

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Гоночные трассы DTM:  
Брэндз Хэтч

Болид Бернда Шнайдера



Рождение легендарных  
«серебряных стрел»



Сборка переднего бампера  
и передней подвески



Колесные диски:  
конструкция  
и материал



ISSN 2218-5410



00020

9 772218 541774

DEAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

20

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Автодром Брэндз Хэтч известен не только спортивными традициями, но и многочисленными подъемами, спусками и крутыми поворотами. Расслабляться не приходится ни пилотам, ни зрителям.

55-56

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

За день до начала гонок 1934 года выяснилось, что болиды Mercedes-Benz весят больше положенного. И тогда, чтобы снизить вес, с кузовов счистили белую краску. На старт машины вышли уже матово-серебристыми. Журналисты тут же окрестили их «серебряными стрелами».

61-64

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим номером вы получили новые детали для сборки переднего бампера и передней подвески. Вам предстоит смонтировать планки крепления бампера, установить стойку крепления передней бабочки и амортизаторы.

61-64

## АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ

Колесные диски радиоуправляемых моделей должны быть прочными, чтобы выдерживать массу автомобиля, и одновременно легкими, чтобы не утяжелять его. Какие материалы используют для изготовления дисков?

55-56



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №20, 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 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: 44,90 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: 70 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2011  
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 19.04.2011

# Гоночные трассы DTM: Брэндз Хэтч

Расположенная к юго-востоку от Лондона в графстве Кент кольцевая трасса Брэндз Хэтч (Brands Hatch Circuit) длиной 1,929 км – самая короткая в календаре DTM. Но подъемы, спуски и крутые повороты превращают гонки в настоящее испытание.



Р аслабляться на Брэндз Хэтч не приходится ни пилотам, ни болельщикам. За час гонки болиды DTM пересекают финишную прямую целых 82 раза. А поскольку трибуны расположены амфитеатром, зрители могут наблюдать со своих мест практически всю трассу. В воскресенье – день проведения соревнований – на автодроме царит примерно такая же атмосфера, как на стадионах во время ответственных матчей популярных футбольных команд.

## Трасса с традициями

Автодром Брэндз Хэтч славится давними спортивными традициями. Гонки здесь проводятся с 1926 года. Сначала болиды соревновались на траве, двигаясь против часовой стрелки, а с 1954 года – в обратном направлении.

С 1964 по 1986 год Брэндз Хэтч 14 раз становилась ареной проведения Гран-при Великобритании: соревнования

Август 2008 года. Вид на спуск в конце Paddock Hill Bend и подъем Nailwood Hill (впереди Гари Паффетт). Здесь есть хорошая возможность для начала обгона.

проходили поочередно на автодроме Сильверстоун и на Брэндз Хэтч.

В 2006 году эта легендарная кольцевая трасса впервые принимала один из этапов чемпионата DTM.

Интересно, что гонки DTM проводятся не на трассе Гран-при длиной 4197 м, а на «кольце Indy», длина которого всего

## ПАСПОРТ ТРАССЫ: BRANDS HATCH/GB (ВАРИАНТ INDY)

### ХАРАКТЕРИСТИКИ

**Длина:** 1929 м

**Ширина:** 10–12 м

**Поворотов:** 6

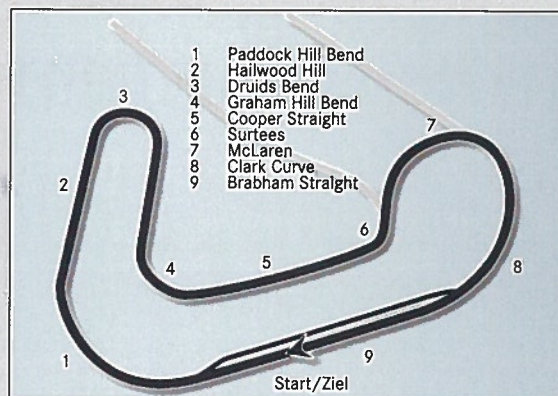
**Прямых:** 4 (две из них перед и после участка Nailwood Hill с крутым подъемом и спуском)

