены боксы на 50 машин, лагерь гонщиков, трибуны и отель. Первые пробные заезды на готовых участках трассы авто-

мобильный клуб ADAC провел в Аденау в августе 1926 года.

На гигантскую стройку в Айфеле временно были привлечены более 2,5 тысяч рабочих.

Мощные экскаваторы не использовались – применялся тяжелый ручной труд. Для транспортировки вынутого грунта использовали вагонетки, передвигавшиеся по временной полевой узкоколейке. В 1926 году плановые затраты на строительство были увеличены с пяти до восьми миллионов рейхсмарок. Незадолго до этого итальянцы завершили строительство автодрома в Монце. Конкурентная борьба нарастала.

## Превосходная трасса

Нюрбургринг стал самой длинной и одновременно самой интересной трассой Гран-при в мире.

Автодром, насчитывающий 88 левых и 84 правых поворота, с много-

## Рудольф Караччиола: начало карьеры

*1901: родился 30 января в семье владельца отеля в городе Ремаген-на-Рейне*

*1916: в возрасте 15 лет по специальному разрешению получил водительские права*

*1922: победил в мотогонках «Вокруг Кельна». Позднее участвовал в гонках на автомобилях марок Fafnir и Ego*

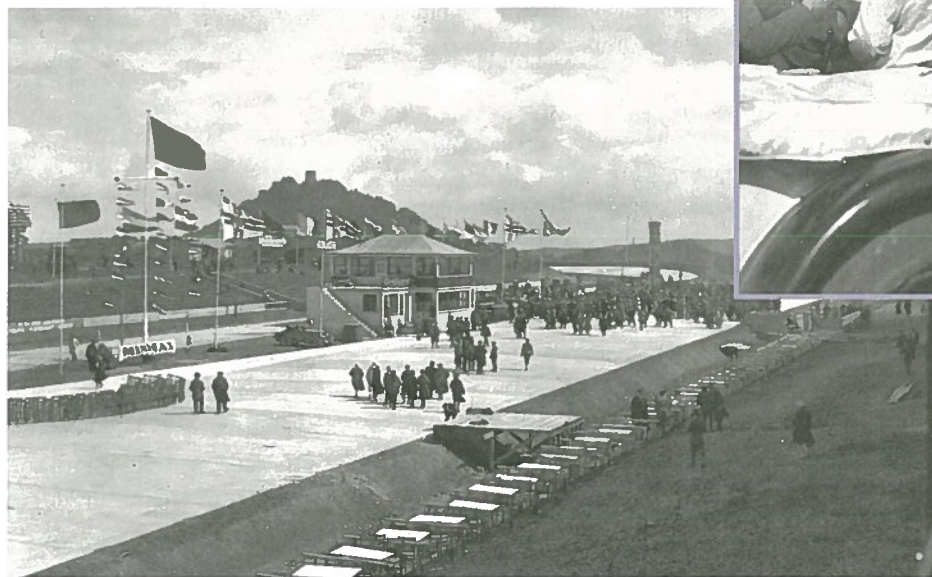
*1923: приобрел автомобиль Mercedes, на котором начал выступать в качестве частного пилота. В том же году одержал первую победу в турнире в Баден-Бадене на Mercedes 6/25/40 PS*

*1926: победил в Гран-при Германии на трассе Avus в пригороде Берлина*

*1927: с 3 января компания Caracciola & Co. GmbH на Курфюрстендамм в Берлине представляет марку Daimler-Benz*







Перед первыми гонками на трассе Нюрбургринг. Пилоты, менеджеры гонок и комиссары во время приемки гоночной трассы.

численными подъемами и спусками, с десятком удачно расположенных трибун, рассчитанных более чем на 100 тысяч зрителей, стал одной из самых красивых и одновременно самых сложных трасс в истории международного автоспорта. Здесь проходят испытание на прочность лучшие пилоты планеты.

### С зонтом и восхищением

Однако открытие Нюрбургринга запомнилось не только автомобильны-

Подготовка к гонкам, посвященным открытию трассы Нюрбургринг 19 июля 1927 года. Адольф Розенбергер на борту кабины своего Mercedes-Benz Typ S под стартовым номером 2, за ним — сидящий на своей машине Рудольф Караччиола. Тогда пилот сидел вплотную к рулевому колесу.



