

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Звезды DTM:
Жан Алези

Болид Бернда Шнайдера



Мощь и совершенство:
Mercedes-Benz SSK и SSKL



Сборка первого
дифференциала



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

18

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Жан Алези начинал свою карьеру в картинге. В 1989 году он стал участником Формулы 1, а в 2002-м успешно пересел на кузовной прототип и начал выступать в гонках DTM. Готовность к риску, мастерство и темперамент сделали его любимцем публики.

49-50

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В конце 20-х годов прошлого века мощные гоночные и спортивные Mercedes-Benz SSK и SSKL считались эталоном германского автостроения, а 6-цилиндровые силовые агрегаты этих автомобилей выглядели почти совершенной конструкцией.

53-56

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя полученные с этим выпуском детали – корпус дифференциала, полуось, сателлиты, ось крепления, саморезы, клипсы и штифт, – мы соберем первый дифференциал нашей радиоуправляемой модели.

51-56



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №18, 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: Наталия Василенко
Коммерческий директор: Александр Якутов
Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту: Светлана Шугаева

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в России:

☎ 8-800-200-02-01

✉ Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине:

☎ 8-800-500-8-400

✉ Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостині»

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,
г. Минск, пер. Козлова, д. 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: 80 000 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 05.04.2011

Звезды DTM: Жан Алези

Бойцовский характер, готовность к риску, эмоциональность и море обаяния — все эти качества сделали темпераментного француза Жана Алези любимцем публики. Алези успешно пересел с болида Формулы 1 на кузовной прототип и в 2002 году начал выступать в гонках DTM.



Когда 11 июня 1995 года Жан Алези пересек финишную черту на трассе Tie de Notre-Dame в Монреале, он торжествующе поднял вверх сжатый кулак. Победа! И хотя эта победа так и осталась единственной за всю его карьеру в Формуле 1, в ней сконцентрировалось все, что так ценили поклонники Алези — бойцовский характер, эмоциональность, мастерство и готовность к риску. Сочетание именно этих качеств сделало темпераментного француза, принявшего участие в 201 Гран-при, любимцем публики.

Жан Алези начал свою карьеру в 17 лет в картинге. После выступления в гонках Формулы Renault и Renault 5 Turbo Cup в 1986 году он дебютировал во французской Формуле 3 и уже на следующий год стал победителем этих соревнований.

Стремительная карьера

Затем Жана Алези привлекла Формула 3000. И здесь, выступая в 1989 году за команду Jordan, он решил исход

Вверху: DTM 2003, финал в Хоккенхайме. Жан Алези выигрывает гонку. Слева: Гран-при Бразилии 2000 года. Алези на Prost-Peugot. В центре: Презентация AMG Mercedes C-класса DTM 2004 в Эшториле.

борьбы в свою пользу, победив в общем зачете.

Теперь оставалось сделать следующий шаг — перейти в королевский класс автоспорта. В том же году Кен Тиррелл пригласил бесстрашного француза в свою команду. Вскоре смелый стиль вождения Алези привлек внимание лучших автомобильных конюшен.

ЖАН АЛЕЗИ: БИОГРАФИЯ

РОДИЛСЯ 11 июня 1964 года в Монфаве, недалеко от Авиньона. Женат на японской актрисе Кумико. В семье четверо детей: Хелена, Шарлотта, Джулиано и Джон.

МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА Женева (Швейцария)

РОСТ 170 см

ДОСТИЖЕНИЯ

1987 год — чемпион французской Формулы 3

1989 год — европейский чемпион Формулы 3000

С 1989 ГОДА — УЧАСТНИК ФОРМУЛЫ 1

Дебют: 9 июля 1989 года в Гран-при Франции. 201 гонка Формулы 1, 241 очко, 83 схода с трассы, одна победа (Ferrari, Монреаль, 1995 год), 32 раза поднимался на пьедестал почета, две поул-позиции

С 2002 ГОДА — УЧАСТНИК DTM

Дебют: 21 апреля 2002 года в Хоккенхайме. 51 гонка, 122 очка, 10 сходов с трассы, четыре победы, семь раз поднимался на пьедестал почета, три поул-позиции

С 2007 ГОДА — УЧАСТНИК ГОНОЧНОЙ СЕРИИ SPEEDCAR

Дебют: 17 ноября 2007 года в Дубае. Девять гонок, 40 очков, два схода с трассы, две победы, пять раз поднимался на пьедестал почета, одна поул-позиция

В 1991 году он последовал зову своих итальянских предков и предпочел Ferrari команде Williams.

Однако раз за разом из-за технических проблем он не мог полностью проявить свое водительское мастерство. В 1996 году Алези перешел в чемпионскую команду Benetton-Ford и дважды занимал четвертое место в кубке пилотов. Затем последовали двухлетние гастроли в команде экс-чемпиона мира Алена Проста. После этого в 2001 году француз завершил свою карьеру в команде Jordan Формулы 1.

Однако Алези еще не удовлетворил свою жажду славы. В 2002 году он принял предложение руководителя автоспортивного подразделения Mercedes-Benz Норберта Хауга и начал

Алези с сыном во время последней домашней гонки DTM в Ле-Мане, девятого этапа сезона-2006.



Жан Алези в лучах славы на презентации DTM 2002. Популярный экс-пилот Формулы 1 в окружении болельщиков.

выступать в гонках DTM. Успех не заставил себя ждать. Уже после первой гонки на трассе Хоккенхаймринг Жану Алези на HWA-Mercedes удалось подняться на третью ступень пьедестала почета.

Под ликующие возгласы десятков тысяч болельщиков эмоциональный француз бросил свой шлем зрителям. Кому-то повезло!

Участие в DTM

После третьего этапа в Донингтоне он уже находился на верхней строчке



турнирной таблицы. В общем зачете Алези набрал 24 очка и занял пятое место.

Ему удалось повторить успех и в сезоне 2003 года, когда он завоевал две победы и набрал 42 очка. В Донингтоне Алези обошел Бернда Шнайдера, показавшего лучшее время в тренировочном заезде. В финале на Хоккенхаймринге он одержал триумфальную победу на глазах 105 тысяч зрителей, опередив Маттиаса Экстрёма на 0,213 секунды.

В сезоне DTM 2004 года Жан Алези набрал 19 очков, которые обеспечили ему седьмое место в чемпионате. Следующий 2005 год начался для него многообещающей победой в стартовой гонке DTM на Хоккенхаймринге. Однако на протяжении чемпионата он набрал всего лишь 22 очка и в итоге опять занял седьмое место.

В 2006-м ему пришлось довольствоваться «прошлогодней» машиной в команде Persson Motorsport. В прощальном сезоне DTM он еще раз порадовал болельщиков, набрав 15 очков, которые принесли ему девятое место в общем зачете. Десятое место занял чемпион DTM 2008 Тимо Шайдер.



Мощь и совершенство: Mercedes-Benz SSK и SSKL

Мощные спортивные и гоночные машины из Унтертюркхайма с двигателем рабочим объемом более семи литров и мощностью до 300 л. с., оснащенные подключаемым компрессором, стали эталоном германского автомобилестроения конца 20-х годов прошлого века.

Автомобили с компрессорным двигателем, выпускавшиеся до 1928 года под руководством Фердинанда Порше, считались венцом германского автомобилестроения. При тогдашнем уровне развития технологий мощные

6-цилиндровые силовые агрегаты этих машин выглядели совершенной конструкцией.

Последовательная доработка моделей K, S и SS привела к появлению версии SSK, которая, строго говоря, должна была бы называться SK.

