

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Пятый чемпионский  
титул Бернда Шнайдера

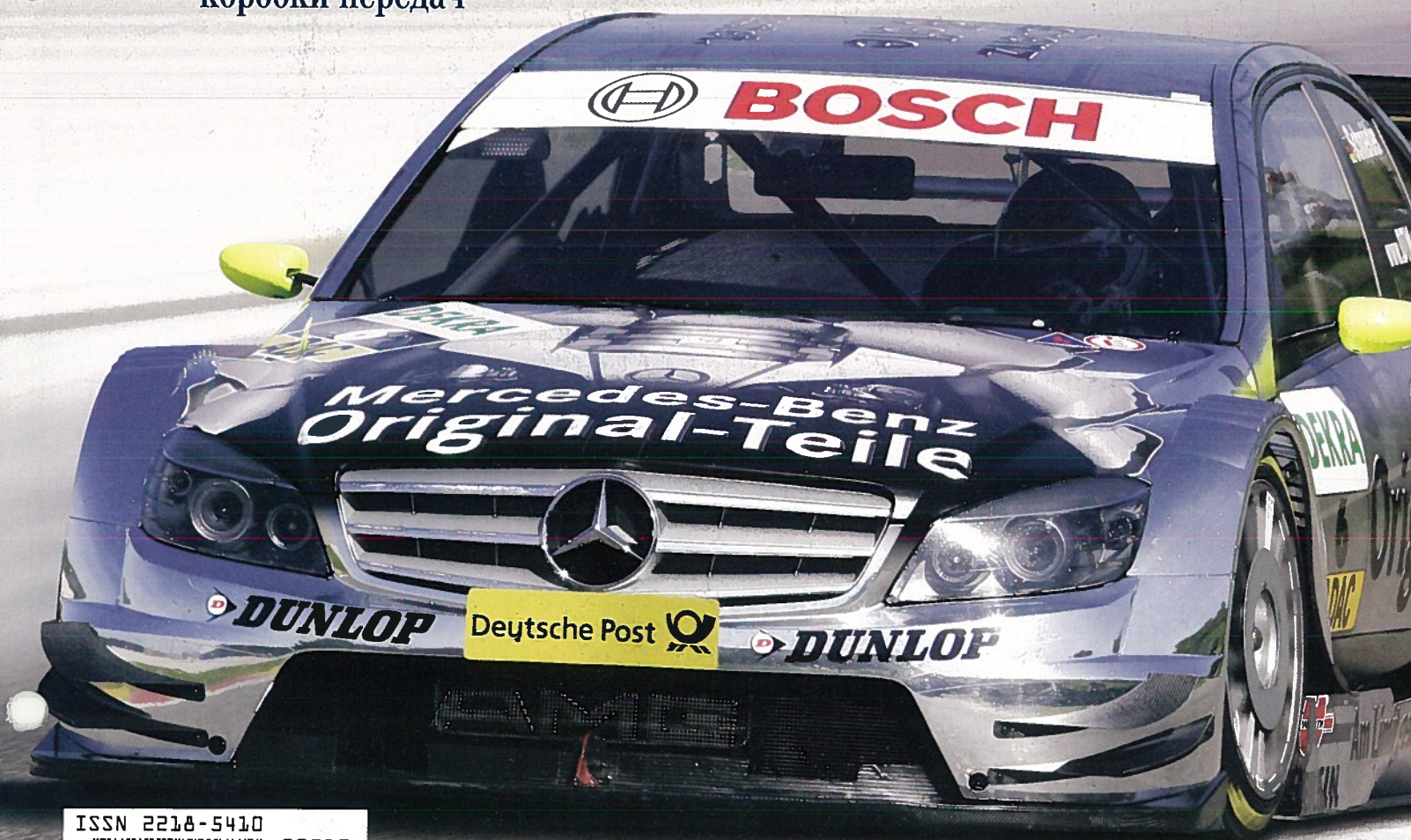
Болид Бернда Шнайдера



По дорогам Италии:  
гонка Mille Miglia



Сборка двухскоростной  
автоматической  
коробки передач



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DEAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

19

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В сезоне 2006 года на чемпионский титул претендовало несколько равных по силе участников: «мистер DTM» Бернд Шнайдер, двукратный чемпион Формулы 1 Мика Хаккинен и чемпион 2004 года Матиас Экстрём (Audi). Победителем уже в пятый раз стал Бернд Шнайдер.

51-54

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Гонка Mille Miglia по дорогам Италии проводилась с 1927 по 1957 год. Идея организации марафона принадлежала четверке итальянцев, вдохновленных примером французского Ле-Мана. Гонку 1931 года неожиданно для всех выиграл Рудольф Караччиола на Mercedes-Benz SSKL.

57-60

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили десять новых деталей для сборки двухскоростной автоматической трансмиссии вашей радиоуправляемой модели. Выполнить сборку несложно: точно следуйте инструкции и не забывайте сверяться с фото.

57-60



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №19, 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. Сакаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Кляменко

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. 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: 75 000 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 12.04.2011



# DTM 2006: пятый чемпионский титул Бернда Шнайдера

В этом сезоне две звезды команды Mercedes засияли особенно ярко. Блестящее мастерство и продуманная тактика позволили Бернду Шнайдеру в пятый раз завоевать чемпионский титул. Открытием DTM 2006 стал молодой канадец Бруно Шпенглер, одержавший четыре победы и в итоге занявший в чемпионате второе место.



Перед началом соревнований DTM 2006 сложилась необычная ситуация: не было участника под стартовым номером 1. Дело в том, что победитель прошедшего сезона Гари Паффетт, который должен был выступать под первым номером, перешел в Формулу 1. Зато появились многообещающие дебютанты. Среди них — Матиас Лауда, сын трехкратного чемпиона Формулы 1 Ники Лауда, и две

молодые гонщицы, ставшие украшением соревнований, — шотландка Сюзи Стоддарт (Mercedes-Benz) и бельгийка Ванина Икс (Audi).

Изменились и правила проведения квалификационной гонки: теперь вместо заезда, определявшего расстановку во второй десятке и дальнейшую борьбу за суперпоул, в три этапа проводилась гонка на выбывание. Сначала на старт вышли все 20 пилотов, затем

Именно такой автоспорт любят болельщики. Десятый этап на трассе Хоккенхаймринг: Джейми Грин атакует Тома Кристенсена (справа), Бернд Шнайдер пронесится мимо них по внутреннему кругу в «открытую дверь».