**Открытие:** 1926 год

**Мест для зрителей:**  
около 26 800

**Дистанция:** 82 круга (158,178 км)

**Рекордный круг:** 42,53 с (Тимо Шайдер, Audi A4, 2008 год)



### ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

**Регион:** община Фокхэм (в окрестностях Дартфорда) относится к графству Кент

**Гоночная трасса:** гонки DTM проводятся на трассе Indy, самой короткой в гоночном календаре DTM 2008

**Лучшие места на трибуне:** Desire Wilson в конце прямой «Старт/Финиш» — отсюда открывается хороший вид на поворот Paddock Hill Bend, находящийся на крутом спуске



Отличная работа! Для Пола ди Реста, который в 2008 году был близок к завоеванию титула чемпиона, Брэндз Хэтч — «домашняя» трасса. В гонке 2008 года молодой шотландец восхищал поклонников острыми поединками.

1929 м, то есть примерно в половину меньше. С высоты птичьего полета автотрек такой конфигурации смотрится красиво и гармонично.

## Американские горки

Трасса Брэндз Хэтч, красиво вписавшаяся в холмистый ландшафт недалеко от местечка Фокхэм, отличается значительными перепадами высот. Из-за подъемов и спусков даже на прямых и коротких участках пилоты подвергаются воздействию мощной центробежной силы, либо вжимающей их в кресло (например, на впечатляющем спуске на выходе из поворота Paddock Hill Bend), либо заставляющей почувствовать невесомым и себя, и автомобиль (как в конце прямой Cooper Straight).

Некоторые повороты — настоящий экстрим, болиды проходят их на максимальной скорости. Это требует от пилотов мужества, готовности идти на риск и большого мастерства, поскольку

необходимо точно рассчитать оптимальный момент для подтормаживания и последующего разгона. Высочайший профессионализм необходим и на повороте Graham Hill, «закрывающемся» до выхода на прямую Cooper.

У каждого отрезка свой неповторимый характер. Эта короткая трасса за кругом ставит перед участниками DTM все новые сложные задачи. Лучшие возможности для обгона — на медленном повороте Druids.



Слева: На Брэндз Хэтч особая атмосфера царит в стане болельщиков. Британцы расслабляются в ожидании начала гонки, но как только будет дан старт, все забудут об отдыхе и начнут активно болеть.

Автотрек Брэндз Хэтч располагается амфитеатром, поэтому болельщикам хорошо видна вся трасса.





## Рождение легендарных «серебряных стрел»

В 1934 году в гонках на Нюрбургринге автомобили Mercedes-Benz внезапно сменили окраску: вместо привычных белых болидов зрители увидели матово-серебристые. Журналисты, освещавшие ход гонок, тут же окрестили их «серебряными стрелами».

Один из самых успешных периодов в «спортивной истории» Daimler-Benz начался с появлением нового гоночного 8-цилиндрового компрессорного двигателя, выпускавшегося в соответствии с действовавшей с 1934 года формулой «750 кг» (согласно этой формуле чистый вес болида не мог превышать 750 кг).