К = короткий и крутой

Этот легендарный автомобиль, созданный инженерами Daimler-Benz, хотя и оснащался новым двигателем,

Mercedes-Benz SSK 27/170/225 л.с. образца 1928 года. Всего было выпущено 45 таких автомобилей, последний – в 1934 году.

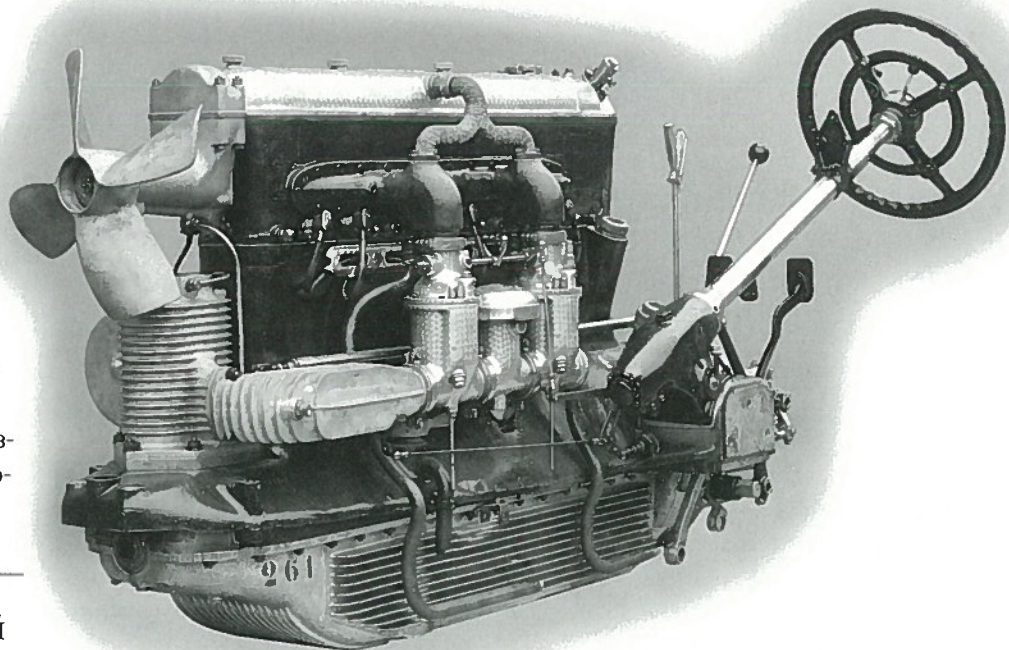


получившим заводское обозначение M06, но при этом выпускался на базе укороченного шасси модели S: от слова «короткий» в обозначении модели и появилась буква «K». В 1928 году двигатель был основательно усовершенствован.

Это был первый проект вновь созданного конструкторского отдела с момента образования Daimler-Benz AG.

Поддержание оптимальной рабочей температуры

Благодаря увеличению диаметра цилиндра с 98 до 100 мм рабочий объем составил 7068,5 см³. Головка блока цилиндров с двумя свечами на одну



камеру сгорания была одинаковой для моделей K и S. Применялись так называемые влажные гильзы: они не были закреплены в блоке цилиндров, а удерживались сверху и внизу

6-цилиндровый двигатель SSK разрабатывался специально для участия в гонках. Впереди под вентилятором устанавливался снабженный ребрами охлаждения компрессор. Ребра охлаждения получил и канал подачи сжатого воздуха к карбюратору.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ 27/240/300 PS TYP SSKL

ДВИГАТЕЛЬ

МОДЕЛЬ: M 06 RS, 6-цилиндровый рядный 4-тактный бензиновый двигатель (с компрессором)

ВПУСКНЫЕ И ВЫПУСКНЫЕ КЛАПАНЫ: по одному клапану на цилиндр, подвесного типа, привод с помощью коромысла

ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ: один верхний распределительный вал, приводимый вертикальным главным валом

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ: 100×150 мм

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 7065 см³

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 5,2:1

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 130 л

МАКСИМАЛЬНАЯ МОЩНОСТЬ/ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ МОЩНОСТЬ: без компрессора — 240 л. с.; с компрессором — 300 л. с. при 3400 об/мин

РАСХОД ТОПЛИВА: 27–32 л/100 км

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:

70,2 мкг при 2000 об/мин

МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ОБОРОТОВ:

3600 об/мин

ЗАЖИГАНИЕ: комбинированное от магнето и аккумулятора, магнето Bosch ZR 6, система двойного зажигания

ШАССИ И ТРАНСМИССИЯ

РУЧНОЙ ТОРМОЗ:

с приводом на задние колеса

НОЖНОЙ ТОРМОЗ:

с приводом на передние и задние колеса

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:

с винтовым механизмом

КОЛЕСА:

тангентные, с центральным замком

ШИНЫ ПЕРЕДНИЕ/ЗАДНИЕ:

5,00×30, максимальное удельное давление

РАМА: прессованная стальная рама из швеллерного профиля

ПЕРЕДНЯЯ ОСЬ: неразрезной мост с полуэллиптическими пружинами, фрикционные амортизаторы

ТРАНСМИССИЯ: привод на задние колеса через карданный вал

ЗАДНЯЯ ОСЬ: неразрезной задний

мост на полуэллиптических пружинах, фрикционные амортизаторы

ТОРМОЗА ПЕРЕДНИЕ/ЗАДНИЕ: тормозной механизм барабанного типа с внутренней лентой, чугунные тормозные барабаны, усиленные ребрами жесткости

КОРОбКА ПЕРЕДАЧ И ЕЗДОВЫЕ КАЧЕСТВА

КОРОбКА ПЕРЕДАЧ: 4-ступенчатая

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ: рычагом с шаровой опорой в центре автомобиля

СЦЕПЛЕНИЕ: 4-дисковое, сухое

ТИП КОРОбКИ ПЕРЕДАЧ: шестеренная

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 235 км/ч

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2950 мм

КОЛЕЯ ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ: 1420 мм

ДЛИНА: 4250 мм

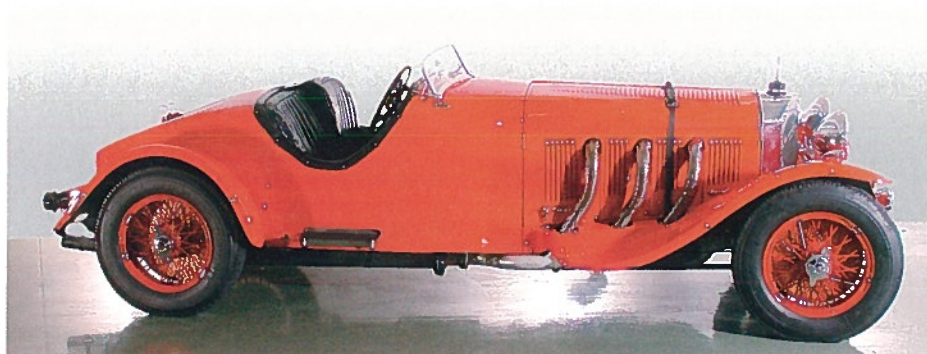
ШИРИНА: 1700 мм

ВЫСОТА: 1250 мм

МАССА АВТОМОБИЛЯ: 1352 кг

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 410 кг

МЕСТ: 2



Модель SSK была создана на базе Mercedes-Benz SS с укороченной с 3400 до 2950 мм колесной базой и двигателем W06. Буква «К» в названии модели – от слова «короткий».