остались 14 участников, показавших лучшее время.

Дальше за поул-позицию отчаянно сражались восемь гонщиков. Таким образом, болельщики смогли наблюдать





«Мистер DTM» под золотым дождем:  
Бернд Шнайдер празднует новый рекорд  
в финале сезона-2006 на Хоккенхаймринге.

напряженную борьбу уже в первый день соревнований.

## Убедительное начало

На чемпионский титул претендовало сразу несколько равных по силе участников: двукратный чемпион Формулы 1 Мика Хаккинен, в 2005 году победивший в гонке в Спа во время своего дебютного сезона в DTM, чемпион 2004 года Матиас Экстрём (Audi) и, разумеется, «мистер DTM» Бернд Шнайдер.

Четырехкратный чемпион DTM, которому к тому времени исполнился 41 год, хотел доказать, что продолжает оставаться лучшим из лучших. И это прекрасно ему удалось в напряженной стартовой гонке на Хоккенхаймринге. С отрывом в 4,286 секунды от Тома Кристенсена он выиграл 40-й по счету заезд в своей успешной карьере в DTM.

На трассе ЕвроСпидвей Лаузитц чемпион, почувствовав азарт, еще

На седьмом этапе сезона в Зандворте Мика Хаккинен вылетает с трассы. В своем втором сезоне DTM финну не удалось улучшить прошлогодний результат.

## Смена лидера

У Тома Кристенсена дела шли лучше. «Два-два-один» – таким был результат пилота Audi. Дважды датчанину пришлось уступить первенство Бернду Шнайдеру, но в Ошерслебене, наконец, наступил его звездный час. Кристенсену удалось опередить двух пилотов Mercedes – Бруно Шпенглера и Джейми Грина. Поскольку Бернд Шнайдер пришел только пятым, Том Кристенсен с отрывом в два очка занял лидирующую позицию в чемпионате.

Теперь все говорило о том, что основная борьба за чемпионский титул развернется между Томом Кристенсеном и Берндом Шнайдером. В следующем этапе на трассе Брэндз Хэтч датчанин стартовал с поул-позиции и продолжительное время лидировал, пока не был вынужден прекратить гонку из-за неполадок с машиной. Матиас Экстрём





DTM СЕЗОН-2006		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ		ОЧКИ В 10 ЗАЕЗДАХ										ОБЩИЙ ИТОГ
Место	Пилот	Машина/команда	* командный зачет	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σ
1.	Б. Шнайдер	Vodafone AMG-Mercedes ('06)	*1	10	10	4	6	8	8	8	8	4	5	71
2.	Б. Шпенглер	DaimlerChrysler-Bank AMG-Mercedes ('06)	*2	x	4	8	2	10	10	5	4	10	10	63
3.	Т. Кристенсен	Audi Sport Team Abt ('06)	*3	8	8	10	x	4	4	10	x	6	6	56
4.	М. Томчик	Audi Sport Team Abt Sportsline ('06)	*4	2	1	3	5	x	6	6	10	5	4	42
5.	Дж. Грин	Salzgitter AMG-Mercedes ('06)	*1	x	5	6	8	x	x	1	x	3	8	31
6.	М. Хаккинен	AMG-Mercedes ('06)	*2	5	6	x	x	6	x	x	x	8	x	25
7.	Х.Х. Френтцен	Audi Sport Team Abt ('06)	*3	6	x	5	x	x	3	4	6	x	x	24
8.	М. Экстрём	Audi Sport Team Abt Sportsline ('06)	*4	x	x	2	10	3	1	x	5	x	x	21
9.	Ж. Алези	Stern AMG-Mercedes ('05)	*5	3	2	1	3	x	5	x	x	x	1	15
10.	Т. Шайдер	Audi Sport Team Rosberg ('05)	*6	1	x	x	x	2	2	3	x	1	3	12
11.	А. Маргаритис	Easy-Rent AMG-Mercedes ('05)	*5	4	3	x	1	x	x	x	1	2	x	11
12.	С. Мюкке	TV-Spielfilm Mücke Motorsport ('05)	*7	x	x	x	x	5	x	2	x	x	x	7
13.	К. Абт	Audi Sport Team Phoenix ('05)	*8	x	x	x	4	x	x	x	x	x	2	6
14.	Ф. Штипpler	Audi Sport Team Rosberg ('05)	*6	x	x	x	x	x	x	x	3	x	x	3
15.	Д. ла Роса	TrekStor AMG-Mercedes ('05)	*7	x	x	x	x	x	x	x	2	x	x	2
16.	П. Каффер	Audi Sport Team Phoenix ('05)	*8	x	x	x	x	1	x	x	x	x	x	1

на десять очков опережал Джейми Грина и Бернда Шнайдера, стартовавшего шестым и переместившегося на третье место, вернув себе лидерство в классификации пилотов. В то время как «мистер DTM» сиял от счастья, Грин был «горько разочарован».

Британец многого ждал от домашней гонки. Он лидировал, опережая Экстрёма, пока не совершил досадную ошибку, перечеркнувшую все шансы на победу. Не помогли даже утешительные слова Деймона Хилла, экс-чемпиона Формулы 1, встречавшего машины на финише: «У Джейми еще много шансов одержать свою первую победу. Поэтому не стоит отчаиваться».

### Хет-трик на Норисринге

На трассе Норисринг канадец Бруно Шпенглер, до этого старательно собиравший очки, одержал свою первую победу в DTM. На остальные ступени

Вот это настоящая любовь!  
Бруно Шпенглер обнимает свой «сейф на колесах» после четвертой победы в сезоне.

пьедестала поднялись Бернд Шнайдер и Мика Хаккинен. Лучший пилот Audi Том Кристенсен пришел пятым, его «лошадка» после напряженной борьбы на тесной городской трассе выглядела потрепанной. «К счастью, гонки на Норисринге проводятся только раз в году», – ворчал Кристенсен.

«На одной ноге не устоишь», – скорее всего именно так подумал молодой канадец и включился в напряженную борьбу на Нюрбургринге. В интереснейших поединках на высыхающей

после дождя трассе ему удалось подвинуть Бернда Шнайдера на вторую позицию, несмотря на его тщательно продуманную тактику.

Тем не менее, в общей классификации пилотов преимущество Шнайдера перед поделившимися между собой второе место Кристенсеном и Шпенглером составило 12 очков.