Гонки, посвященные открытию трассы Нюрбургринг 19 июля 1927 года. Победитель Рудольф Караччиола (в белом комбинезоне) и Фердинанд Порше (справа) на Mercedes-Benz Typ S.

и пешком. У многих были с собой зонты, ведь Айфель известен капризами погоды.

Когда 19 июня 1927 года в 10 часов 23 минуты был дан старт первым гонкам на Нюрбургринге, еще не была снята опалубка с бетонных трибун, а некоторые участки трассы даже не были заасфальтированы. Участникам предстояло сделать 12 кругов, поскольку регламент предписывал прохождение дистанции длиной 350 км. В первом ряду стартовали два Mercedes-Benz S заводской команды и один частный Mercedes-Benz K. Работавшие на специальной бензоловой смеси (тогда можно было свободно выбирать топливо) 6-цилиндровые

ми гонками, но и соревнованиями мотоциклистов, которые проходили здесь 18 июня 1927 года — за день до стартовой гонки спортивных и гоночных машин.

В тот уикэнд на автодром Нюрбургринг прибыло 100 тысяч зрителей: они добирались на автобусах, личных автомобилях, мотоциклах и велосипедах, специальным поездом





двигатели заводских автомобилей объемом 6,8 л развивали мощность до 220 л.с.

Эти гонки ознаменовали начало новой эпохи в истории автоспорта. Особенно значимыми они были для Mercedes-Benz. Победителем первых гонок в Айфеле стал Рудольф Караччиола на Mercedes-Benz S. На втором автомобиле Mercedes-Benz S выступал Адольф Розенбергер.

---

### Шаг за шагом

---

В Штутгарте был устроен грандиозный прием для победителей гонки

на Нюрбургринге. Резонанс в германской и зарубежной автомобильной прессе был огромным: о Рудольфе Караччиола заговорил весь мир.

Трасса в Айфеле получила достойное крещение, а ее строители прославились как создатели настоящего шедевра. Они гармонично вписали автодром в горный ландшафт, бережно сохранив красоту природы.

Уже спустя месяц команда вернулась в Айфель для проведения следующих гонок, на этот раз – Гран-при Германии. Марка Daimler-Benz одержала тройную победу: первым пришел Отто Мерц, за ним – Кристиан Вернер и Вилли Вальб.

Машины, традиционно окрашенные в белый цвет, впервые получили цветные полоски – своего рода пояс вокруг

капота, позволявший лучше различать их при взгляде из боксов. Это была одна из придумок богатого необычными идеями руководителя гонок Альфреда Нойбауэра.

