

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM 2005: Гари Паффетт  
против Матиаса Экстрёма

Болид Бернда Шнайдера



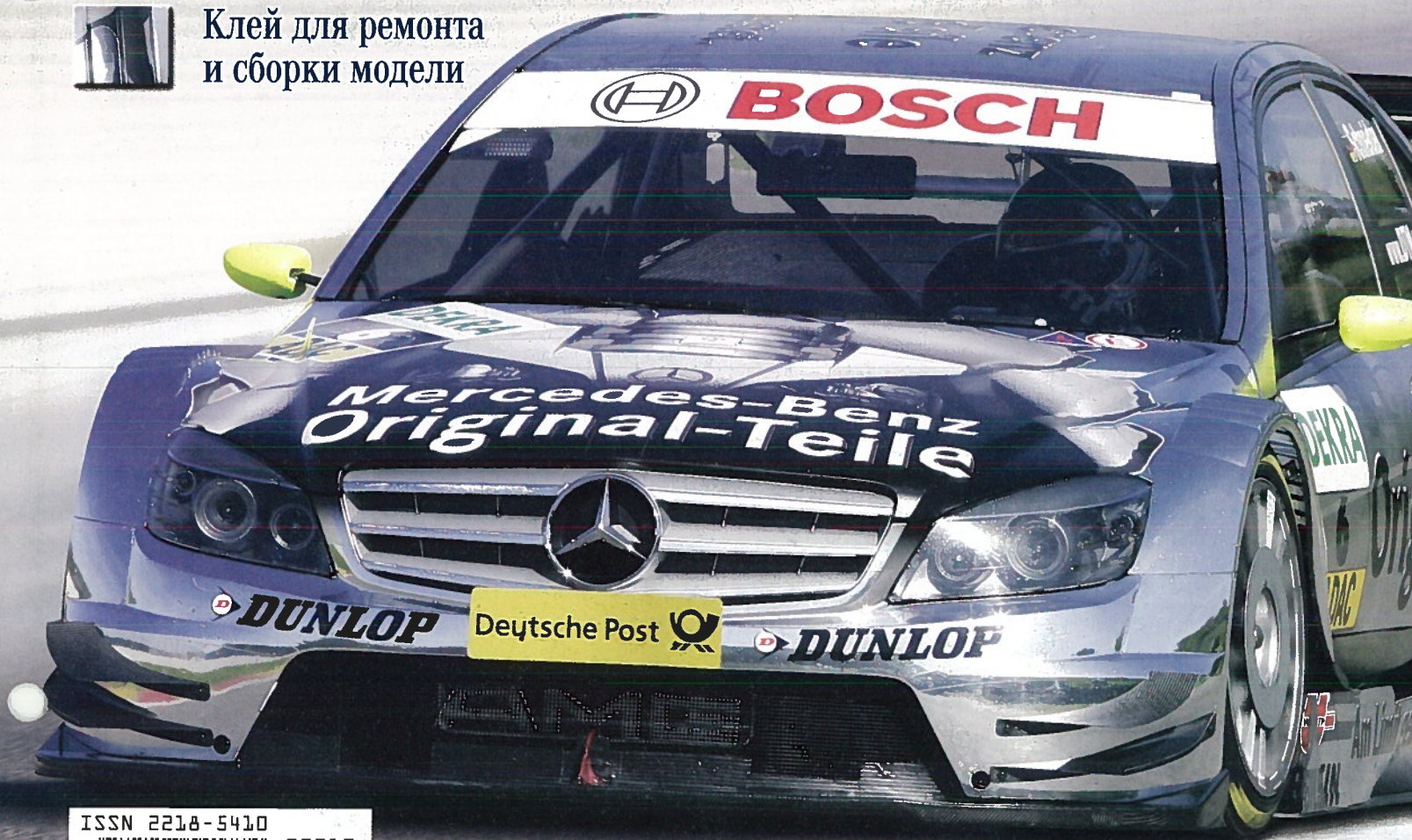
Легенды автоспорта:  
Ханс Штук



Сборка второго масляного  
амортизатора



Клей для ремонта  
и сборки модели



ISSN 2218-5410



00017

9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

17

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В сезоне 2005 года Гари Паффертт (Mercedes-Benz) в упорной борьбе с Матиасом Экстрёмом (Audi) вернул команде Mercedes звание чемпиона DTM.

45-48

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Одним из самых знаменитых гонщиков довоенного времени был Ханс Штук. За свою спортивную карьеру он поставил 420 рекордов на горных трассах и 28 мировых рекордов.

51-52

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя полученные с этим номером детали, мы соберем второй масляный амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

47-50

## АВТОМОДЕЛИЗМ. СОВЕТЫ

У опытных автомоделлистов всегда в запасе целый набор разных видов клея для сборки и ремонта радиоуправляемой модели. Вы познакомитесь с наиболее частыми случаями применения клея.