В Зандворте лидировавший на протяжении всей гонки датчанин сократил свое отставание на два очка. Он оказался чуточку удачливее Бернда







В своем дебютном сезоне шотландка Сьюзи Стоддарт, благодаря бойцовскому характеру, быстро завоевала симпатии зрителей.

Шнайдера, который сразу за ним пересек финишную черту.

Шнайдер еще раз привлек к себе внимание зрителей захватывающей дуэлью: лишь за три круга до финиша пилоту Mercedes удалось обойти баварца Мартина Томчика (Audi) на печально известном повороте «Тарзанбохт».

## Беличья тактика

Придерживавшийся принципа «пока все ведут борьбу, я стану чемпионом»

лидер турнирной таблицы Бернд Шнайдер потихоньку набирал очки, словно белка припасы. Этой тактике он следовал и в Барселоне, где опять занял второе место, на этот раз пропустив вперед Томчика.

Однако столь осторожную тактику сложно было реализовать на трассе Circuit de Catalunya: здесь предстояла жесткая борьба. И Том Кристенсен, и Матиас Экстрём буквально наступали ему на пятки.

Шнайдер провел грандиозную гонку на поврежденной машине, ему даже удалось пройти самый быстрый круг. Однако он сам чуть было не лишил себя плодов своего труда, перед самым финишем проехав по гравиям. Поскольку его соперники Шпенглер и Кристенсен заняли только пятое и девятое места, Шнайдер перед двумя последними этапами сохранил преимущество в 18 очков. Результат сезона был практически predetermined. Несмотря на это Шнайдер говорил: «Еще



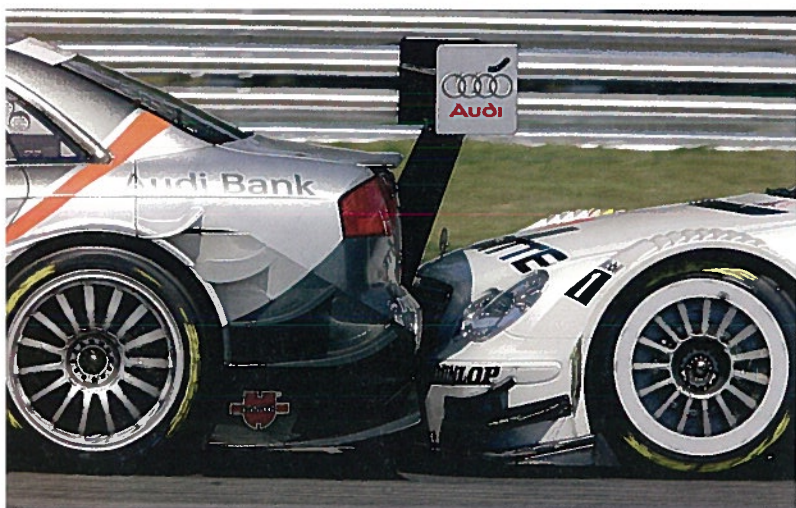
Чемпион DTM в жесткой дуэли «колесо к колесу»: Бернд Шнайдер и Мартин Томчик.

ничего не закончилось. Я стану чемпионом, только набрав такое количество очков, которое не позволит никому меня обойти».

И такой момент, наконец-то, наступил. В предпоследней гонке в богатом традициями французском Ле-Мане, показав высочайшее мастерство, Шнайдер, временно сместившийся на 16-е место, смог прийти к финишу пятым и досрочно в пятый раз завоевать звание чемпиона. Это уникальный рекорд чемпионата DTM. Тем временем Бруно Шпенглер отрывом в 10 очков обеспечил себе хорошие шансы на второе место в общем зачете.

## Настоящий чемпион

Всего лишь очередной триумф рекордсмена? Разумеется, нет. «Я горд и счастлив, что именно здесь завоевал звание чемпиона», — радовался Бернд Шнайдер, а Том Кристенсен подчеркнул: «Он по праву получил этот титул, он — настоящий чемпион». В финальной гонке сезона на Хоккенхаймринге Шпенглер победил в четвертый раз. Однако чемпионом уже стал «мистер DTM» Бернд Шнайдер.



Четвертый этап сезона-2006 в Брэндз Хэтч. Жесткое единоборство Тимо Шайдера (Audi Sport Team Rosberg, Audi A4 DTM) и Джейми Грина (Salzgitter AMG-Mercedes). К счастью, при столкновении никто не пострадал.





# По дорогам Италии: победа Караччиолы в гонке Mille Miglia

С 1927 по 1957 год гонка Mille Miglia проводилась 24 раза. Этот автомарафон по дорогам Италии был одинаково трудным и для машин, и для пилотов. Зарубежным командам удалось выиграть только три гонки, в остальных побеждали итальянцы.

Две победы из трех – на счету пилотов Mercedes-Benz.



**И**дея проведения гонки Mille Miglia принадлежит четверым энтузиастам из Брешиа – Аймо Маджи, Ренцо Кастаньето, Джованни Канестрини и Франко Мацотти. Итальянцев, без сомнения, вдохновил огромный международный резонанс, который вызвало про-

ведение 24-часовых гонок во французском Ле-Мане в 1923 году. Так почему бы не организовать подобное зрелище и в Италии? И даже превзойти Францию?

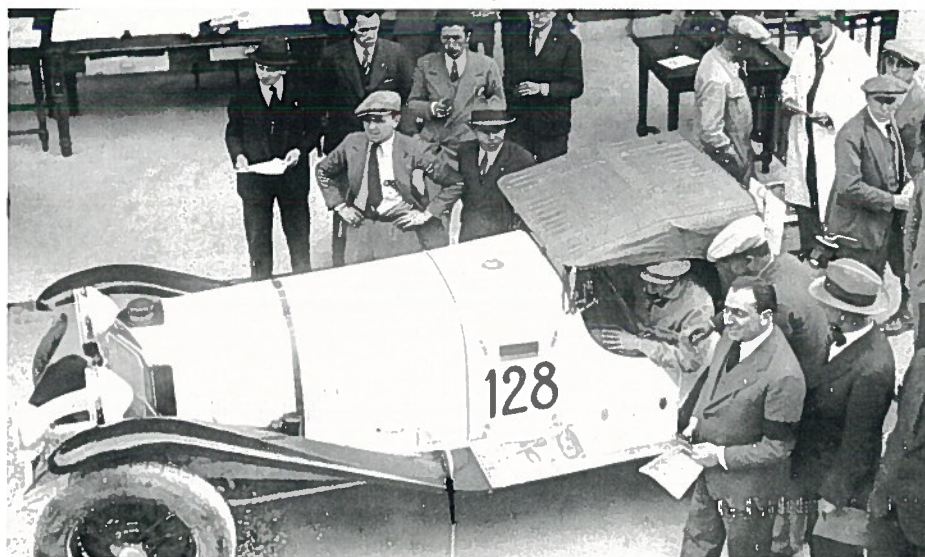
Четверка нашла поддержку не только у влиятельных спонсоров, но и у итальянских автопроизводителей, которые

Старт гонки Mille Miglia 1931 года. Руководитель гонки Туратти дает знак к старту Рудольфу Караччиоле и его напарнику Вильгельму Себастьяну, выступающим на Mercedes-Benz SSKL (стартовый номер 87). Супруга Караччиолы Чарли на прощание подает мужу руку.