соединяющими их герметичными крышками.

Непосредственное смачивание гильз охлаждающей жидкостью позволяло поддерживать в блоке цилиндров оптимальную температуру. В предыдущей модели использовались «сухие» гильзы, жестко закрепленные в блоке цилиндров.

Интересные новинки

Среди важнейших новинок – применение алюминиевых поршней, увеличение размера клапанов, а также использование автоматической системы смазки, расходовавшей 15 л масла на 1000 км. Иногда возникавшее при этом замазывание свечей зажигания устранялось путем самоочистки при подключенном компрессоре. Некоторое время открытым оставался вопрос о месте установки емкости с дополнительным объемом масла.

Наконец, решение было найдено: в автомобилях, предназначенных для сверхскоростных трасс, на перегородке

мотоотсека устанавливался дополнительный топливный бак. О существовании дополнительного бака свидетельствовала вторая маслозаливная горловина на передней панели.

Без компрессора мощность при степени сжатия 5,2:1 составляла около 160 л.с. Компрессор, включавшийся нажатием до упора педали акселератора, повышал ее до 200 л.с. при 3000 об/мин. Это были данные завода-изготовителя, и они, скорее всего, занижены.

Проведенные позднее стендовые испытания показали, что реальная мощность двигателя составляла на целых 10 % больше. Силовые агрегаты, созданные специально для участия в гонках, отличались большим числом ребер на канале подачи сжатого воздуха от компрессора к карбюратору.

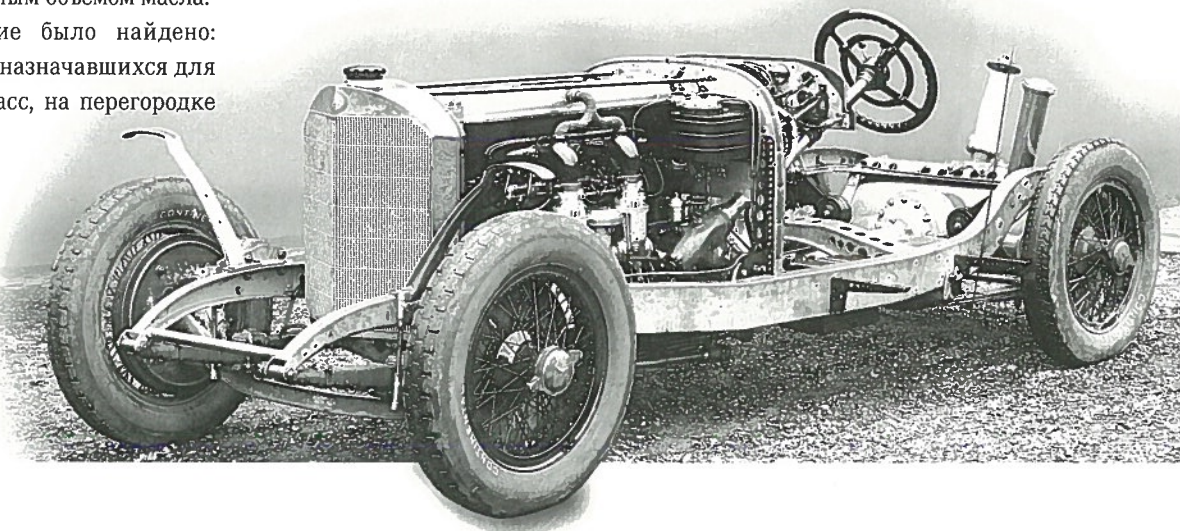
Выпускавшийся с 1928 по 1934 год Mercedes-Benz SSK можно было заказать и в спортивной модификации (такой

автомобиль приобретали в том числе и частные лица), и в гоночной версии.

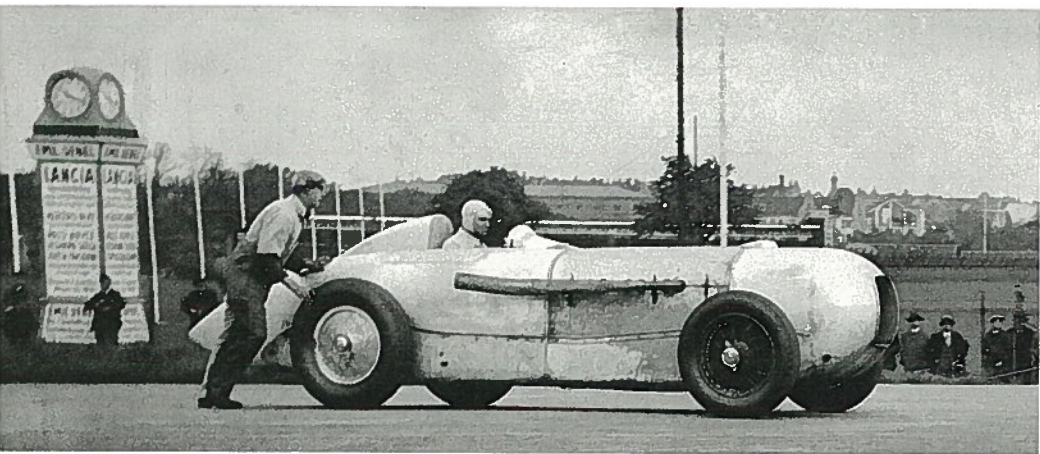
Благодаря уменьшенной колесной базе и укороченному шасси масса обеих модификаций была снижена на 50 кг. Впереди устанавливались гидравлические амортизаторы Houdaille, на 20-дюймовые тангентные колеса – шины размерности 6,50 или 7,00.

«Мощный, как слон»

Для спринтерских гонок на короткие дистанции по пересеченной местности была создана специальная версия SSK, благодаря увеличенному компрессору развивавшая мощность от 300 до 310 л.с. при 3500–3900 об/мин. Этот «мощный, как слон» компрессор увеличивал степень сжатия 6,0:1 более чем на 1 атм. за счет давления наддува. Поскольку в горах гонки проводились на относительно короткие дистанции, компрессор работал



Шасси Mercedes-Benz SSK 27/170/225 л.с. образца 1928 года. На перегородке моторного отсека установлен дополнительный масляный резервуар.



Манфред фон Браухич на Mercedes SSKL. На этом автомобиле 22 мая 1932 года он выиграл гонки на трассе Avus и одновременно установил новый мировой рекорд для автомобилей с двигателем рабочим объемом свыше 1,5 л — так называемый мировой рекорд в своем классе на дистанции 200 км.

он отличался плохой управляемостью. А неприятным следствием полной облицовки, оставлявшей свободными только колеса, явились проблемы с охлаждением двигателя.

Однако оба SSKL с аэродинамическими кузовами позднее стали «отправной точкой» для создания новых автомобилей Гран-при.

постоянно, а не подключался в режиме «кикдаун».

В спринтерских гонках не применялись глушители, поэтому моторы создавали невероятный шум.

После ухода Фердинанда Порше из компании Daimler-Benz разработку большого 6-цилиндрового двигателя продолжили Фриц Наллингер и Макс Вагнер. Они начинали свою деятельность в компании Benz, инженеры которой придумали проделать отверстия в шасси знаменитого «автомобиля-капли» Benz-Tropfenwagen в целях увеличения скорости. Именно этот метод применялся и в модели SSK — только в целях снижения массы.

Лонжероны, продольные балки рамы, траверсы, косынки, даже педали и ребра жесткости тормозных барабанов были снабжены расположенными рядом отверстиями.