53-54



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №17, 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, укажите 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. Сахсаганского, 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»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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: 90 000 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 29.03.2011

# Сезон-2005: Гари Паффетт возвращает команде Mercedes корону DTM

2005 год обещал стать одним из самых интересных в истории DTM.

Гари Паффетт (Mercedes-Benz) намеревался взять реванш за поражение в сезоне-2004, а Матиас Экстрём (Audi) не собирался уступать чемпионский титул без борьбы.

В финальных заездах на трассе Хоккенхаймринг Паффетт был уже безусловным лидером.

С самого начала DTM 2005 заметно отличался от предыдущих чемпионатов. Ушли в прошлое 2-дверные купе: все пилоты выступали на гоночных прототипах 4-дверных седанов 2004 и 2005 годов. Opel выставил только четыре машины вместо прежних шести. Календарь гонок включал одиннадцать, а не десять основных

этапов, как в 2004 году. И, наконец, на старт вышел 21 участник.

Вместо итальянского и португальского этапов гонки DTM были перенесены в Бельгию (Спа-Франкоршам) и Турцию (Стамбул).

Дважды за сезон соревнования проводились на трассе ЕвроСпидвей Лаузитц.

## Яркое начало

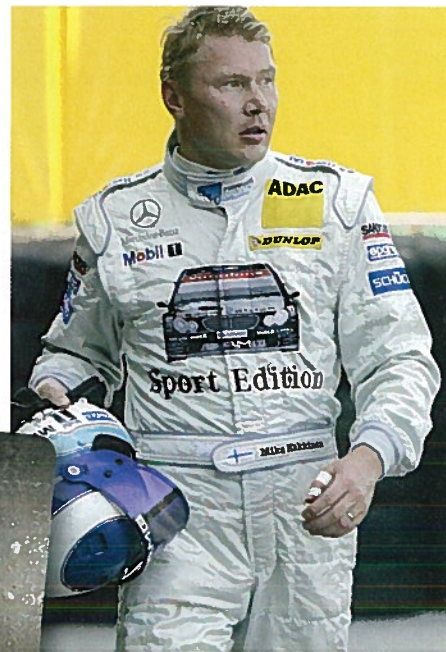
Согласно регламенту общая масса автомобиля с пилотом теперь должна была составлять 1050, а не 1080 кг, как это было прежде. Для того чтобы сделать гонки еще более увлекательными, была

Старт шестого этапа на Норисринге. Гари Паффетт (справа) в дуэли с пилотом Audi Томом Кристенсеном.





Совершенная хореография на пит-лейне: команда HWA и Мика Хаккинен на трассе ЕвроСпидвей Лаузитц.



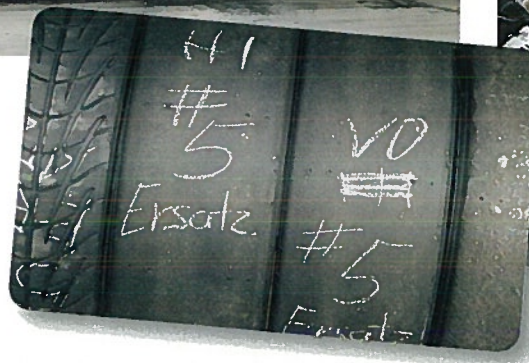
Мика Хаккинен демонстрирует мастерство экстрем-класса в гонках DTM. Знаменитый финн завоевывает свою первую победу на непривычном для него кузовном прототипе уже в третьих гонках сезона-2005 на бельгийской трассе Спа-Франкоршам.

введена система весовых гандикапов: все автомобили марки, победившей в последней гонке, на следующем этапе получали дополнительный 10-килограммовый балласт.

Болиды марки, занявшей второе место, сохраняли исходный вес, занявшей третье место — получали право «похудеть» на 10 кг. Для обеспечения равных шансов масса машин образца предыдущего года была снижена на 15 кг.

Внимание публики привлек дебют в DTM двукратного чемпиона мира в гонках Формулы 1 Мики Хаккинена, за три года до этого завершившего свою карьеру в королевских гонках. И хотя Хаккинен не вмешивался в борьбу за чемпионский титул, его победа в третьем этапе на Спа-Франкоршам показала, чего стоят настоящие чемпионы.

Предыдущий сезон был отмечен захватывающими дуэлями «колесо к колесу» между Гари Паффеттом (Mercedes-Benz) и Матиасом Экстрёмом (Audi). В итоге Экстрём буквально вырвал победу на последних метрах финишной прямой. Уже в самом начале сезона-2005 на трассе Хоккенхаймринг



DTM 2005, одиннадцатая гонка на трассе Хоккенхаймринг. Запасные покрышки в боксах тщательно помечены мелом.

стало ясно, что напряженная борьба за корону DTM продолжится и в этом году.