рассчитывали, что этот проект станет хорошей рекламой их продукции.



В гонке Mille Miglia 1930 года команда Караччиолы и Себастьяна на Mercedes-Benz SSK выступала под стартовым номером 128. На фото: во время технической приемки в Брешиа.



## Тысяча древнеримских миль

У патриотов Италии не было сомнений: в гонках на тысячу древнеримских миль (1635 километров) итальянские автомобили должны были доказать свое превосходство и обойти всех конкурентов.

В Ле-Мане итальянцам не удалось стать первыми — здесь лидировали французы и англичане. На «домашних» соревнованиях расчеты итальянцев поначалу оправдались.

Хотя первые безостановочные гонки по маршруту Брешиа–Рим–Брешиа, стартовавшие 26 марта 1927 года, были событием национального масштаба (борьба Bugatti против Alfa Romeo и O.M. вошла в новую фазу), они вызвали интерес и за рубежом — в первую очередь у французов, почувствовавших, что им брошен вызов.

В 1927 году на старт вышли 77 автомобилей, 54 получили зачетные очки. Гонка проходила по дорогам общего пользования из Брешиа и обратно через города Болонья, Сиена, Рим, Анкона, Феррара, Падуя и Верона.

В первой гонке 1927 года гонщики из Германии не участвовали. В жесткой борьбе победила команда O.M., которой потребовалось более 21 часа, чтобы добраться до финиша.

Возможно, это было случайное совпадение, возможно, помогли «родные дороги», но автомобили марки O.M., победившие в первых гонках на тысячу миль, а также машины, занявшие второе и третье места, выпускались именно в Брешиа — городе, где стартовал и финишировал марафон.

## Сюрприз с севера

Mille Miglia для Северной Италии должны были стать тем же, чем гонки Targa Florio были для итальянского юга. Но и по другую сторону Альп это состязание рассматривалось как вызов. В Германии был только один автопроизводитель, имевший шансы на успех в Брешиа — Daimler-Benz.

Однако именно в это время в Daimler-Benz AG было упразднено гоночное подразделение. Поэтому заводская команда не могла выйти на старт в Mille Miglia. Тем не менее, Альфред Нойбауэр нашел возможность в 1930 году направить в Брешиа лучшего германского гонщика на SSK: он создал частную команду, в которую вошел самый талантливый автомеханик Daimler-Benz.

Так в четвертой гонке Mille Miglia состоялся дебют команды Рудольфа Караччиолы и Вильгельма Себастьяна. Первое выступление — и первый сюрприз: они стали первыми немцами, которым удалось войти в шестерку

Mille Miglia 1931 года: будущий победитель Рудольф Караччиола на Mercedes-Benz SSKL на перевале Ратикоса в Тоскане, примерно в 30 км от Болоньи.







Караччиола за рулем частного Mercedes-Benz SSK, на котором он впервые принял участие в Mille Miglia в 1930 году. Рядом — механик Вильгельм Себастьян. Команда заняла шестое место в общем зачете и стала победителем в категории автомобилей с двигателем рабочим объемом более пяти литров.

лучших в общем зачете. Кроме того, они одержали победу в категории автомобилей с рабочим объемом свыше пяти литров. Для преодоления трассы протяженностью 1635 км, значительная часть которой проходила по неукрепленным сельским и горным дорогам, им потребовалось 17 часов и 20 минут.

И хотя в 1930 году лучший германский гонщик с итальянской фамилией Караччиола занял в общем зачете только шестое место, его участие стало своего рода «разведкой боем». Теперь он прекрасно знал трассу, которая не перекрывалась на время гонок, и все ее коварные участки, а также тесные городские улочки и непредсказуемость охваченных энтузиазмом итальянских болельщиков, стремившихся любыми способами помочь победить местным «матадорам» и помешать их конкурентам.

Mille Miglia 1930 года: прибытие Караччиола и Себастьяна в Брешиа. Команда, двигавшаяся со средней скоростью 94,531 км/ч, победила в категории автомобилей с двигателем рабочим объемом свыше пяти литров. Опыт, накопленный в этой гонке, пригодился пилотам в 1931 году, когда им удалось оставить позади всех своих соперников.

### Обойти почти сотню соперников

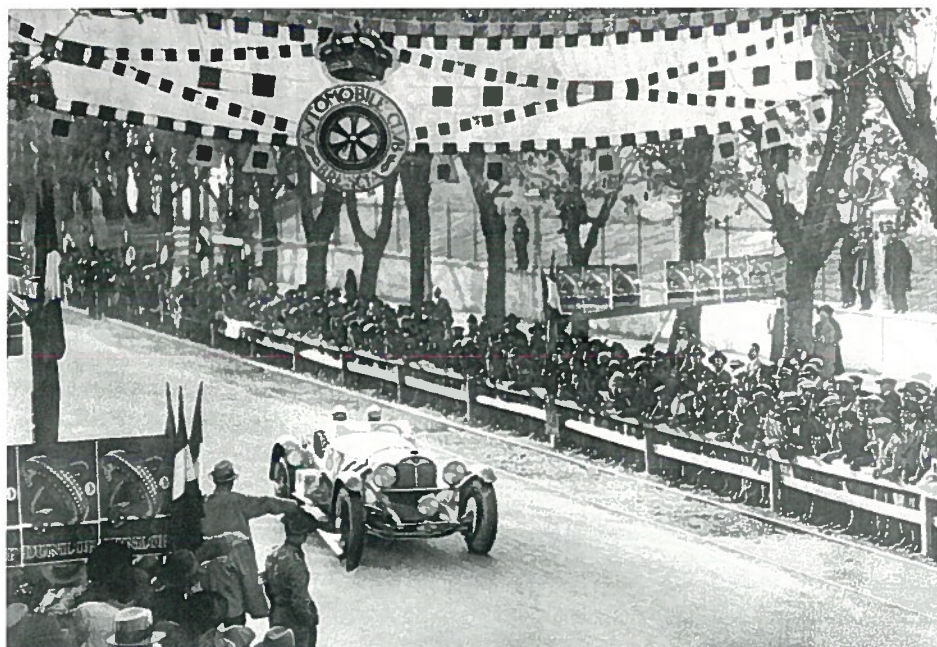
11 апреля 1931 года Караччиола и Себастьян во второй раз вышли на старт Mille Miglia. Фаланга из пятидесяти Alfa Romeo и других «итальянцев» была готова снова оправдать ожидания своих соотечественников.