Автомобиль, сконструированный Хансом Нибедем и Максом

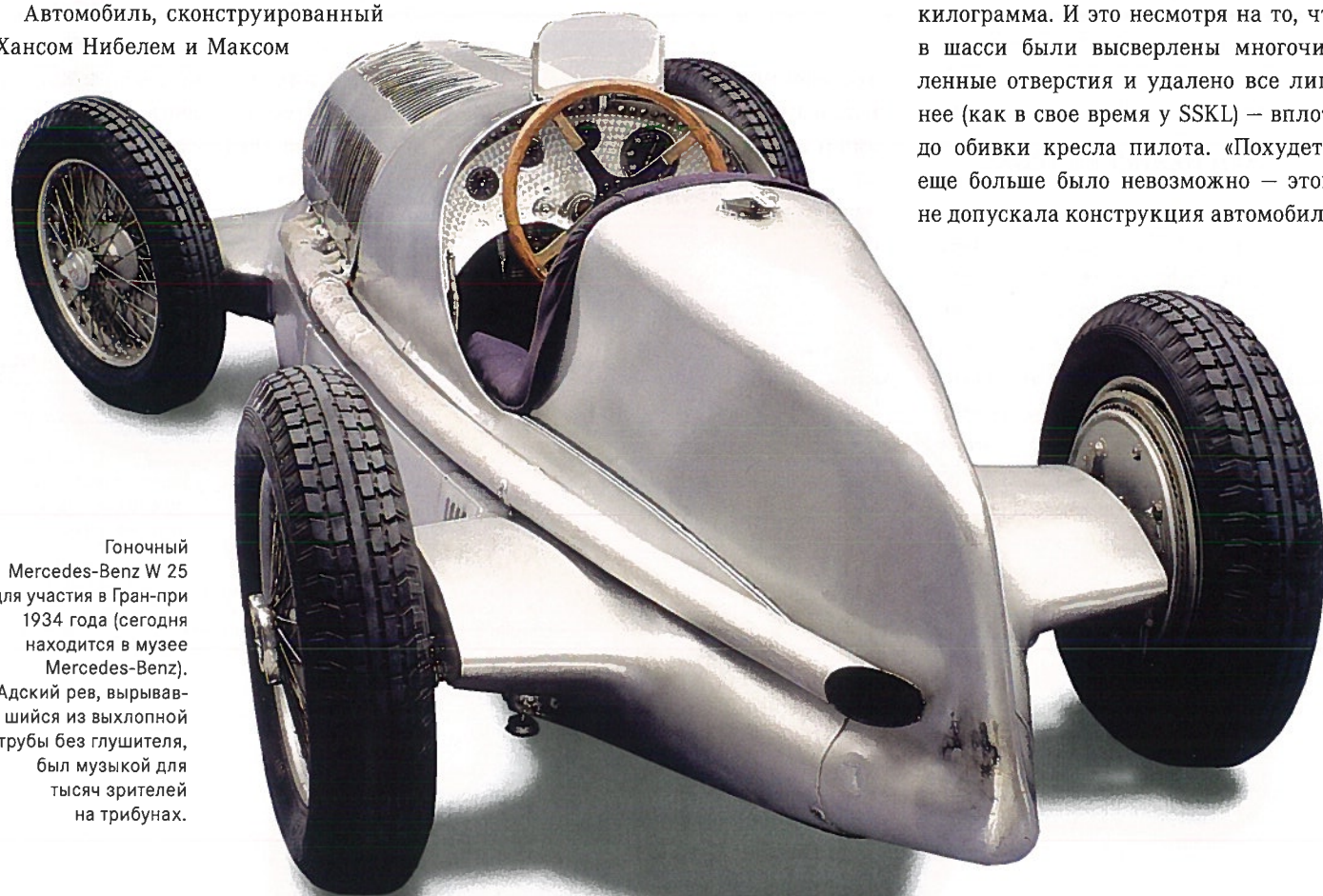
Вагнером, получивший заводское обозначение W 25, в свой дебютный сезон принял участие в восьми из десяти гонок Гран-при. В первых гонках на автодроме Avus в Берлине болид со звездой на капоте еще не участвовал.

Возможность померяться силами с основным соперником — Auto Union — появилась во время гонок

на трассе Нюрбургринг в Айфеле 3 июня 1934 года. В соответствии с новым регламентом за день до начала соревнований машины проходили взвешивание для получения разрешения на участие в гонках.

В последнюю минуту старт новой звезды из Штутгарта едва не сорвался: весы показали перевес больше одного килограмма. И это несмотря на то, что в шасси были высверлены многочисленные отверстия и удалено все лишнее (как в свое время у SSKL) — вплоть до обивки кресла пилота. «Похудеть» еще больше было невозможно — этого не допускала конструкция автомобиля.