Первые гонки запомнились неоднократной сменой лидера, выездами пейскара и заключительным хет-триком Mercedes-Benz (Алези — Паффетт — Шнайдер). Следующие заезды проходили в том же стиле.

## Цель — реванш

На трассе Лаузитцринг лидерство в классификации пилотов захватил Паффетт, в то время как Экстрём на

сильно пострадавшем во время гонок Audi переместился на четвертое место. Моральная победа досталась Мике Хаккинену, занявшему во втором этапе третье место.

В гонках на бельгийской трассе Спа-Франкоршам, которые называют американскими гонками в Арденнах, «летучий финн» завоевал свою первую победу. Это было грандиозное достижение, учитывая разницу в управлении болидами DTM и Формулы 1, а также сложнейшие условия трека.

Защищавший чемпионский титул Экстрём пришел вторым, доказав, что и в этом году его не стоит сбрасывать со счетов.



Поскольку Паффетт после штрафного проезда по пит-лейну заработал лишь одно очко, борьба за титул разгорелась с новой силой. Пилотов первой пятёрки отделял друг от друга всего один балл.

### Продолжение дуэли

Тенденции, наметившиеся в Бельгии, подтвердились в чешском Брно. Прошлогодний чемпион Матиас Экстрём не собирался уступать свой титул без борьбы. Благодаря идеально выстроенной стратегии шведский гонщик завоевал свою первую победу в сезоне и, набрав 27 очков, занял верхнюю строчку турнирной таблицы. И это несмотря на растяжение правой ноги!

Победы и поражения зачастую определялись тактикой заезда в боксы. Не каждая трасса может похвастать таким просторным пит-лейном, как ЕвроСпидвей Лаузитц.

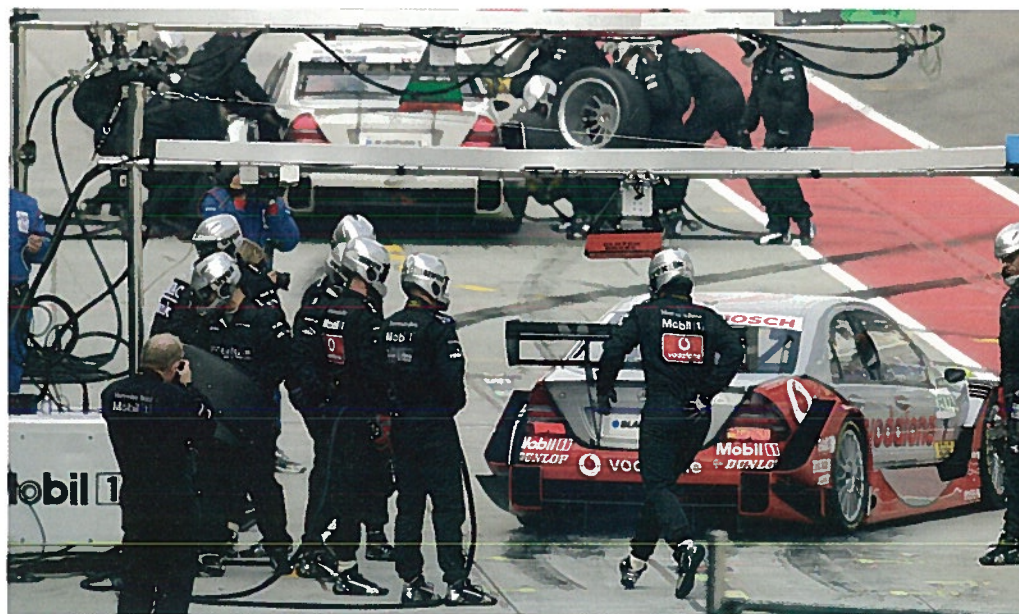
Гари Паффетту за фальстарт пришлось проехать через пит-лейн. В результате он оказался на четвертом месте, отстав на три очка от Экстрёма. Хайнц-Харальд Френтцен на Opel GTS V8 поднялся на третью ступеньку пьедестала.

Повороты на трассе ЕвроСпидвей Лаузитц: участники выстроились на вираже. Впереди британец Джейми Грин, за ним Хайнц-Харальд Френтцен.

На следующих четырех этапах (Ошерслебен, Норисринг, Нюрбургринг и Зандворт) внимание было приковано к лидерам DTM 2004 – Гари Паффетту и Матиасу Экстрёму. Драматические эпизоды гонки на Норисринге заставляли болельщиков вскакивать со своих мест. Но даже 30-градусная жара не помешала Паффетту сохранить самообладание и одержать победу перед рекордным числом зрителей (143 тысячи).

### Отрыв в одно очко

Одержав три победы в Ошерслебене, Норисринге и Зандворте и завоевав третье место на Нюрбургринге, Гари Паффетт набрал в четырех гонках 36 очков.