Немцам, на этот раз выступавшим на «похудевшем» на 200 кг SSKL под стартовым (рейтинговым) номером 87, для победы нужно было обойти 86 соперников и не пропускать их вперед всю оставшуюся часть гонки. По расчетам Нойбауэра им требовались три остановки для заправки топливом.

Однако не все можно было просчитать заранее: например, повреждения покрышек (к счастью, только одно), отрыв выхлопной трубы (в Сиене) или внезапное заедание привода педали акселератора. На устранение этих поломок у команды ушло 20 ценных минут! Но неприятности поджидали и соперников.

### Рекордное время

Гонка Mille Miglia 1931 года в известной степени стала первым выступлением сверхскоростного SSKL, на котором





Караччиола еще несколько раз выступал в этом сезоне. Когда жители городов и горных селений в Апеннинах, по которым проходила гонка, видели пронесившийся мимо них белый Mercedes, сразу становилось ясно: этот автомобиль — самый опасный противник итальянских гонщиков, за которых они так яростно болели.

Немцы проходили контрольные посты все быстрее. И хронометражисты, и зрители, для которых слиш-ком раннее появление номера 87 было неожиданным и непостижимым, были изумлены и шокированы.

### Начинали аутсайдерами, закончили победителями

К удивлению публики (и к своему удивлению тоже) Караччиола и Себастьян,

Супруга приветствует Рудольфа Караччиола после победы в Mille Miglia 1931 года.

Рядом с пилотом — руководитель гонки Альфред Нойбауэр.

Закрывая собой второго гонщика, Себастьяна, к Караччиоле подходит Вильгельм Киссель, генеральный директор Daimler-Benz.



двигавшиеся со средней скоростью 101,147 км/ч, победили в общем зачете в пятых гонках Mille Miglia. Для установления нового рекорда им понадобилось 16 часов и 10 минут. В 1927 году Фердинандо Миноя потребовалось на пять часов больше.

Позднее Караччиола писал в своих мемуарах: «Преимущество итальянцев

состояло в лучшем знании трассы. На старт выходили команды, включавшие до пятидесяти машин одной марки, а вся дорога от Брешиа через Рим, мимо Гран Сассо, вдоль Адриатического побережья в Анкону и обратно через Тревизо в Брешиа была практически вымощена складами с запчастями.

Нам приходилось экономить, мы начинали гонку аутсайдерами. Мы изъездили Италию вдоль и поперек, продвигаясь ночью на ощупь в свете фар и в ослепительном свете весеннего дня». Все это время Караччиола и не подзревал, каким по счету он шел...

На некоторых участках Караччиола пронеслся с рискованной скоростью 160–170 км/ч, что, в конце концов, позволило ему победить.

Джузеппе Кампари, финишировавший вторым на одном из четырех дюжин Alfa Romeo, добрался до финиша на 11 минут позже. Итальянцы пытались взять количеством, но победило качество — точнее, мастерство. Свою следующую победу в Mille Miglia марка Mercedes одержала лишь в 1955 году.

В 1973 году гонки Mille Miglia были возобновлены для олдтаймеров. Этот исторический SSK стал участником гонки 2001 года.





# Сборка двухскоростной автоматической коробки передач

Ваш Mercedes C-класса DTM 2008 снабжен двухскоростной автоматической коробкой передач (трансмиссией). Вал и его элементы расположены в центре трансмиссии.

Используя прилагающиеся к данному выпуску детали, мы начнем сборку этого интересного устройства.

С этим выпуском вы получили десять новых деталей для сборки вашей радиоуправляемой модели. Это пластиковая шестерня (42 зуба), центральный вал трансмиссии, шайба крепления вариатора коробки передач, подшипник, два стальных штифта и четыре потайных самореза.

На данном этапе сборки двухскоростной автоматической трансмиссии, имеющем ключевое значение для правильного функционирования модели,

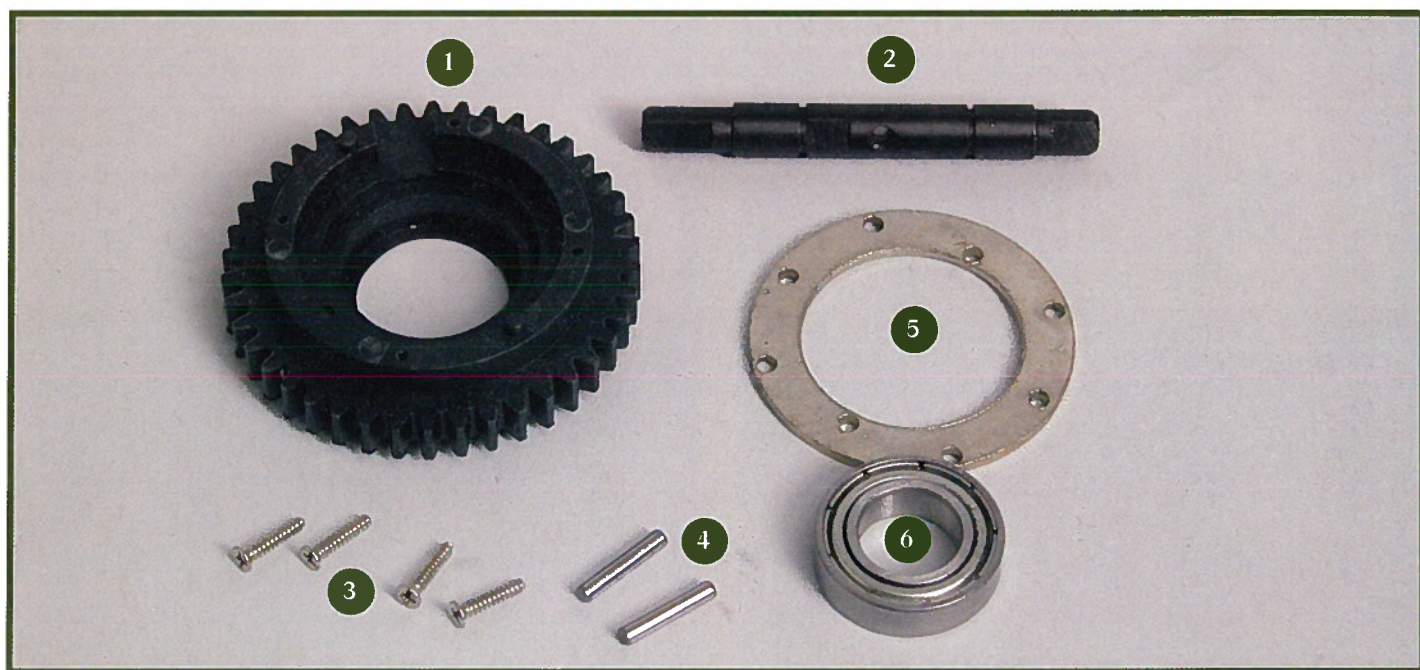
нам понадобятся все перечисленные детали за исключением центрального вала трансмиссии. Выполнить сборку несложно: точно следуйте инструкции и не забывайте сверяться с фотографиями.