Подобная практика облегчения конструкции позволила снизить массу на 125 кг.

Всего было построено семь SSKL с двигателем 240–300 л.с. и колесами увеличенного диаметра, разгонявшихся до 235 км/ч (кстати, буква «L» происходит от слова «leicht» — легкий). SSK был выпущен в количестве 45 экземпляров. На одном из двух Mercedes-Benz SSKL

в специальном исполнении частный пилот Манфред фон Браухич в 1932 году победил в гонке на трассе Avus.

Эталонный дирижабль

Автомобиль фон Браухича был оснащен аэродинамическим алюминиевым кузовом, сконструированным специалистом по аэродинамике Райнхардом фон Кениг-Факсенфельдом. Кузов был построен компанией Vetter в Каннштатте.

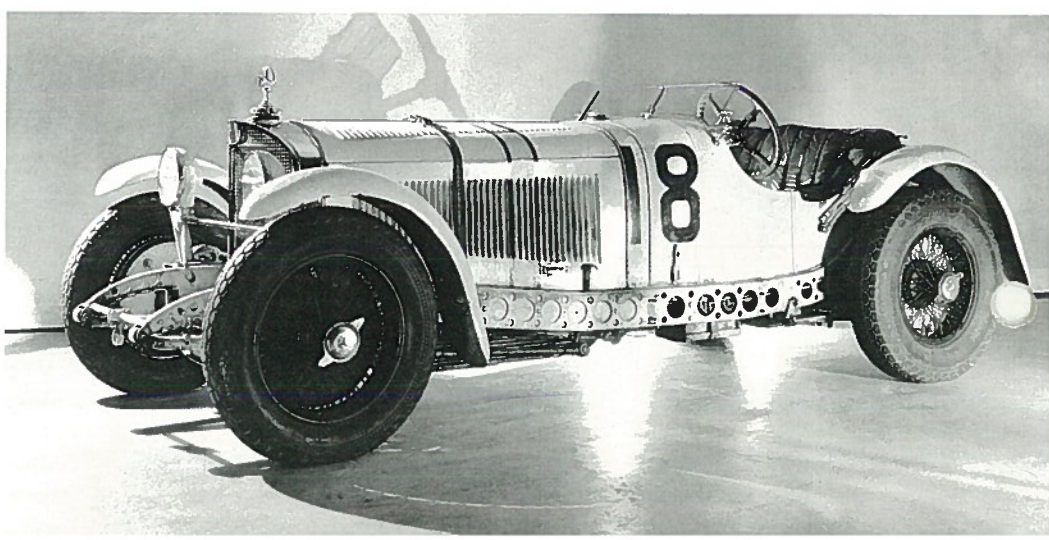
Значительно улучшенная аэродинамика позволила на 25 % снизить коэффициент аэродинамического сопротивления и увеличить максимальную скорость до 250 км/ч.

Вместе с тем автомобиль, получивший прозвище «дирижабль на колесах», не испытывался в аэродинамической трубе. По свидетельствам очевидцев,

Дополнительные отверстия

Некоторые SSK переделывались в SSKL — отверстия, о которых мы рассказывали, высверливались позднее. Гонщик Манфред фон Браухич также практиковал этот метод до 1931 года; он даже поручил Райнхарду фон Кениг-Факсенфельду разработать проект аэродинамического кузова. Поэтому далеко не все автомобили, заявленные сегодня как SSKL, но не входящие в первоначальную серию из семи машин, следует считать подделками.

Mercedes-Benz SSKL 1931. Типичными для этой модели были многочисленные отверстия на ходовой части, которые позволяли снизить массу автомобиля на 125 кг и увеличить его скорость.



Сборка первого дифференциала

Ваша гоночная модель снабжена двумя дифференциалами. Каждый из них состоит из большого количества мелких механических частей. С этим выпуском вы получили детали, необходимые для сборки первого дифференциала.

К данному выпуску прилагаются несколько очень интересных деталей. Это части механизма первого дифференциала вашей радиоуправляемой гоночной модели Mercedes C-класса DTM 2008 и масло, необходимое для поддержания его в рабочем состоянии. Дифференциалы позволяют автомобилю проходить повороты на разных скоростях одинаково легко. Сборку дифференциала нельзя назвать

простой, но нам поможет подробная пошаговая инструкция. Главное — точно следовать приведенным в ней указаниям и внимательно смотреть на фотографии.

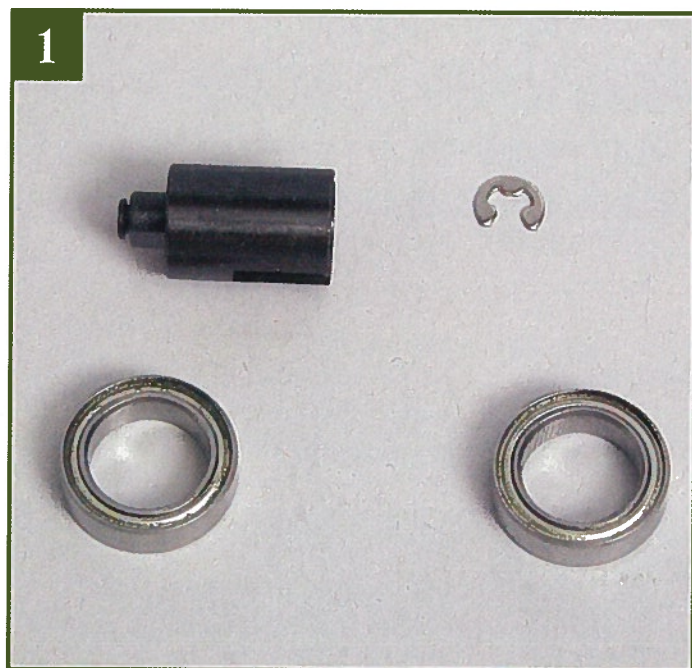
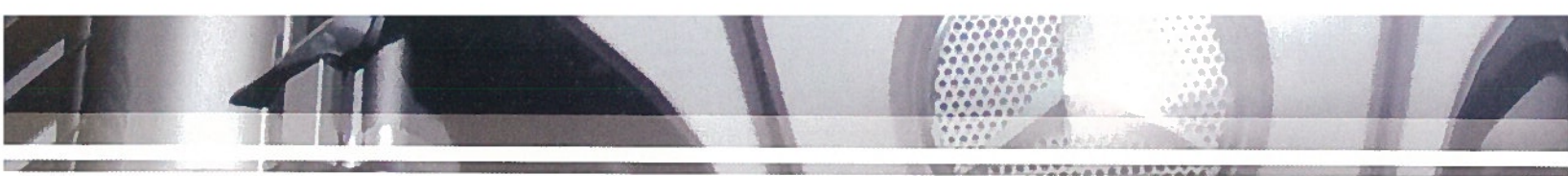
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