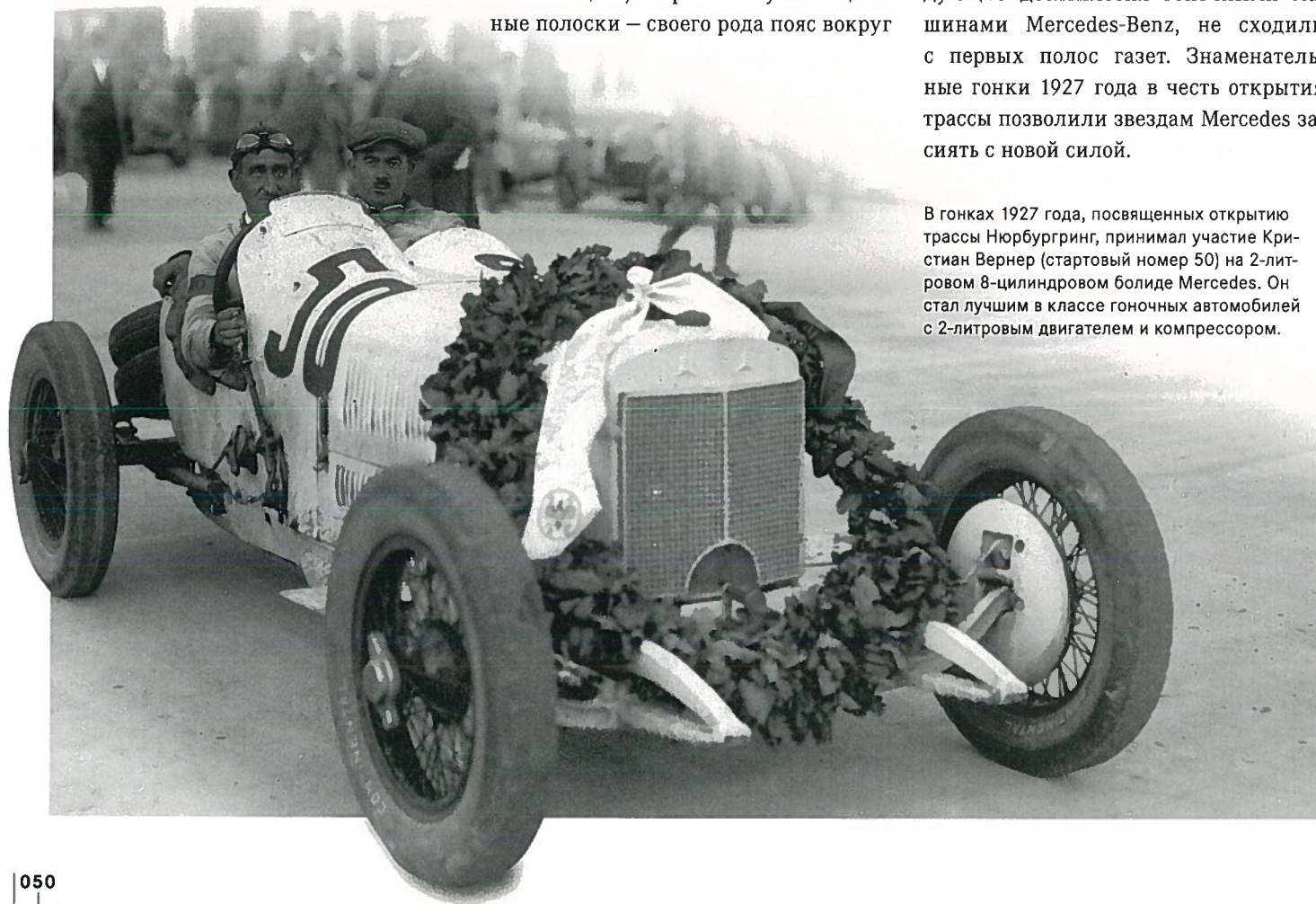
---

### Сияние звезд Mercedes

---

Трасса Нюрбургринг в горах Айфель стала местом проведения Гран-при и многочисленных гонок на длинные дистанции (например, заездов на 500 и 1000 км или 24-часовых гонок на выносливость) и вписала особую главу в историю гоночного спорта. Победы, завоеванные здесь в последние десятилетия гоночными машинами Mercedes-Benz, не сходили с первых полос газет. Знаменательные гонки 1927 года в честь открытия трассы позволили звездам Mercedes засиять с новой силой.

В гонках 1927 года, посвященных открытию трассы Нюрбургринг, принимал участие Кристиан Вернер (стартовый номер 50) на 2-литровом 8-цилиндровом болиде Mercedes. Он стал лучшим в классе гоночных автомобилей с 2-литровым двигателем и компрессором.





# Картер дифференциала, соединительные саморезы и большая шестерня дифференциала

Ваша радиоуправляемая модель имеет привод на все четыре колеса и по одному дифференциалу на каждой оси. Используя полученные с этим выпуском детали, мы проведем предварительную сборку картера второго дифференциала.

**К** данному выпуску прилагается семь новых деталей для вашего Mercedes C-класса DTM 2008. Все они относятся ко второму дифференциалу радиоуправляемой модели. Шестерню мы отложим для дальнейшего использования, а остальные детали пройдут предварительную сборку.