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

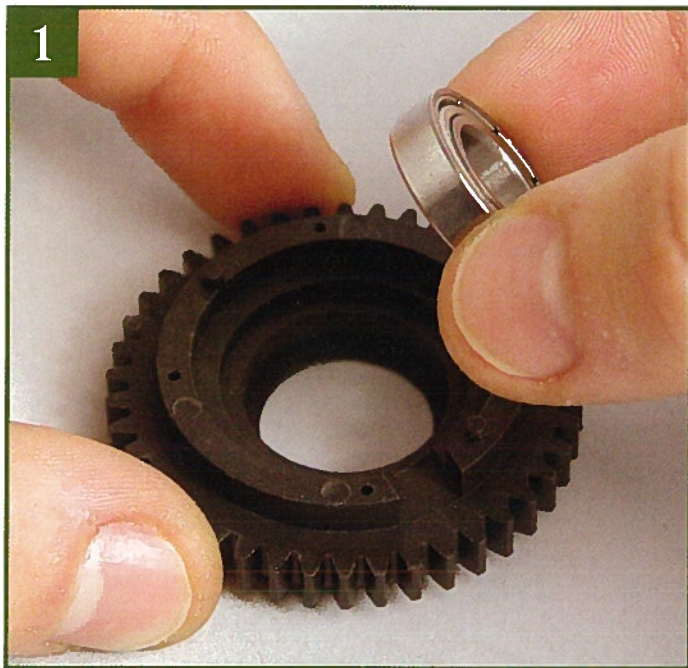
Для сборки вам потребуются:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- РЕЗИНОВАЯ КИЯНКА

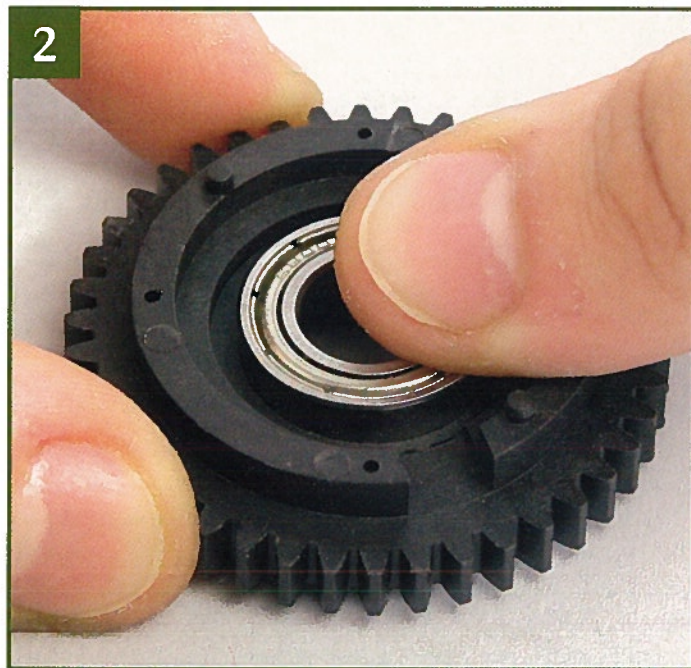
- 1 Пластиковая шестерня (42 зуба)
- 2 Центральный вал трансмиссии
- 3 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 1,6×8 мм (4 шт.)
- 4 Штифт 2×11 мм (2 шт.)
- 5 Шайба крепления вариатора коробки передач
- 6 Подшипник 10×19 мм