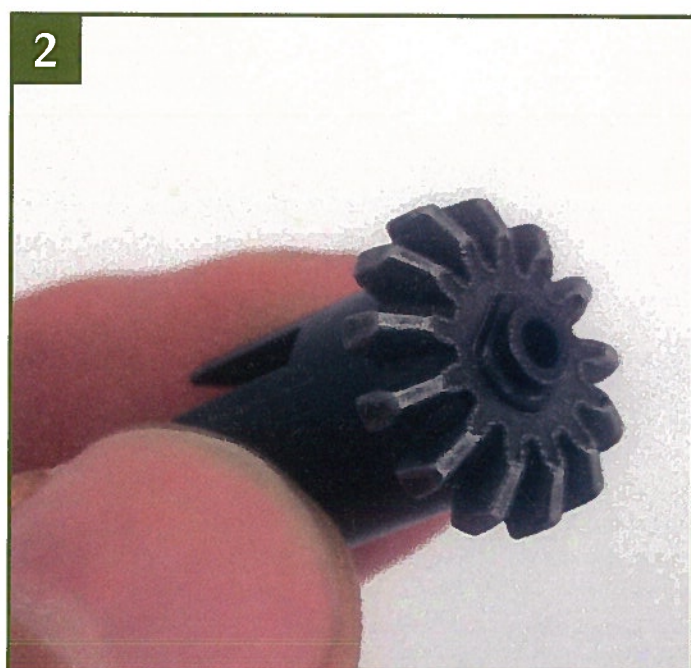
- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- НОЖНИЦЫ

- 1 Корпус дифференциала
- 2 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 2×8 мм (4 шт.)
- 3 Полуось дифференциала
- 4 Штифт 2×10 мм
- 5 E-клипса 2,5 мм
- 6 Масло для дифференциала
- 7 Малый сателлит 10Т (2 шт.)
- 8 Ось крепления сателлитов
- 9 Большой сателлит 13Т (2 шт.)

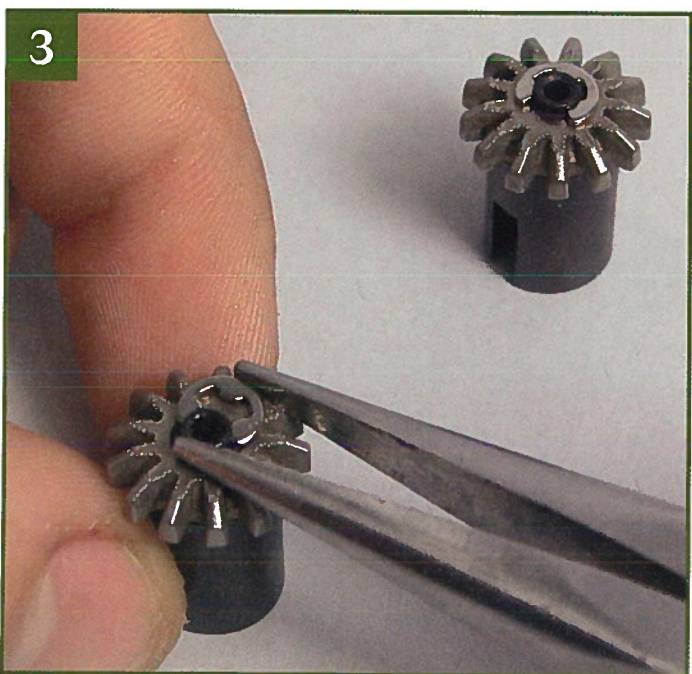




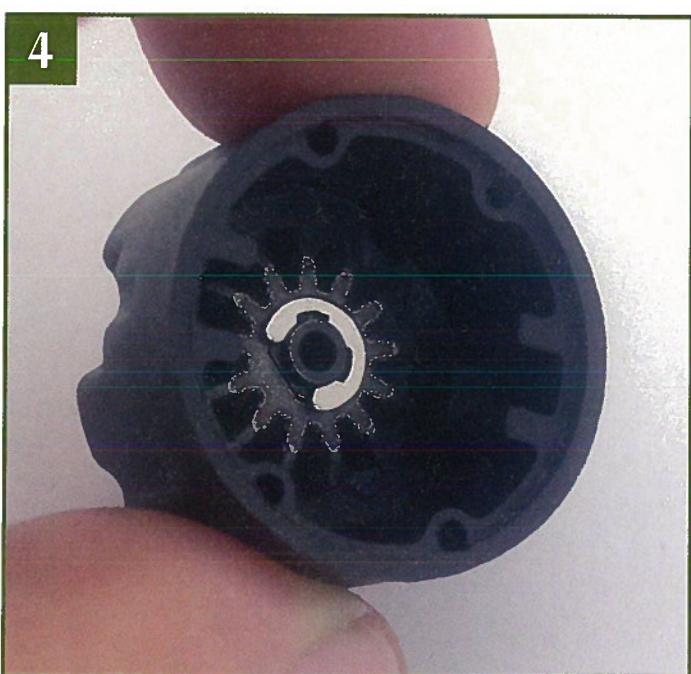
1 Для начала найдите детали, полученные вами с выпуском № 10: полуось дифференциала, два подшипника и E-клипсу.



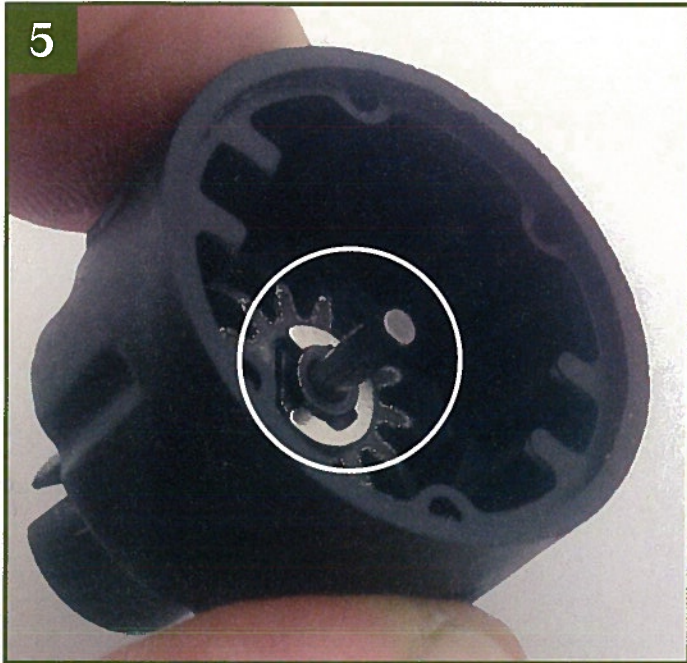
2 Возьмите полуось дифференциала, полученную с этим выпуском, и установите на нее один из двух больших сателлитов 13Т, как показано на фото. Повторите эту операцию со вторым сателлитом 13Т и полуосью дифференциала, полученной с выпуском № 10.



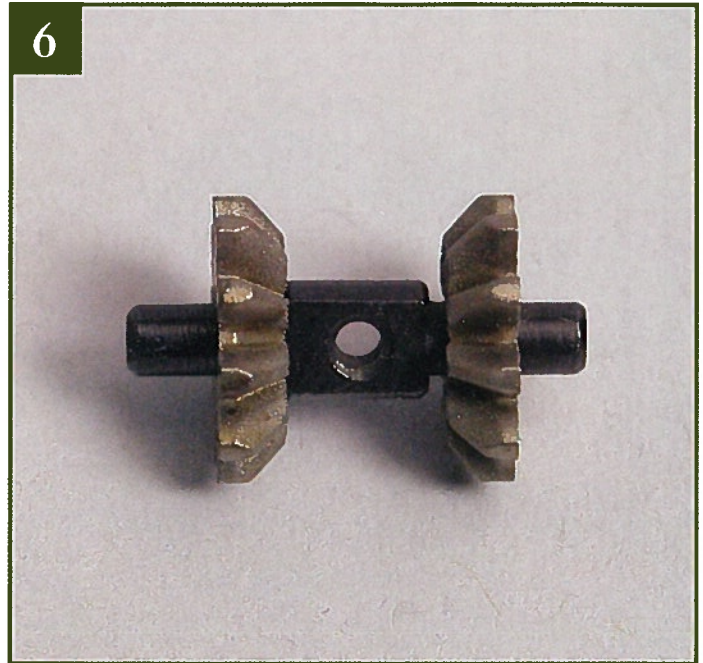
3 Зафиксируйте большие сателлиты 13Т при помощи E-клипс. С этим выпуском вы получили одну такую клипсу, вторая шла с выпуском № 10. Для установки клипс используйте длинногубцы.