Его соперник из шведского города Фалун отстал всего на четыре очка (победа на Нюрбургринге, второе место в Ошерслебене и Зандворте, третье место на Норисринге). Перед первыми тремя заездами Паффетт (60 очков) превосходил Экстрёма всего лишь на один балл.

Как и в предыдущем сезоне, оба пилота приближались к финалу DTM «ноздря в ноздю». На проходившем в Лаузитце втором этапе лидеры продолжали соревноваться друг с другом. Экстрём и Паффетт устроили захватывающую дуэль, за которую позднее получили приз «За честную борьбу в автоспорте». Шведский гонщик, защищавший чемпионский титул, отражал непрекращающиеся атаки пилота Mercedes. В итоге ему удалось снова возглавить турнирную таблицу с отрывом в одно очко.

Во время «босфорской премьеры» DTM (этапа, проходившего в Турции)

сначала все складывалось в пользу Паффетта. Британец пересек финишную черту во главе квартета Mercedes, в то время как Экстрём потерял время из-за неудачного заезда в боксы и в результате столкновения с одним из соперников. Швед не набрал ни одного очка, и его шансы завоевать победу свелись к минимуму.

В классификации пилотов первое место занял Гари Паффетт: в традиционном финале на трассе Хоккенхаймринг он был уже безусловным лидером — чтобы получить корону DTM, ему достаточно было занять третье место.

Чемпион DTM 2005 Гари Паффетт добился своей цели: в захватывающей дуэли против защищавшего чемпионский титул Матиаса Экстрёма британец вышел победителем.



DTM СЕЗОН-2005		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ		ОЧКИ В 11 ЗАЕЗДАХ										ОБЩИЙ ИТОГ	
Место	Пилот	Машина/команда (* командный зачет)		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Σ
1.	Г. Паффетт	C-Klasse 2005/DaimlerChrysler Bank AMG		8	10	1	5	10	10	6	10	8	10	6	84
2.	М. Экстрём	Audi A4 DTM/Audi Sport Team Abt-Sportsline		4	5	8	10	8	6	10	8	10	x	2	71
3.	Т. Кристенсен	Audi A4 DTM/Audi Sport Team Abt-Sportsline		x	8	6	8	4	2	8	5	6	4	5	56
4.	Б. Шнайдер	C-Klasse 2005/Vodafone AMG-Mercedes (*2)		6	x	x	x	5	x	4	1	x	6	10	32
5.	М. Хаккинен	C-Klasse 2005/Sport Edition AMG-Mercedes (*2)		1	6	10	x	x	x	5	x	x	8	x	30
6.	Дж. Грин	C-Klasse 2005/Salzgitter AMG-Mercedes (*2)		3	x	x	4	6	x	1	2	x	5	8	29
7.	Ж. Алези	C-Klasse 2005/AMG-Mercedes (*2)		10	2	5	x	x	x	2	x	1	2	x	22
8.	Х.Х. Френтцен	Opel Vectra GTS V8/Stern Team OPC		x	x	x	6	x	3	x	6	2	x	x	17
9.	К. Абт	Audi A4 DTM/Audi Sport Team Joest Racing		5	x	x	3	x	8	x	x	x	x	x	16
10.	А. Мак-Ниш	Audi A4 DTM/Audi Sport Team Abt-Sportsline		x	x	x	2	3	5	3	x	x	x	x	13
11.	Л. Айелло	Opel Vectra GTS V8/OPC Team Holzer		x	x	2	x	2	x	x	x	5	3	x	12
12.	М. Фесслер	Opel Vectra GTS V8/OPC Team Phoenix		x	x	4	x	1	x	x	4	x	x	3	12
13.	М. Томчик	Audi A4 DTM/ Audi Sport Team Abt-Sportsline		x	x	3	x	x	4	x	3	x	x	x	10
14.	Ф. Штипpler	Audi A4 DTM/Audi Sport Team Joest		x	3	x	1	x	x	x	x	x	x	4	8
15.	Б. Шпенглер	C-Klasse 2004/Junge Gebrauchte von Mercedes		x	x	x	x	x	x	x	x	3	1	1	5
16.	П. Каффер	Audi A4 DTM/ Audi Sport Team Joest Racing		x	4	x	x	x	1	x	x	x	x	x	5
17.	М. Ройтер	Opel Vectra GTS V8/OPC Team Holzer		x	x	x	x	x	x	x	x	4	x	x	4
18.	С. Мюкке	C-Klasse 2004/Mücke Motorsport		2	1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3



# Легенды автоспорта: Ханс Штук

Один из самых знаменитых гонщиков довоенного времени начал свою карьеру на автомобилях Austro-Daimler и Mercedes-Benz. До 1933 года Штуку, которого называли королем гор, удалось одержать 362 победы. За свою гоночную карьеру он поставил 420 рекордов на горных трассах и 28 мировых рекордов.