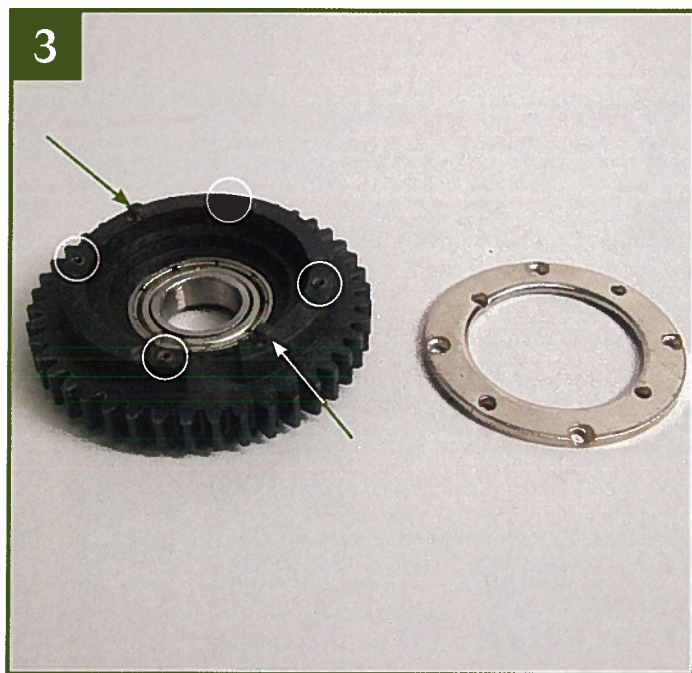




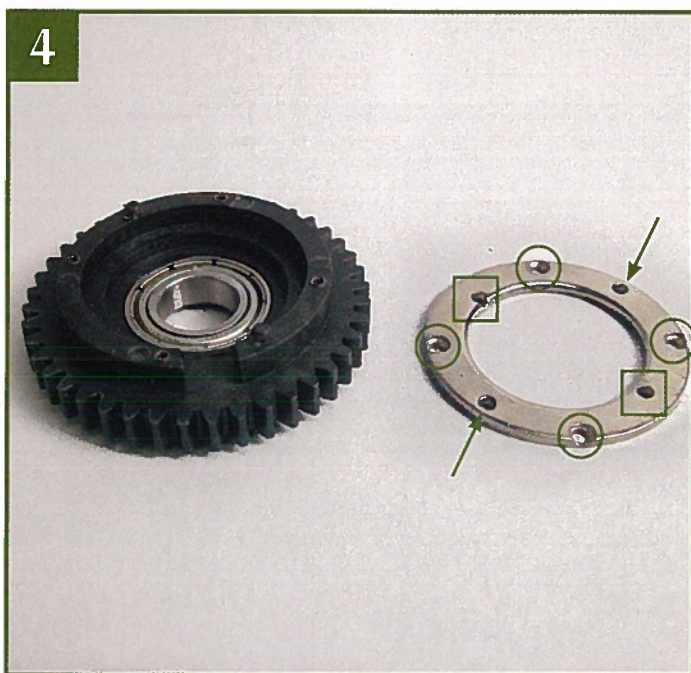
**1** Положите на рабочий стол пластиковую шестерню тыльной стороной вверх (см. фото) и вставьте в широкое отверстие по центру подшипник.



**2** Установите подшипник в правильное положение. Для этого необходимо с силой вдавить его в отверстие.

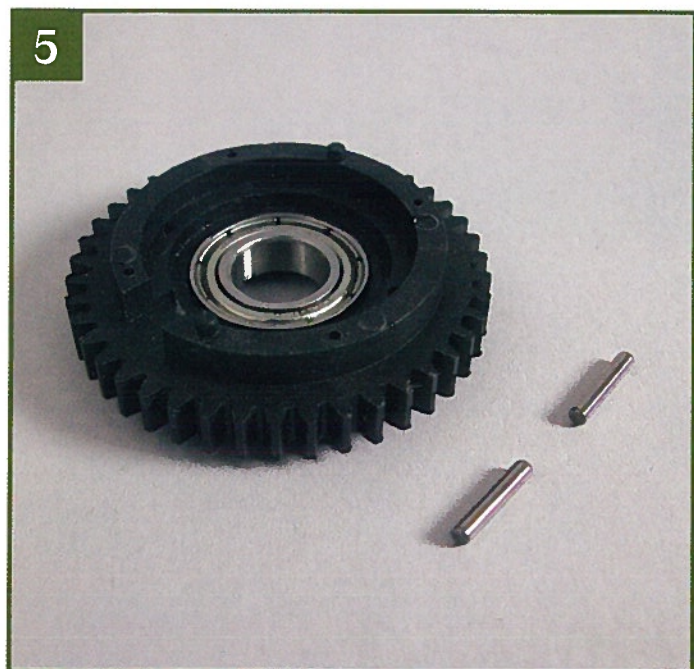


**3** Найдите на пластиковой шестерне четыре отверстия под саморезы (обведены белыми кружками). Стрелками на фото показаны два позиционных штифта для правильного расположения шайбы.

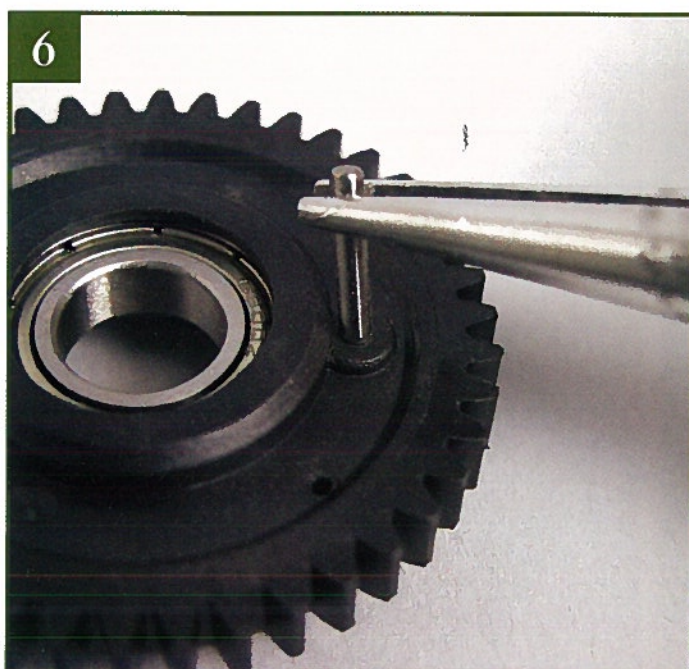


**4** На шайбе крепления вариатора коробки передач кружками отмечены отверстия под саморезы, квадратами – отверстия под стальные штифты, стрелки указывают на отверстия для позиционных штифтов.

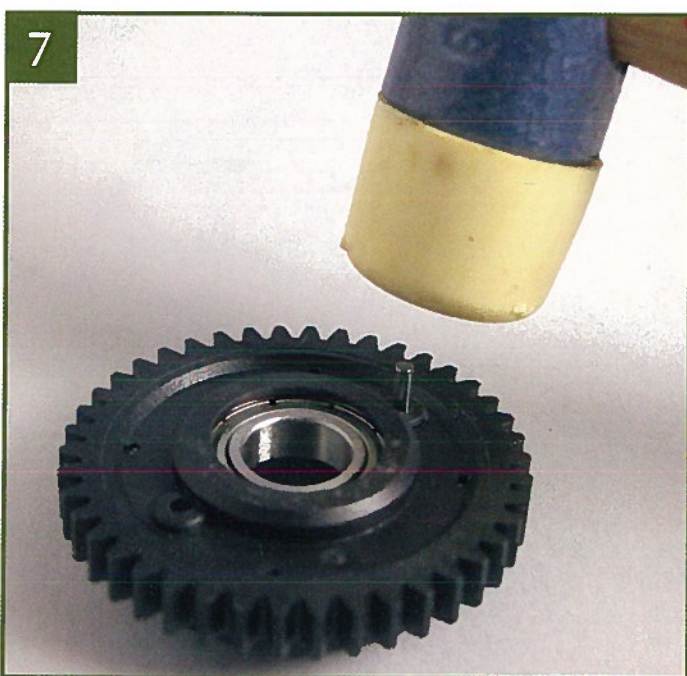




5 Положите пластиковую шестерню на рабочий стол и возьмите два стальных штифта 2x11 мм, полученных вами с данным выпуском.