Гоночный Mercedes-Benz W 25 для участия в Гран-при 1934 года (сегодня находится в музее Mercedes-Benz). Адский рев, вырывающийся из выхлопной трубы без глушителя, был музыкой для тысяч зрителей на трибунах.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### W25 MONOPOSTO 1. ИСПОЛНЕНИЕ 1934 ГОДА

**ДВИГАТЕЛЬ:** 8-цилиндровый рядный M25A водяного охлаждения, два верхних распределительных вала, четыре клапана на цилиндр, привод распределительных валов с помощью цилиндрических зубчатых колес, 5-опорный коленчатый вал; блок цилиндров из двух стальных частей по четыре цилиндра в каждой; цилиндры приварены к головке блока цилиндров; циркуляционная система смазки, приводимая шестеренным насосом; два карбюратора Mercedes, расположенных за компрессором/компрессор Рута

**ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ:**  
78×88 мм

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 3360 см<sup>3</sup>

**ТОПЛИВНЫЙ БАК:** 215 л

**ЗАЖИГАНИЕ:** высоковольтное от магнето Bosch; одна свеча зажигания на цилиндр  
Порядок работы цилиндров: 1-6-2-5-8-3-7-4

**МОЩНОСТЬ:** 314 л. с. при 5800 об/мин с подключенным компрессором, 354 л. с. с 86 % метанола (смесь Esso-WW)

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:** однодисковое сухое сцепление, 4-ступенчатый механизм переключения передач с помощью кулисы

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** около 300 км/ч

**РАСХОД ТОПЛИВА:** до 98 л, а также от 2,3 до 6,2 л масла на 100 км

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:** прессованная стальная рама из швеллерного профиля с отверстиями для облегчения конструкции; передняя подвеска на двойных поперечных рычагах, винтовые пружины, фрикционные амортизаторы; задний мост с качающимися полуосями, четверть-эллиптические поперечные листовые рессоры, фрикционные амортизаторы

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА:** механический ручной тормоз, воздействующий на задние колеса, педаль тормоза, воздействующая на передние и задние колеса

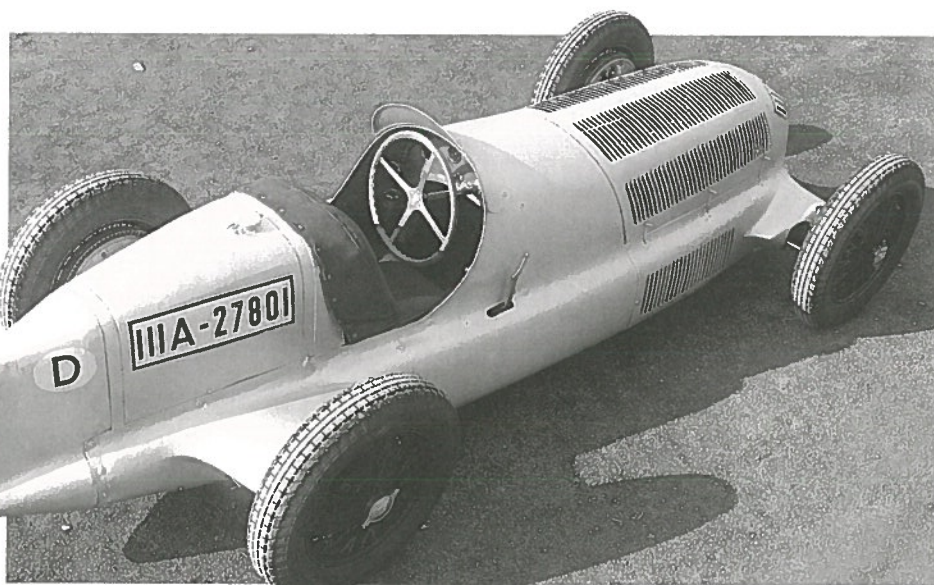
**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с винтовым механизмом

**КОЛЕСА:** тангентные с центральным замком, шины передние 5,25-17", задние 5,25-19"

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:**  
4040×1770×1160 мм (Д×Ш×В);  
колесная база 2715 мм

**КОЛЕЯ:** передняя 1473 мм, задняя 1412 мм

**МАССА АВТОМОБИЛЯ:** 847 кг (без шин, масла и воды в соответствии с гоночной формулой – 750 кг). Масса двигателя 211 кг, без навесных агрегатов – 114 кг