**Х**анс Штук, «высокий блондин с юга» (рост 192 см), родился в семье баденского промышленника. Он вырос во Фрайбурге (Бреслау), был призван в армию и в 1918 году после разгрома кайзеровских войск вернулся домой в звании младшего офицера. В 1924 году Ханс Штук получил диплом агронома и, накопив достаточно средств, приобрел свой первый автомобиль Dürkopp.

Штук мечтал стать автогонщиком. Компания Austro-Daimler наняла его в заводскую команду, и уже в 1925 году он принял участие в своих первых гонках по горным дорогам в рамках проходившего в Баден-Бадене пятого Международного автомобильного турнира. Штук сумел реализовать спортивные амбиции и стать победителем в своем классе.

## По горным дорогам: победа за победой

У Штука было и германское, и австрийское гражданство. Это давало ему преимущество, поскольку в начале 20-х го-

дов немцев не допускали к участию в международных соревнованиях.

После нескольких успешных стартов в 1926 году Штук выиграл гонки

в горах Тауэрн, выступая на спортивной машине против соперников, управлявших гоночными болидами. Следующие несколько лет Штук одерживал



Вена, 1932 год. Ханс Штук у своей личной машины — кабриолета Mercedes-Benz SS с кузовом марки Armbruster. Эмблемы подтверждают членство в многочисленных автомобильных клубах и завоеванные победы.



## ПОРТРЕТ

### ХАНС ШТУК



**1900:** родился 27 декабря в Варшаве, в немецкой семье

**1925:** первое выступление в гонках за команду Austro-Daimler. Чтобы Штук смог принять участие в соревнованиях, руководство Austro-Daimler оформило ему австрийский паспорт

**1930:** одержал рекордное число побед на автомобилях Austro-Daimler. Однако фирма Austro-Daimler отказалась от дальнейшего участия в гонках

**1931:** в качестве чемпиона гонок по горной местности получает Mercedes-Benz SSKL, но выходит на старт как частный гонщик

**1932:** продолжает серию побед. Женится на Пауле фон Резничек, чемпионке Германии по теннису 1929 года

**1934:** по рекомендации Фердинанда Порше переходит в команду Auto Union и впервые завоевывает Гран-при Германии

**1938:** получает предложение от Daimler-Benz, но не принимает его, поскольку Auto Union отказывается расторгнуть с ним контракт после гибели Бернда Роземаера

**1948:** сотрудничает с Александром фон Фалькенхаузенем в гоночном проекте

**1957:** пилот заводской команды BMW

**1960:** избирается президентом Германского автомобильного клуба DMV. В 60 лет еще раз становится чемпионом Германии в гонках по горным дорогам

**1978:** скончался 9 февраля в городе Гармиш-Партенкирхен. За свою карьеру Штук участвовал в 635 гонках и установил 420 рекордов на горных трассах и 28 мировых рекордов.



28 августа 1932 года в рамках проходившего в Альпах чемпионата Ханс Штук преодолел перевал Штильфзер Йох. Выступая на SSKL гоночной категории, он завоевал победу в своем классе, показал лучшее время в гонке и установил новый рекорд трассы.

пришлось выйти на старт как частному гонщику, поскольку в тот момент все германские автопроизводители совместным решением отказались от официального участия в гонках. В 1932 году на одном из таких автомобилей Штук принял участие в Гран-при Аргентины; чуть позже он стал чемпионом Бразилии в гонках по горным трассам.

В том же году Штук принял участие и в других гонках по горным дорогам Европы, завоевав титул чемпиона Альпийских гонок.

До 1933 года ему удалось одержать 362 победы. В 1934-м он перешел в команду Auto Union, а после Второй мировой войны пересел на BMW. В 1960 году Штук еще раз завоевал чемпионский титул в гонках по пересеченной местности. Впоследствии Ханс Штук помогал делать карьеру сыну Хансу-Йоахиму, участнику Формулы 1 и чемпионатов DTM. Штук-старший, обладатель 420 рекордов на горных дорогах и 28 мировых рекордов, умер в возрасте 77 лет.

победу практически в каждой гонке по горным дорогам. Однако когда в 1930 году компания Austro-Daimler прекратила свою деятельность, чемпион оказался на улице без контракта и средств к существованию: он стал жертвой мошенничества и лишился всего имущества.

## Король гор на автомобиле Mercedes-Benz

Благодаря личным связям Штук установил контакт с компанией Daimler-Benz. Он получил автомобиль SSKL. Но несмотря на поддержку завода, ему

Гран-при Германии, Нюрбургринг, 19 июля 1931 года. Ханс Штук, выступая как частный гонщик на Mercedes-Benz SSKL, занял шестое место в классе больших автомобилей.





## Сборка второго амортизатора

Сегодня мы соберем второй масляный амортизатор нашей радиоуправляемой модели, состоящий из большого количества деталей. Он функционирует точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

**В** радиоуправляемой модели AMG Mercedes C-класса DTM 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать второй амортизатор.

### ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- ДЛИННОГУБЦЫ
- МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА

(поставляется с одним из следующих выпусков)

1 Крышка амортизатора

2 Верхняя алюминиевая крышка

3 Днище амортизатора

4 Корпус амортизатора

5 Верхний упор пружины

6 Пружина

7 Нижний упор пружины

8 Винты с полукруглой

головкой (2 шт.)

9 Втулка крепления амортизатора

10 Диафрагма амортизатора

11 Шток амортизатора

12 Пластиковая шайба (большая)

13 Уплотнительное кольцо (2 шт.)

14 Пластиковая шайба (маленькая)

15 E-клипса (2 шт.)

16 Поршень амортизатора

17 Наконечник амортизатора

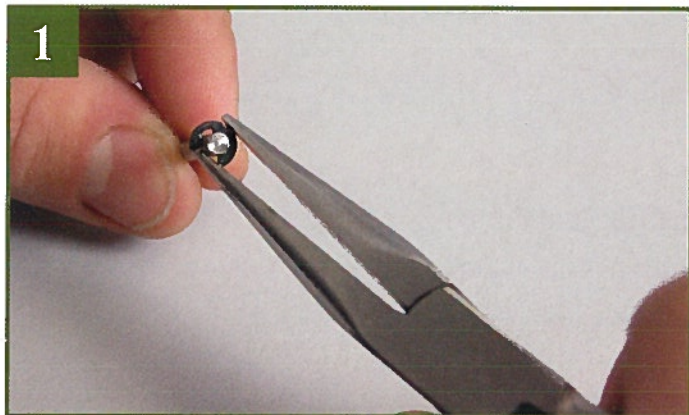
18 Шар

19 Регулировочная шайба (2 мм)

20 Регулировочная шайба (3 мм)

21 Регулировочная шайба (1 мм)

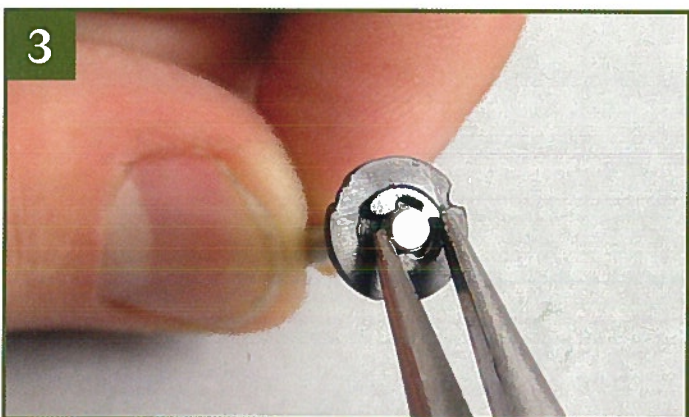




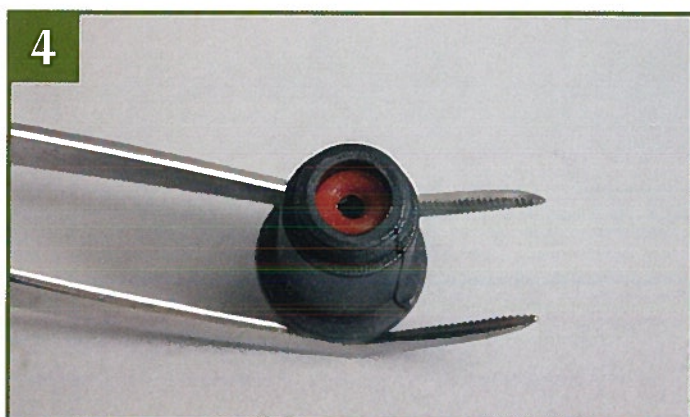
**1** На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи длинногубцев установите E-клипсу на нижнюю канавку.



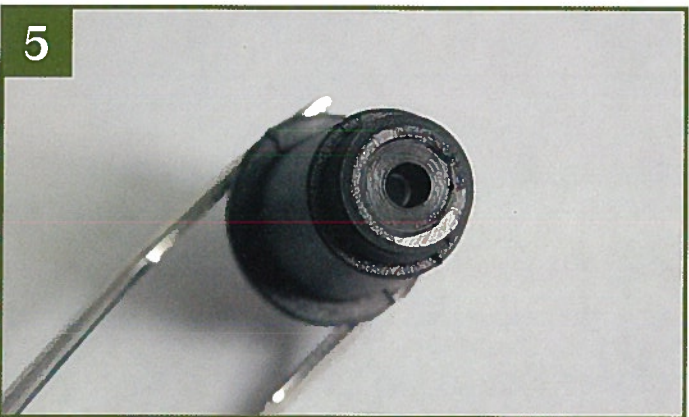
**2** Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на E-клипсу.