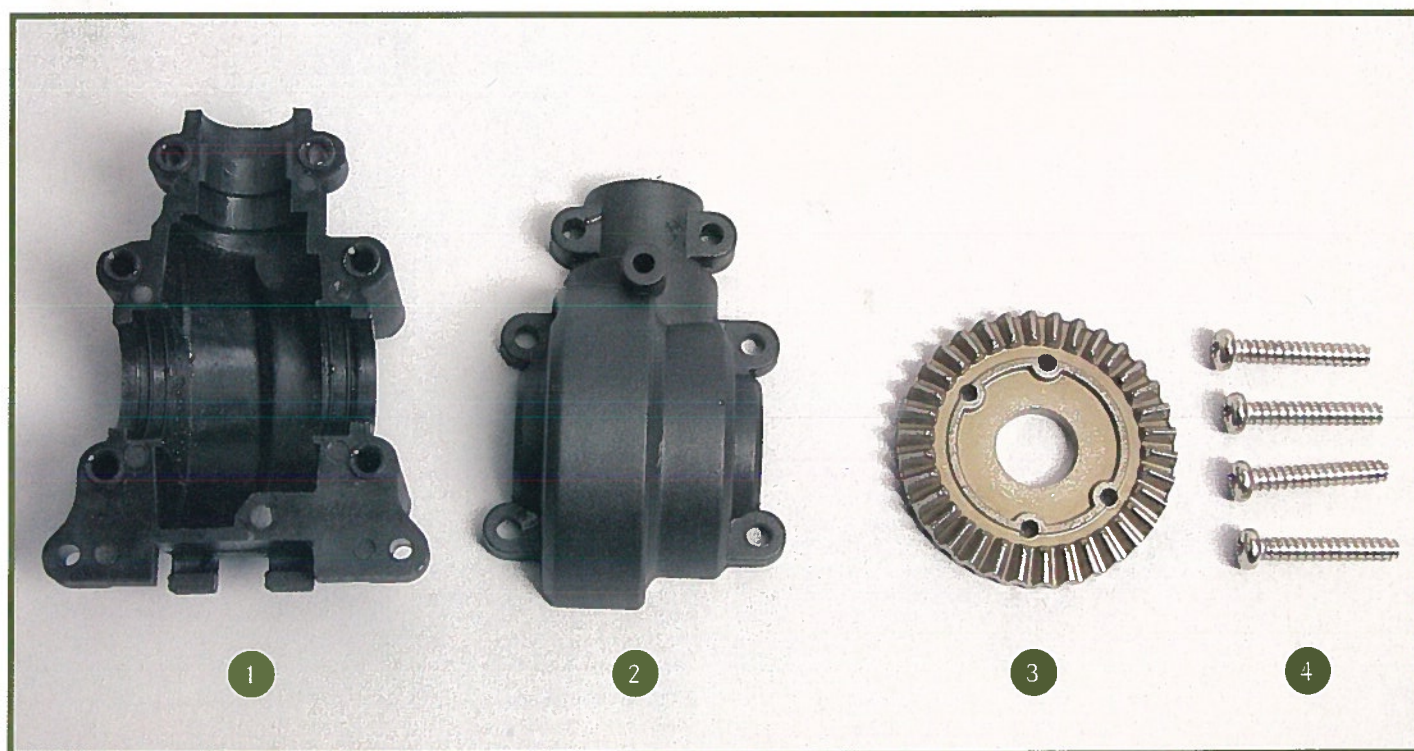
Такая сборка помогает лучше познакомиться с моделью и упрощает ее дальнейшее обслуживание.

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА  
МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

- 1 Картер дифференциала (верх)
- 2 Картер дифференциала (низ)
- 3 Шестерня дифференциала
- 4 Саморезы с крестообразным шлицем 3×18 мм (4 шт.)