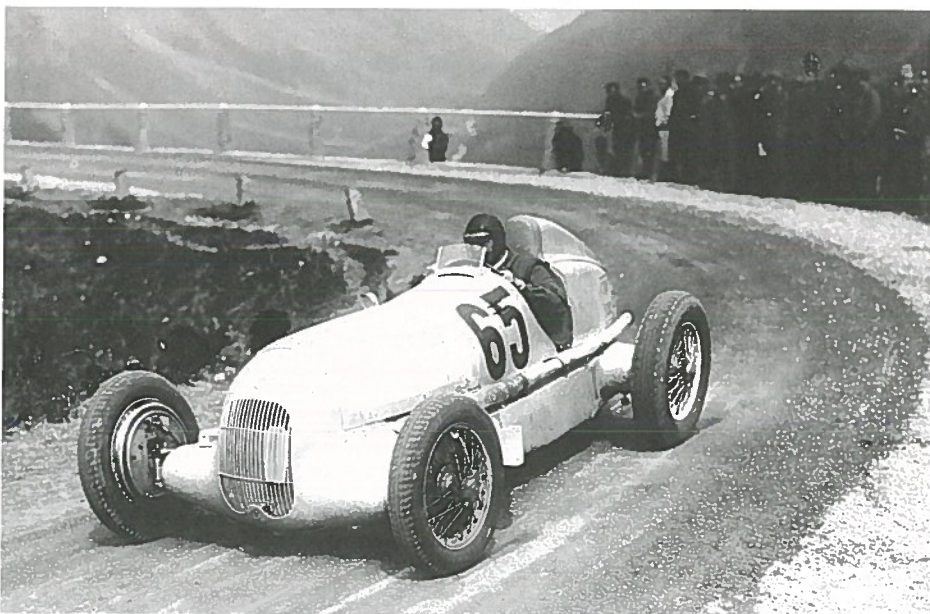
Гоночные машины, построенные в соответствии с новой формулой, могли передвигаться по дорогам общего пользования и, соответственно, имели государственные номера.

Решение проблемы нашел руководитель гонки Альфред Нойбауэр. По его словам, у него возникла грандиозная идея – счистить с кузова белую краску.

Однако в 1994 году в журнале Motor Klassik Ойген Райхле, бывший механик, обслуживавший гоночные машины, назвал эту историю мифом. По его словам, он хорошо запомнил, что болиды Mercedes прибыли на трассу

уже с неокрашенными алюминиевыми кузовами, хотя на испытаниях, проходивших в марте на трассе в Монце, они еще были белого цвета.

Механик Райхле тогда отвечал за подготовку и правильную работу табло и нанесение стартовых номеров. Его слова подтверждаются фотографиями гоночных болидов, вышедших на старт с кузовами ровного серебристого цвета. Едва ли команда смогла добиться такого эффекта, успев за ночь соскрести шкуркой многослойное лакокрасочное покрытие.



Международные соревнования с подъемом на перевал Клаузенпас, 5 августа 1934 года. В этой гонке по горным дорогам Швейцарии победил Рудольф Караччиола за рулем Mercedes-Benz W 25, показав рекордное время 15 минут и 22,20 секунд при средней скорости 83,9 км/ч.

## Противоречивая легенда

Вместе с тем, автогонщик Манфред фон Браухич настаивал на правдивости истории о счищенной краске. Вот его слова: «Такое не забывается. Ведь в первой значимой гонке, какими были для меня эти соревнования в Айфеле, я не смог бы выйти на старт из-за такой ерунды, как килограмм лишнего веса». Правда, присутствовал ли он при взвешивании, доподлинно не известно.

Так или иначе, не существует никаких серьезных аргументов, заставляющих сомневаться в том, что рассказанная Нойбауэром история со снятием краски не соответствует действительности. На протяжении 59 лет, то есть в течение длительного времени, пока были живы многие участники и свидетели, ее никто и не оспаривал. Однако до сегодняшнего дня не было представлено каких-либо документов или фотографий, подтверждающих ошкуривание автомобиля.