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



**4** На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца и малую пластиковую шайбу. Вставьте в гнездо первое из двух колец.



**5** Установите на него малую пластиковую шайбу.



**6** Закройте ее вторым уплотнительным кольцом.



**7** Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Плотнo затяните ее, но не перетягивайте.



**8** Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла (поставляется с одним из следующих выпусков). Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.



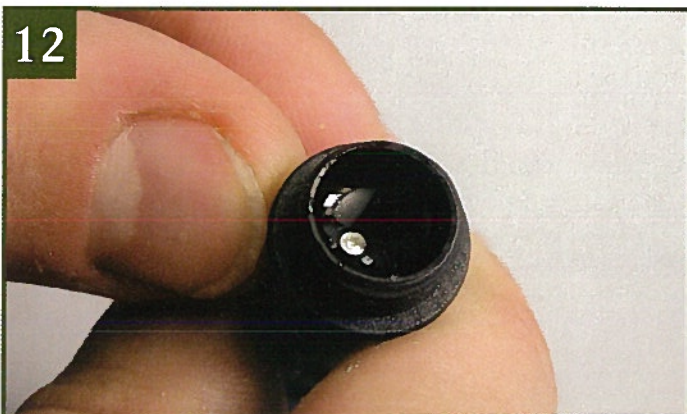
**9** Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.



**10** Удерживая шток длинногубцами, навинтите наконечник амортизатора на шток (до конца резьбы).



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



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



13

13 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку.



14

14 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.



15

15 Закройте амортизатор крышкой. Наденьте на корпус верхний упор пружины.



16

16 Уприте пружину в верхний упор.



17

17 Зафиксируйте пружину, установив на шток нижнюю опору пружины.



18

18 Завершите сборку второго амортизатора, установив на позиции, обведенные зеленым, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.

# Какие клеи используются в автомоделизме

При сборке радиоуправляемой модели клей применяется не часто, зато он незаменим при ремонте готовой модели. Специализированные магазины для автомоделлистов предлагают различные виды клея. Какой выбрать?



При сборке гоночной модели нам уже приходилось пользоваться клеем: для склеивания покрышек мы использовали моментальный клей. Этот клей понадобится нам на протяжении всей сборки. Но у опытных автомоделлистов всегда в запасе целый набор разных видов клея.

Ассортимент одних только цианоакрилатовых клеев включает и моментально застывающие жидкие сорта, и медленно сохнувший вязкий гель,

который больше подходит для склеивания вертикальных поверхностей, поскольку не образует капель.

## Клеим профессионально

Выбор клея зависит от цели его применения. Набор моментальных клеев малой, средней и высокой степени вязкости может автомоделлисту в любой ситуации.

1 — быстро застывающий двухкомпонентный эпоксидный клей; 2 — моментальный клей средней вязкости; 3 — быстросохнущий гель; 4 — жидкий моментальный клей; 5 — отвердитель моментального клея на цианоакрилатовой основе; 6 — эпоксидная масса на двухкомпонентной основе; 7 — фиксатор резьбовых соединений

В некоторые наборы, предлагаемые специализированными магазинами, входит отвердитель для цианоакрилатового клея. Он ускоряет застывание клея в неблагоприятных условиях,

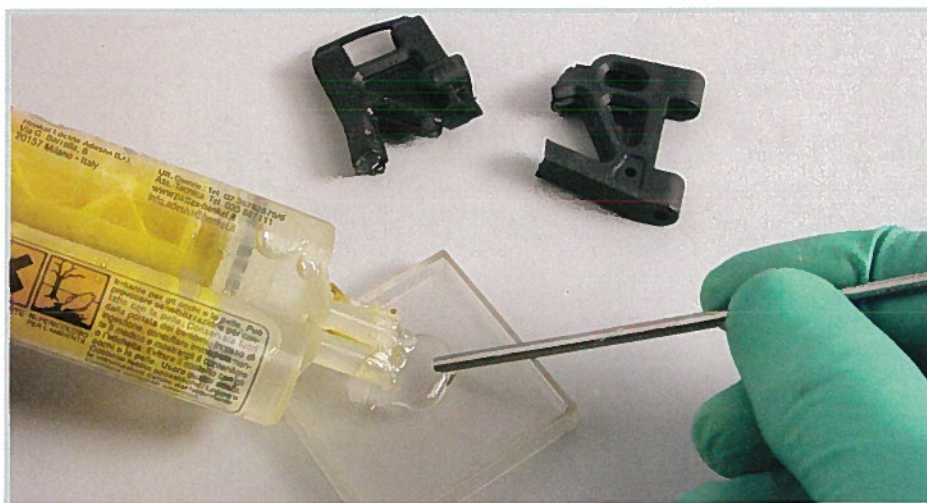
например при пониженной влажности воздуха или на холоде.