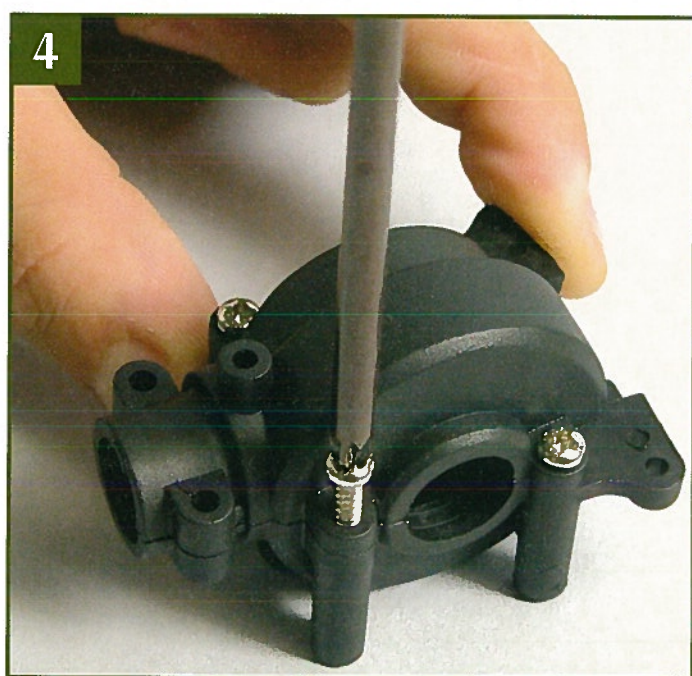
**1** Соедините верхнюю и нижнюю половины картера дифференциала таким образом, чтобы совместить их края и отверстия под саморезы.



**2** Положите деталь в сборе на рабочую поверхность так, чтобы верхняя часть картера смотрела вверх. Вставьте четыре самореза в соответствующие отверстия и затяните их вручную на пару оборотов каждый.



**3** Возьмите крестовую отвертку и затяните винты крест-накрест, чтобы добиться максимального прилегания друг к другу обеих половин картера.



**4** Затянув винты, уберите деталь в сборе и неиспользованную шестерню в надежное место.



## Замена шин: снимаем изношенные покрышки с колесного диска

На твердом покрытии гоночной трассы покрышкам радиоуправляемой модели приходится выдерживать значительные нагрузки. Со временем покрышки изнашиваются, и их приходится менять. Сегодня мы расскажем о простом, но эффективном приеме, который поможет снять приклеенную покрышку, не повредив колесный диск.

**П**ротектор покрышки находится в постоянном контакте с дорожным покрытием и подвергается значительным нагрузкам. Даже при спокойной езде резина истончается, протектор истирается, и в результате покрышка уже не обеспечивает достаточный контакт с дорогой.

Резина, из которой сделаны покрышки радиоуправляемых моделей, значительно мягче, чем у шин «настоящих» легковых автомобилей. Гоночные модели постоянно испытывают экстремальные нагрузки, поэтому их покрышки изнашиваются быстрее.

При замене шин всегда возникают проблемы, поскольку покрышка радиоуправляемой модели прочно приклеена к диску. Предлагаемое нами простое решение поможет избежать замены колеса в сборе.

Моментальный клей на основе цианоакрилата, применяющийся для

Для снятия изношенной покрышки с колеса (1) потребуется груз, например гаечный ключ (2), а также острогубцы (3) или пинцет для извлечения колеса из водяной бани, кухонное полотенце (4) и кастрюля среднего размера (5).







Новые шины со «свежим» протектором (слева) и покрышки, успевшие поучаствовать в нескольких шоссейных гонках (справа). Износ заметен по вытертому протектору.

быть ключ, показанный на фото: грузом может стать любой предмет, обладающий достаточной массой и термостойкостью. Для извлечения колеса из водяной бани используется пинцет или острогубцы.



В процессе нагревания образуются пузырьки, свидетельствующие о том, что клей начинает растворяться.

склеивания покрышек, растворяется без применения специальных средств. В нашем случае покрышку необходимо «сварить» в кастрюле с горячей водой.

Через некоторое время клей растворится, и покрышка легко снимется с колеса.

Резину уже нельзя будет использовать (покрышка все равно изношена), а колесо останется целым. После того как колесо остынет, на него можно надеть новую шину.

### Растворяем клей

Необходимые принадлежности – кастрюля среднего размера и полотенце – найдутся в каждом доме.

Для утяжеления колеса потребуются груз. Это не обязательно должен

Внизу: Прижимаем колесо радиоуправляемой модели гаечным ключом или другим подходящим предметом.



Вверху: Воздух внутри покрышки и вставки из пористой резины выталкивает колесо на поверхность, поэтому водой смачивается только нижняя часть шины.



### Не даем колесу всплыть

Для того чтобы вода не убегала, кастрюлю следует заполнять примерно наполовину. Укладывая колесо, вы заметите, что оно стремится всплыть. Для равномерного прогрева колеса со





Примерно через 15–20 минут выключите плиту. Учтите, что нагревается не только кастрюля и крышка, но и груз, используемый для утяжеления колеса. Не притрагивайтесь ни к одному из этих предметов!