Гран-при Швейцарии, Берн-Бремгартен, 26 августа 1934 года. Рудольф Караччиола при подготовке к старту на Mercedes-Benz W 25.

Это, кстати, относится и к машинам Auto Union, которые еще 27 мая вышли на старт в гонке на трассе Avus в нетрадиционном для немецких болидов цвете (традиционным считался белый). Почему? И на этот счет не существует каких-либо письменных свидетельств. Можно только предположить, что причины были теми же, что и в случае с Mercedes-Benz. Многослойная покраска автомобилей нитроэмалью заметно утяжеляла кузов. Поэтому Auto Union наносил вместо краски только тонкий слой прозрачного лака.

Из-за сверкающих матовым блеском алюминиевых кузовов болиды Mercedes стали называть «серебряными стрелами». Кстати, это название было придумано не руководством команды или рекламным отделом в Унтертюркхайме, а автожурналистами, освещавшими гонки тех лет.

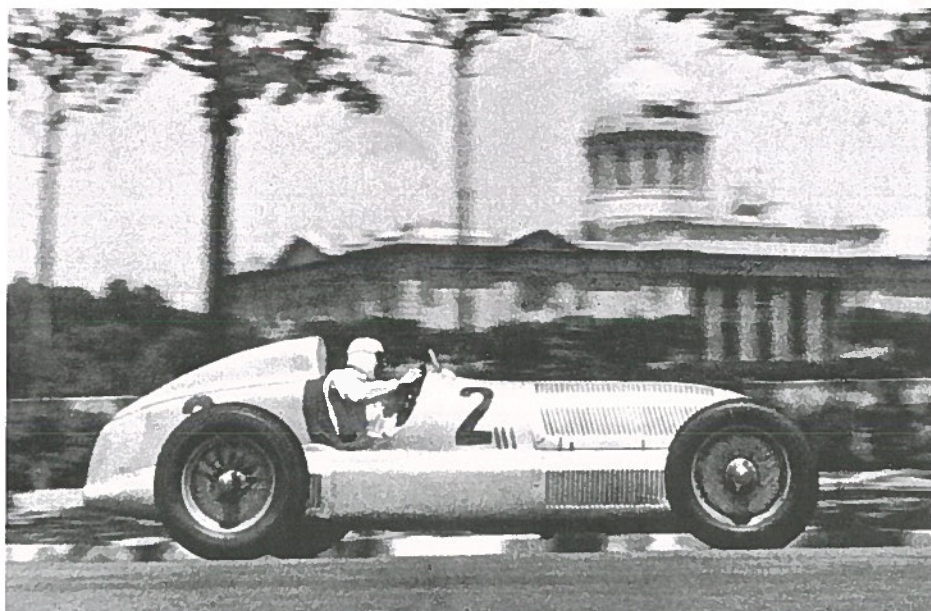


## Лучшие пилоты на лучших машинах

Уже в своей дебютной гонке в Айфеле W 25 под управлением Манфреда фон Браухича победил, тем самым доказав свое превосходство. Следуя указаниям Нойбауэра, второй пилот Mercedes Луиджи Фаджиоли держался в тени, хотя его время прохождения круга было не хуже, чем у лидера. Фаджиоли должен был получить свой шанс, но несколько позже.

В сезоне 1934 и 1935 годов на счету Mercedes-Benz было больше значимых одиночных побед, чем у Auto Union.

В 1934 году команда из Унтертюркхайма одержала победу в четырех гонках (Auto Union – в трех), а в 1935-м – в одиннадцати (Auto Union – в четырех). Караччиола заменил пострадавшего в аварии фон Браухича, выйдя под стартовым номером 1; он выиграл шесть гонок, а Фаджиоли – три. Две



Гран-при Пена-Рин/Барселона, парк Монжуик, 30 июня 1935 года. Mercedes-Benz W 25 Рудольфа Караччиола выступал под стартовым номером 2. В этой гонке он занял второе место, победа досталась его товарищу по команде Луиджи Фаджиоли.

победы – на соревнованиях в Финляндии и Эстонии – достались частному гонщику Карлу Эббу. Его выступления – скорее исключение в истории «серебряных стрел».