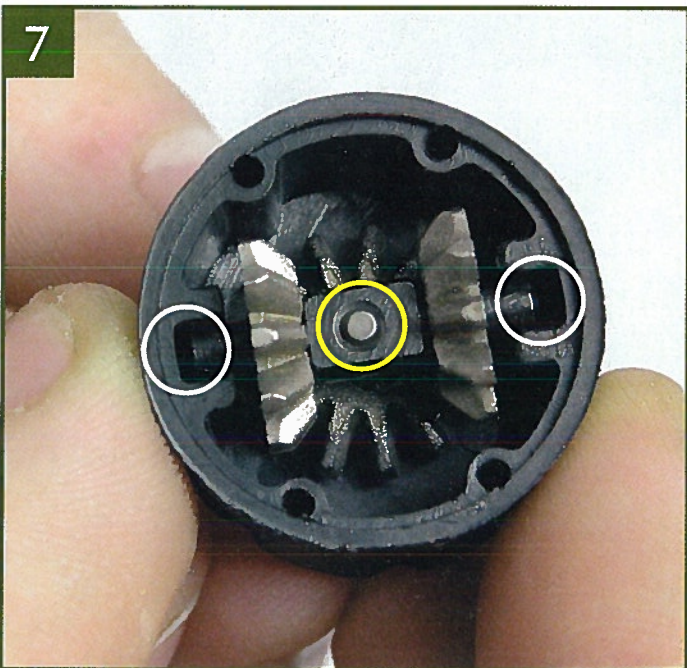
4 Возьмите полуось и пропустите ее через отверстие в днище корпуса дифференциала так, чтобы большой сателлит 13Т оказался внутри корпуса. Полуось должна вращаться свободно. При необходимости обработайте отверстие наждачной бумагой.



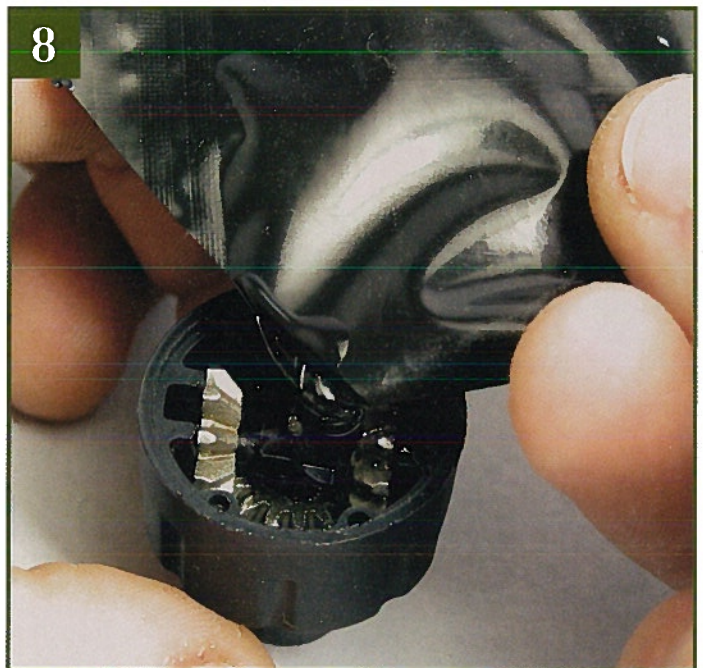
5 Вставьте маленький стальной штифт в отверстие полуоси, как показано на фото (обведено белым кружком). Вы можете сделать это вручную или воспользоваться длинногубцами.



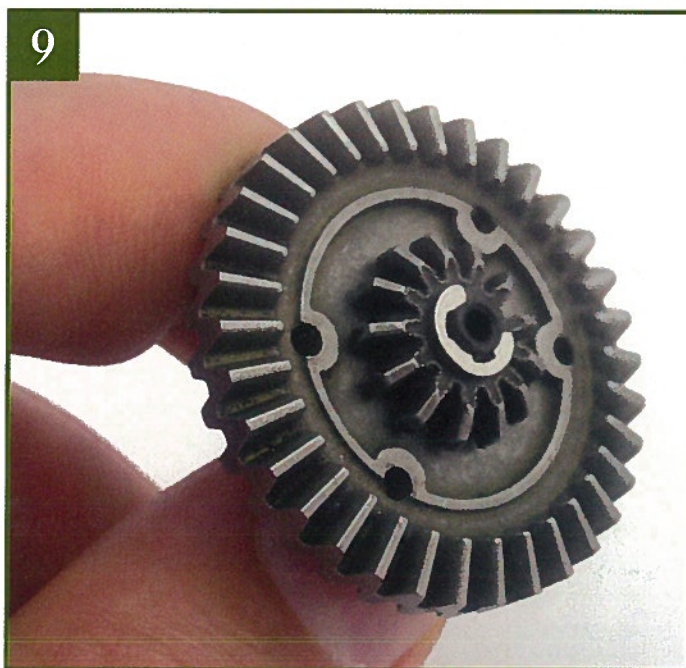
6 Возьмите два малых сателлита 10Т, прилегающих к данному выпуску, и ось крепления сателлитов. Соберите их вместе так, как показано на фото.



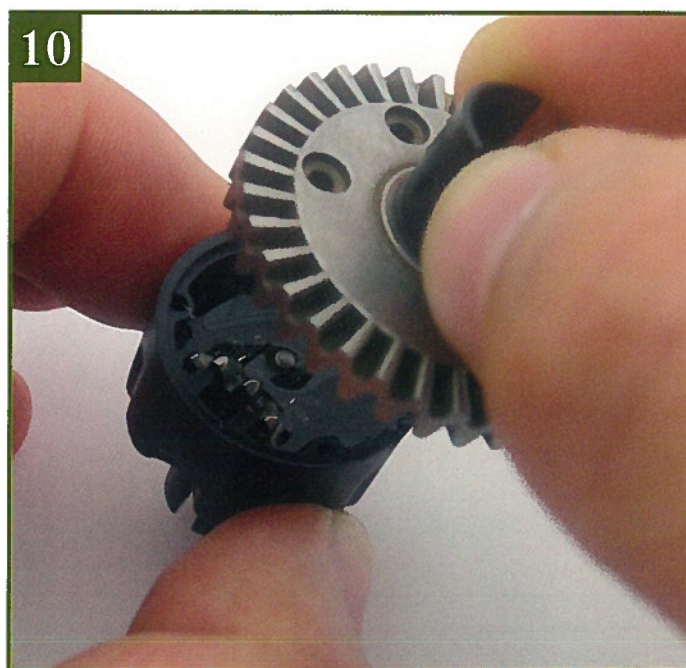
7 Установите ось с двумя малыми сателлитами 10Т в корпус дифференциала. Белые кружки показывают правильное положение концов оси и стального штифта в его гнезде.