Кроме того, вы заметите, что вода мутнеет — это еще один признак, указывающий на то, что клей растворяется.

Процесс завершится примерно через 20–25 минут. Точное время зависит от марки клея. Ничего не случится, если крышку на всякий случай подержать в кипящей воде на пять минут дольше. Если вы хотите добиться максимально равномерного прогрева крышки, можете перевернуть ее по прошествии примерно половины времени кипения.

Выключите плиту и подождите, пока вода не закончит кипеть. Осторожно! Помните о том, что кастрюля, груз и колесо очень горячие! Не притрагивайтесь ни к одному из этих предметов! Чтобы достать ключ и колесо, лучше всего использовать острогубцы. Осторожно встряхните колесо над кастрюлей, чтобы вытекла вода, скопившаяся внутри диска. Для высыхания и охлаждения выложите колесо на полотенце.

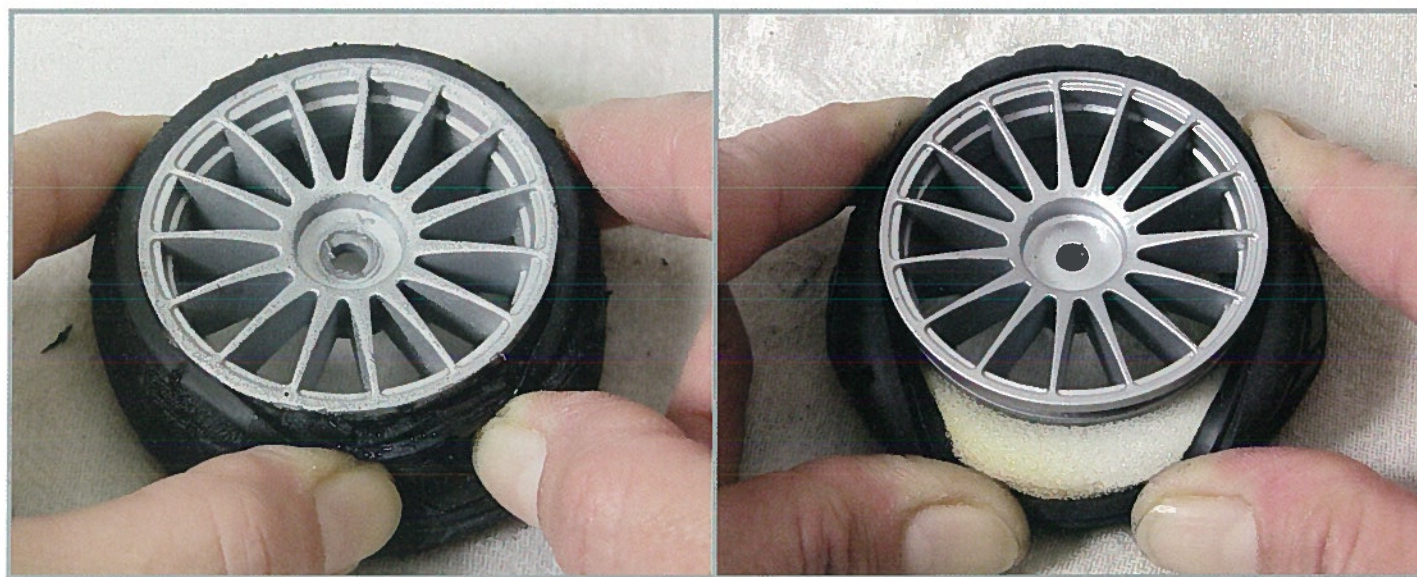
всех сторон его необходимо нагрузить, положив на него предмет, который прижмет его ко дну кастрюли.

должна закипеть, но не слишком сильно, иначе шина начнет «гулять» по дну кастрюли и сбросит уложенный на нее груз.

Через несколько минут образуются первые пузырьки. Это обусловлено не столько процессом кипения, сколько свойствами цианоакрилатового клея, который начинает медленно растворяться.