6 Переверните пластиковую шестерню лицевой стороной и установите оба штифта в соответствующие отверстия. При необходимости воспользуйтесь длинногубцами.



7 Штифты должны зайти в отверстия целиком. Чтобы загнать их в нужное положение, воспользуйтесь резиновой киянкой. Действуйте очень осторожно.

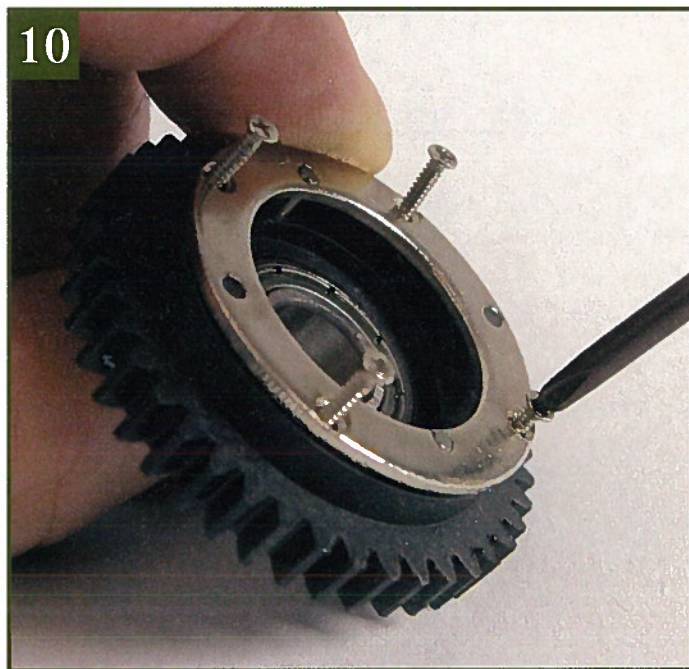


8 На фото сверху показан результат: пластиковая шестерня (тыльной стороной) с двумя стальными штифтами, готовая к установке шайбы крепления вариатора коробки передач.

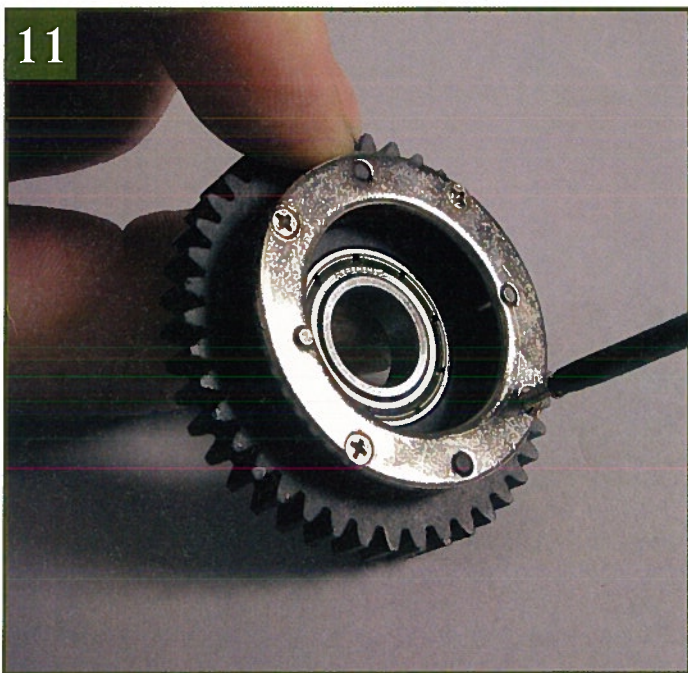




**9** Установите шайбу крепления вариатора коробки передач на заднюю сторону пластиковой шестерни. Совместите отверстия под штифты с отверстиями в шайбе. Возьмите прилагающиеся к настоящему выпуску четыре потайных самореза и установите их в соответствующие отверстия.



**10** Возьмите отвертку и начните затягивать четыре потайных самореза, делая по несколько оборотов крест-накрест.



**11** Затяните саморезы до упора, работая отверткой крест-накрест.



**12** На фото вы видите результат данного этапа сборки. Уберите пластиковую шестерню, центральный вал трансмиссии (не использованный на этом этапе) и инструменты в надежное место.



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

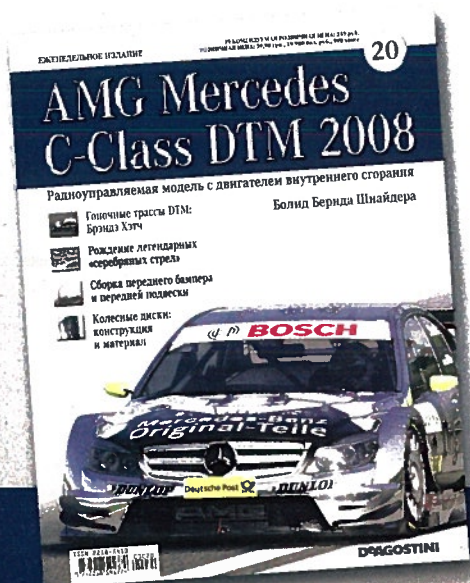


Используя прилагающиеся детали, мы начнем сборку двухскоростной автоматической коробки передач.





# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 20)  
и комплект деталей:

- стойка крепления передней бабочки
- верхняя и нижняя планки крепления бампера
- передние направляющие крепления нижних рычагов
- гайка с нейлоновой вставкой М3 (2 шт.)
- саморезы
- передний правый рулевой кулак.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Крутые подъемы и спуски кольцевой трассы Брэндз Хэтч превращают гонки в настоящее испытание.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Появившиеся в 1934 году болиды Mercedes с серебристыми кузовами стали называть «серебряными стрелами».

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и начнем сборку переднего бампера и второго дифференциала.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Колесные диски должны быть прочными и легкими. Какие материалы используют для изготовления дисков?

ISSN 2218-5410



9 772218 541774