Однако для участков, которые подвергаются экстремальным нагрузкам, не всегда рекомендуется использовать моментальный клей.

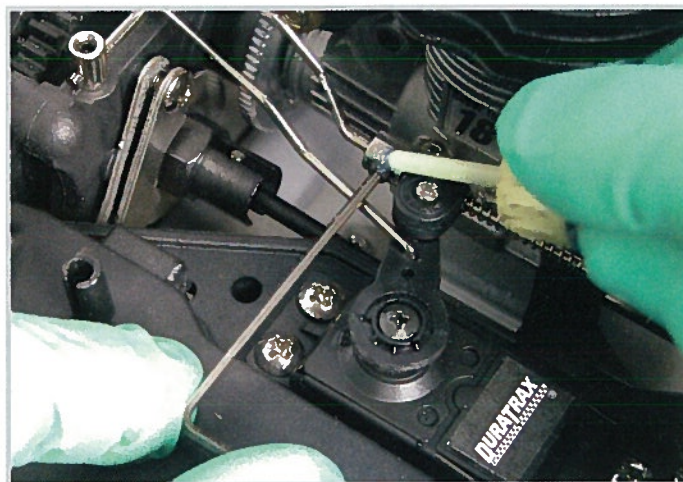
### Прочность соединения при экстремальных нагрузках

Здесь лучше подойдет эпоксидный клей. Он состоит из двух компонентов, которые при смешивании образуют сверхпрочное, но гибкое структурное соединение. Такое соединение отличается ударпрочностью и устойчивостью к воздействию воды, бензина и масла. Поэтому двухкомпонентный клей хорошо подходит для ремонта трещин, например поперечных рычагов или опор кузова.

Экстремальный случай: поломка поперечного рычага. Для такого ремонта рекомендуется двухкомпонентный эпоксидный клей. Компоненты клея выдавливаются из тубы, перемешиваются и наносятся на склеиваемые поверхности.



Пример применения фиксатора для резьбовых соединений. Капля фиксатора на установочном винте (например, тяги газа) предотвратит его ослабление под воздействием вибраций.



Еще один полезный продукт – пластичная эпоксидная масса на двухкомпонентной основе. Содержащиеся в ней клеящие компоненты смешиваются под воздействием тепла наших рук.

Подготовленную таким образом массу можно моделировать. Примерно через пять минут эпоксидная масса застывает, и ее можно обрабатывать, как металл (шлифовать, сверлить, нарезать резьбу). Именно поэтому она идеально подходит для ремонта кузова.

Для соединений, подверженных экстремальным нагрузкам, рекомендуется наносить фиксатор для резьбовых соединений. Речь идет о специальном лаке для металла, предотвращающем

ослабление болтов и гаек под воздействием вибрации. Однако при определенных усилиях такое соединение можно разобрать.

### Предупреждающие знаки и правила безопасности



На изображенных выше тубах и баллончиках с клеем не зря нанесены хорошо заметные символы опасности. Некоторые вещества, входящие в состав клея, являются вредными (левый значок) или опасными для окружающей среды (правый значок). При работе с такими веществами надевайте защитные перчатки и очки, чтобы избежать попадания клея на кожу и в глаза. При проглатывании клея возникает опасность отравления. Пары клея раздражают слизистую оболочку и дыхательные пути. Всегда соблюдайте указания завода-изготовителя. Пустую упаковку и остатки клея выбрасывайте только в специальный контейнер!

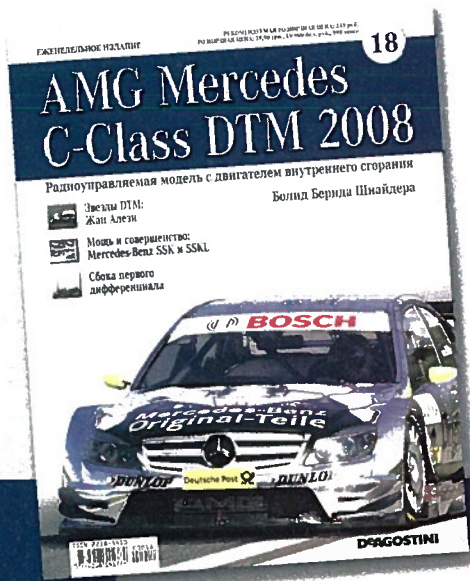
# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы соберем второй масляный амортизатор нашей радиоуправляемой модели, состоящий из большого количества деталей.



# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 18) и комплект деталей для сборки первого дифференциала радиоуправляемой модели.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Жан Алези успешно пересел с болида Формулы 1 на кузовной прототип и стал любимцем болельщиков DTM.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Мощные гоночные и спортивные Mercedes-Benz SSK и SSKL стали эталоном германского автостроения конца 1920-х годов.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся к номеру детали и проведем сборку первого дифференциала нашей радиоуправляемой модели.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774