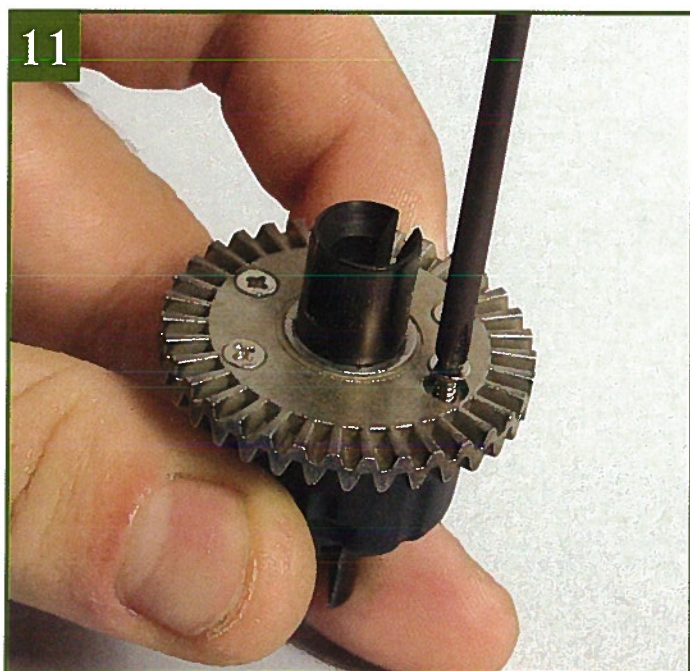
8 Разрежьте ножницами пакетик с маслом для дифференциала и налейте масло в корпус дифференциала до половины его высоты.



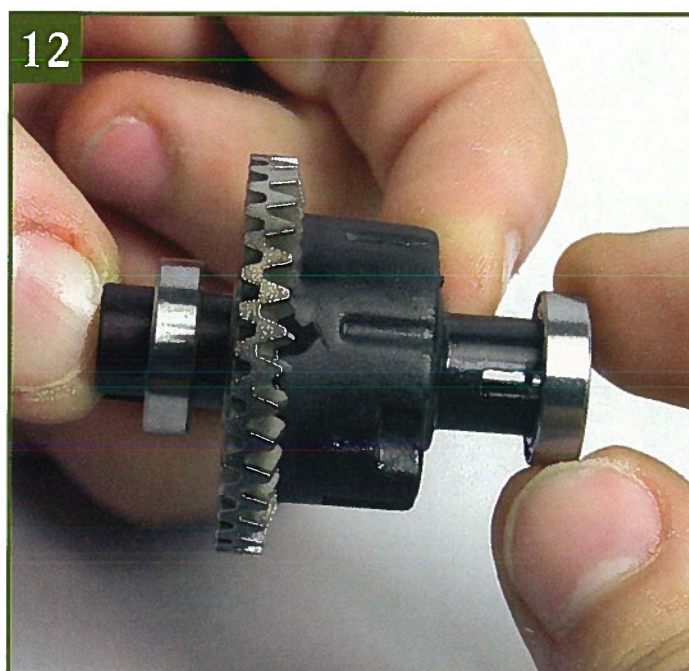
9 Возьмите шестерню дифференциала, прилагавшуюся к выпуску № 4. Определите при помощи фото правильное положение деталей и вставьте в отверстие вторую полуось.



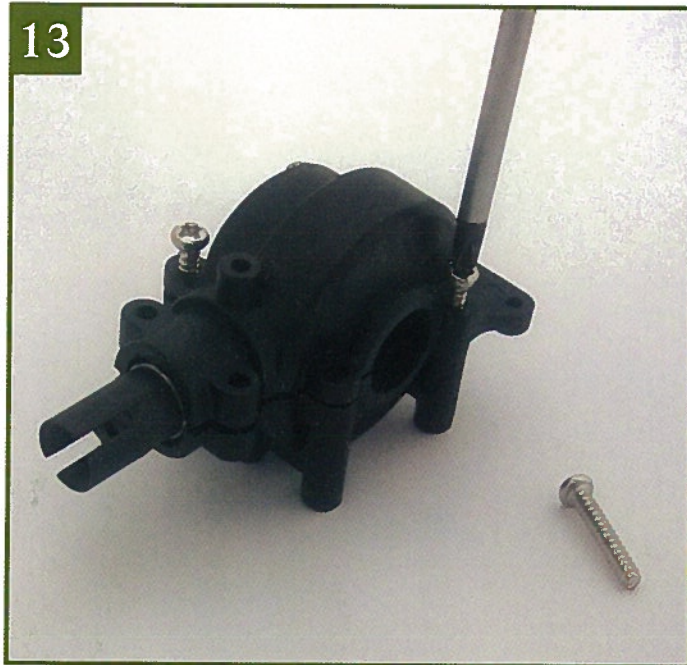
10 Закройте корпус дифференциала с залитым маслом шестерней, дополненной полуосью.



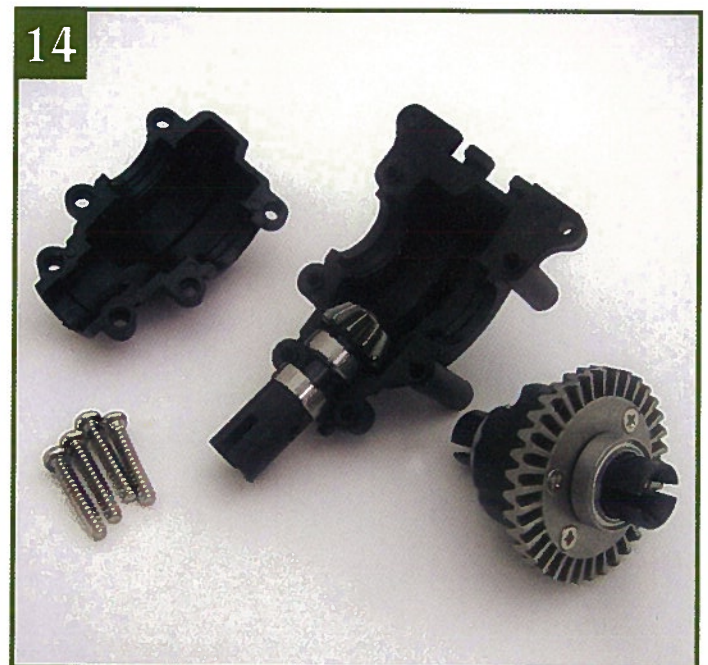
11 Сопоставьте отверстия на шестерне с отверстиями на корпусе дифференциала и соедините их четырьмя саморезами 2×8 мм. С помощью крестовой отвертки затяните саморезы крест-накрест.



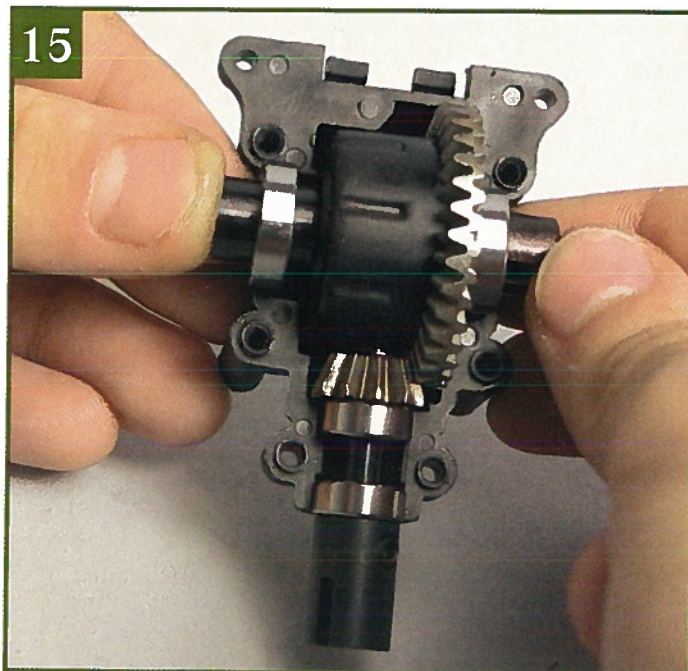
12 Два подшипника, полученные с выпуском № 10, наденьте по одному на каждую полуось.