## Нагреваем колесо

Теперь поставьте кастрюлю на плиту и нагрейте ее на среднем огне. Вода



После остывания борт покрышки снимается с диска практически без усилий. Начинайте с внутренней стороны колеса, затем переверните его и повторите процедуру.





После извлечения закраин бортов из желобков по обеим сторонам диска снимите покрышку с колеса. Если в процессе нагрева покрышка заметно деформируется и частично отделяется от колеса, значит, диск хорошо выдержал процедуру. Остатки клея и резины из желобков диска удаляются шкуркой.

Примерно через десять минут после остывания покрышку можно заменить. Поверните колесо внутренней стороной вверх. Большими пальцами с усилием нажмите вниз покрышку с одной стороны диска.

а диск можно использовать. Проверьте, чтобы на диске не осталось следов резины или клея.

Как правило, остатков бывает немного. Незначительные следы (как на фото

слева) не должны вас беспокоить. Их можно осторожно снять шкуркой средней зернистости.

В зависимости от жесткости воды на диске может образоваться налет. Чтобы покрышка плотно прилегала к диску, удалите белый налет мягкой тканью.

Теперь диск готов к установке новой покрышки. Нагрев и приклеивание выполняются согласно инструкции, опубликованной в первом выпуске журнала (Инструкция по сборке, стр. 1-4).

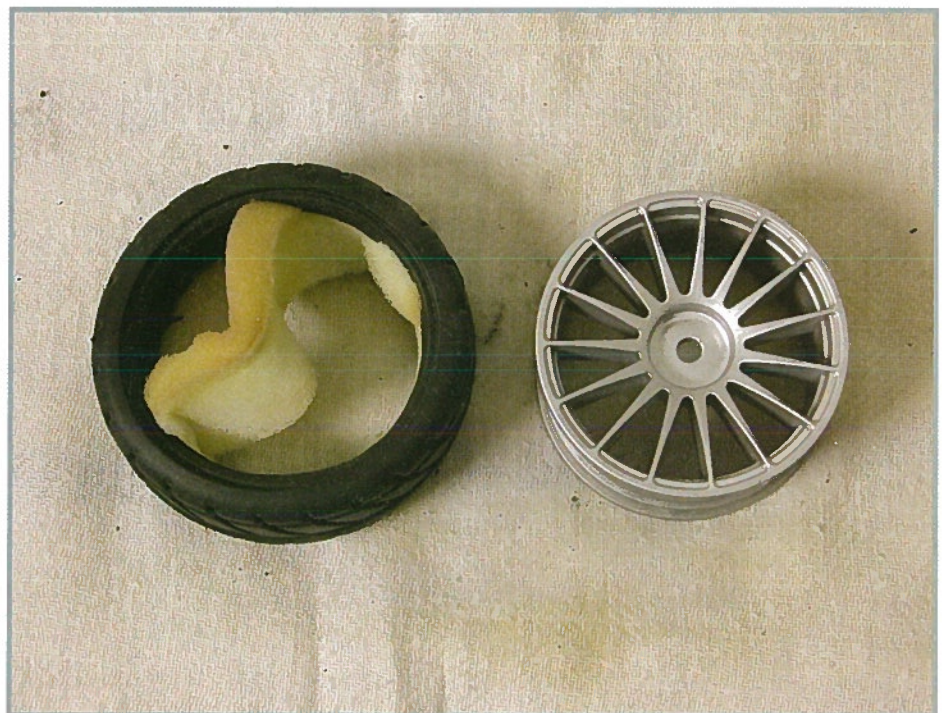
Таким способом можно менять покрышки сколько угодно раз. Диск при этом не повреждается.

## Меняем покрышку

Если покрышка отошла от направляющего желобка, постепенно сдвигайте ее пальцами наружу, чтобы освободить по всей внутренней стороне диска. Переверните колесо и тем же способом снимите покрышку с наружной части диска. Покрышка должна сниматься без значительных усилий.

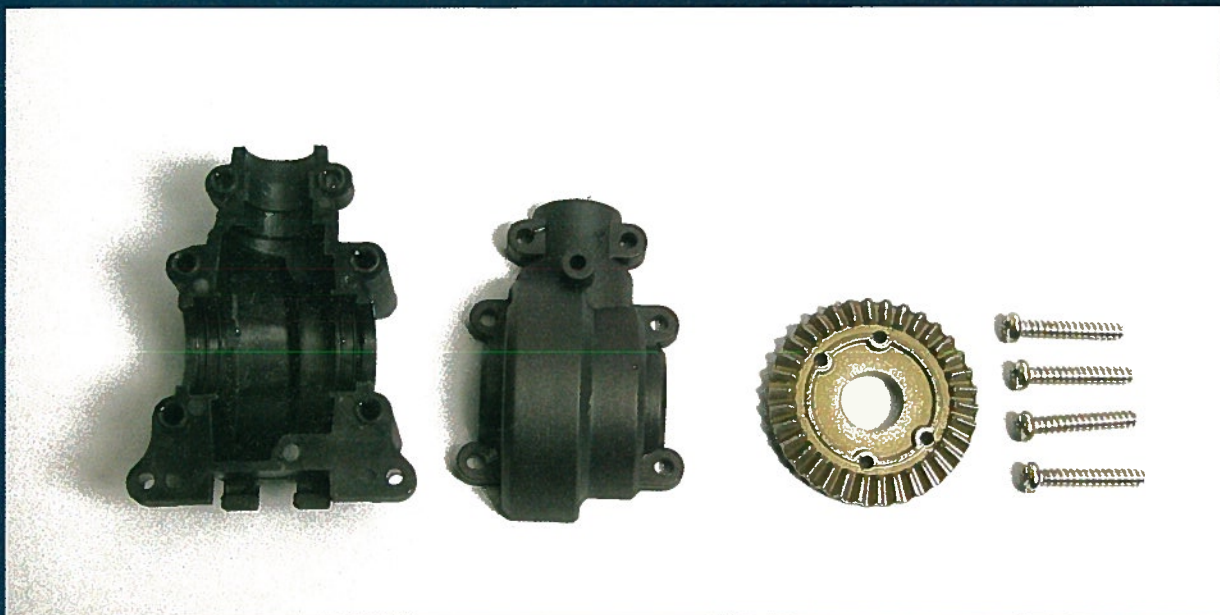
Теперь покрышка точно полностью отсоединена от диска, и ее можно снять. Старую покрышку придется выбросить,

Покрышка и диск после обработки в кипящей воде. Шину и вставку из пористой резины придется выбросить. Если на диске образовался белый налет, удалите его. Теперь можно установить новую покрышку.





# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

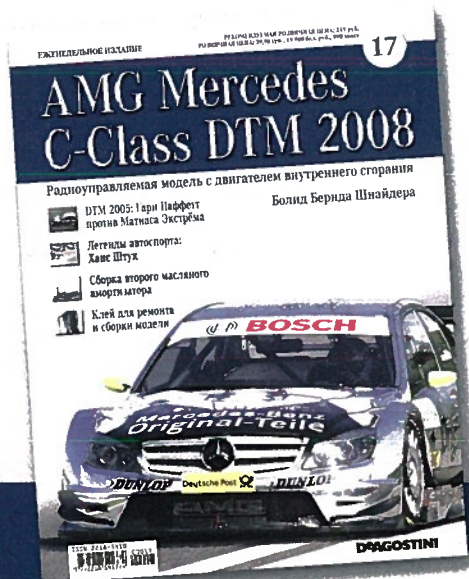


Используя полученные детали – верхнюю и нижнюю половины картера дифференциала, большую шестерню и соединительные саморезы – мы проведем предварительную сборку картера второго дифференциала.





# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 17) и комплект деталей для сборки второго масляного амортизатора.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В сезоне DTM 2005 за победу боролись Гари Паффетт (Mercedes-Benz) и Матиас Экстрём (Audi).

Паффетт (Mercedes-Benz) и Матиас Экстрём (Audi).

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Одним из самых знаменитых гонщиков довоенного времени был Ханс Штук, которого называли королем гор.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Используя полученные детали, мы соберем второй масляный амортизатор.

## АВТОМОДЕЛИЗМ СОВЕТЫ



При сборке и ремонте гоночной модели нам придется пользоваться клеем. Как правильно выбрать клей?

ISSN 2218-5410



9 772218 541774