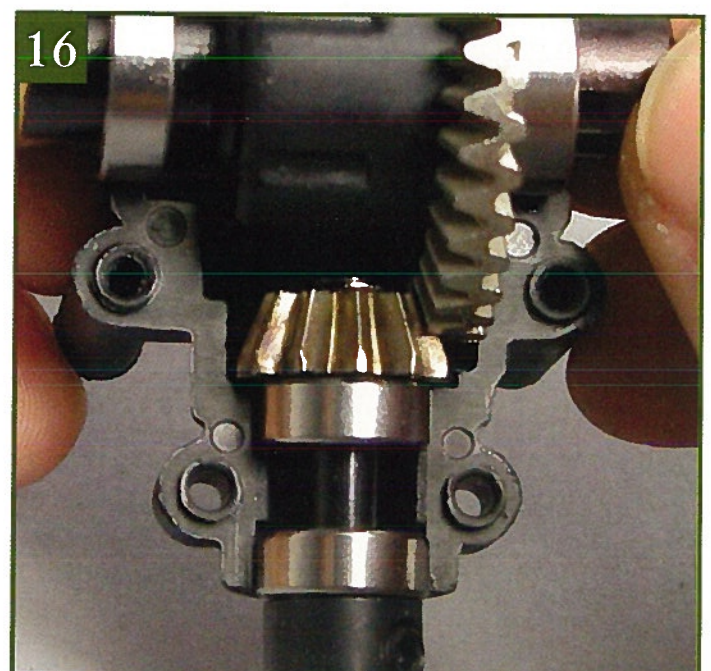
13 В выпуске № 13 (стр. 38) мы провели предварительную сборку картера переднего дифференциала и установили в него основную зубчатую шестерню. Разделите картер дифференциала с помощью крестовой отвертки на две половины.



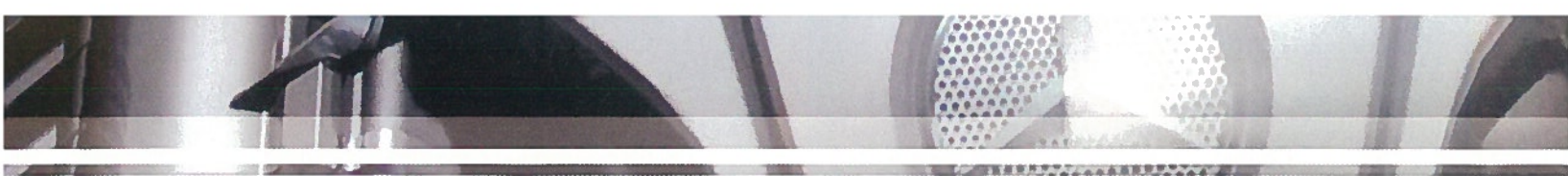
14 Для продолжения работы нам потребуются: разобранный картер дифференциала с четырьмя саморезами, установленная в нижнюю половину картера основная шестерня и корпус дифференциала в сборе.



15 Установите корпус дифференциала в нижнюю половину картера, сориентировав детали так, как это показано на фото.



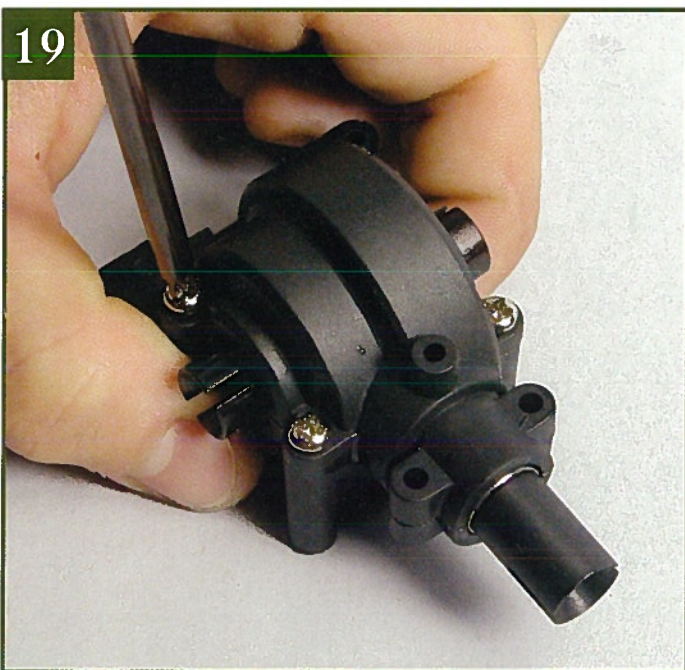
16 Для правильной работы дифференциала зубцы основной шестерни должны плотно прилегать к зубцам шестерни корпуса дифференциала.



17 Возьмите пакетик с остатками масла для дифференциала и смажьте внешнюю поверхность шестерни дифференциала. Закройте пакетик и уберите оставшееся масло в надежное место.



18 Установите верхнюю половину картера дифференциала на нижнюю и совместите отверстия четырех соединительных саморезов.



19 Возьмите маленькую/среднюю крестовую отвертку и затяните четыре соединительных самореза картера дифференциала. Мы советуем вам затягивать их крест-накрест.



20 Сборка первого дифференциала вашей радиоуправляемой гоночной модели завершена. Уберите дифференциал и инструменты в надежное место.

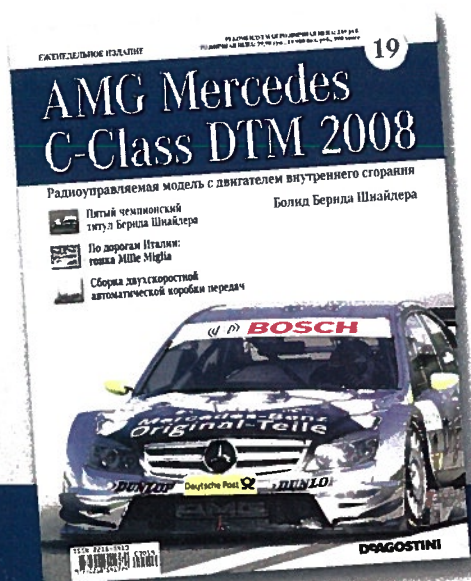
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Используя полученные с этим выпуском детали, мы соберем первый дифференциал нашей радиоуправляемой модели.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 19)

и комплект деталей:

- пластиковая шестерня 42Т
- центральный вал трансмиссии
- потайные саморезы с крестообразным шлицем 1,6×8 мм (4 шт.)
- штифт 2×11 мм (2 шт.)
- шайба крепления вариатора
- подшипник 10×19 мм.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В сезоне-2006 Бернд Шнайдер в пятый раз завоевал титул чемпиона DTM.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В период с 1927 по 1957 год гонка Mille Miglia по дорогам Италии проводилась 24 раза.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим новые детали и начнем сборку двухскоростной автоматической коробки передач.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774