В числе участников Гран-при были и марки Alfa Romeo, Maserati и Bugatti; они выступали в основном в многочисленных соревнованиях, не входивших в Европейский чемпионат (соответствующий сегодняшнему чемпионату мира), и разнообразили стартовый состав.

## Не стой на пути технического прогресса

«Серебряные стрелы», выступавшие в 1934 и 1935 годах, постоянно

Гран-при Монако, 22 апреля 1935 года. Победивший впоследствии Фаджиоли (под стартовым номером 4) на W 25 В обгоняет Луиджи «Джиджи» Софиетти на Maserati 8CM 2,9 л (под стартовым номером 32) перед входом в поворот Gasometer.



совершенствовались. В первую очередь, это касалось увеличения мощности двигателя.

Первый двигатель модели M25A имел рабочий объем 3,3 л и мощность 314 л.с.; усовершенствованный M25AB – рабочий объем 3,7 л и мощность 398 л.с. M25B развивал мощность 430 л.с. при рабочем объеме почти 4 л. В 1935 году рабочий объем мотора составил 4,3 л, а мощность – 463 л.с. Коробка передач и редуктор заднего моста варьировались в зависимости от условий гоночной трассы. Первоначально целью ограничения массы было



На базе гоночного болида W 25 было создано купе с обтекаемым кузовом. На заводе его называли гоночным лимузином. 30 октября 1934 года Рудольф Караччиола установил на нем несколько мировых рекордов: в частности, ему удалось, стартовав с места, проехать милю за 30,71 секунды. Разработчики разогнали двигатель до 430 л.с. и изменили передаточные отношения; в остальном характеристики автомобиля соответствовали болидам

Гран-при. Максимальная скорость составила 317,5 км/ч.

В 1935 году Ханс Гайер выступал на этом купе в гонках на автодроме Avus. В финале у него возникли проблемы с карбюратором.

снижение мощности двигателей болидов, но остановить технический прогресс было невозможно.

Рудольф Караччиола, Манфред фон Браухич и Луиджи Фаджиоли были лидерами команды Mercedes-Benz. В качестве запасных пилотов выступали Герман Ланг и Ханс Гайер, которым пришлось нарезать бесконечные круги на тренировочных заездах, во время которых проводились различные измерения, например, в целях оптимизации распределения ступеней коробки передач или состава топлива. О проблемах с массой больше никто не говорил. Новые легкие сплавы и продуманная конструкция деталей позволяли увеличивать рабочий объем двигателя и усиливать элементы подвески, подверженные наибольшим нагрузкам. Гитлеровская Германия выплачивала премию за каждую победу германского автомобиля. Однако эта сумма была ничтожной по сравнению с колоссальными затратами, которые были необходимы для достижения успеха в международных соревнованиях класса Гран-при.

Нюрбургринг, 16 июня 1935 года. Старт международных гонок в Айфеле: Манфред фон Браухич (стартовый номер 5); Луиджи Фаджиоли, победитель гонки (стартовый номер 7); Рудольф Караччиола, занявший четвертое место (стартовый номер 6). Соперники выступали на автомобилях Auto Union, Maserati, Bugatti и Alfa Romeo.



# Сборка переднего бампера и передней подвески

С этим выпуском вы получили планки крепления бампера, передние направляющие крепления нижних рычагов, стойку крепления передней бабочки и правый рулевой кулак.

Мы соберем передний бампер и приступим к сборке передней подвески.

**К**аково предназначение деталей, полученных с данным выпуском? Верхняя и нижняя планки крепления бампера нужны для фиксации бампера на раме; правый рулевой кулак устанавливается на переднюю правую сторону подвески; другие детали относятся к первому дифференциалу. Этот этап сборки вашей радиоуправляемой модели достаточно сложный. Вам предстоит смонтировать верхнюю и нижнюю планки крепления бампера, установить стойку крепления передней бабочки и амортизаторы.

Детали, которые не будут использованы на этом этапе сборки, следует убрать в надежное место – они понадобятся нам позже.

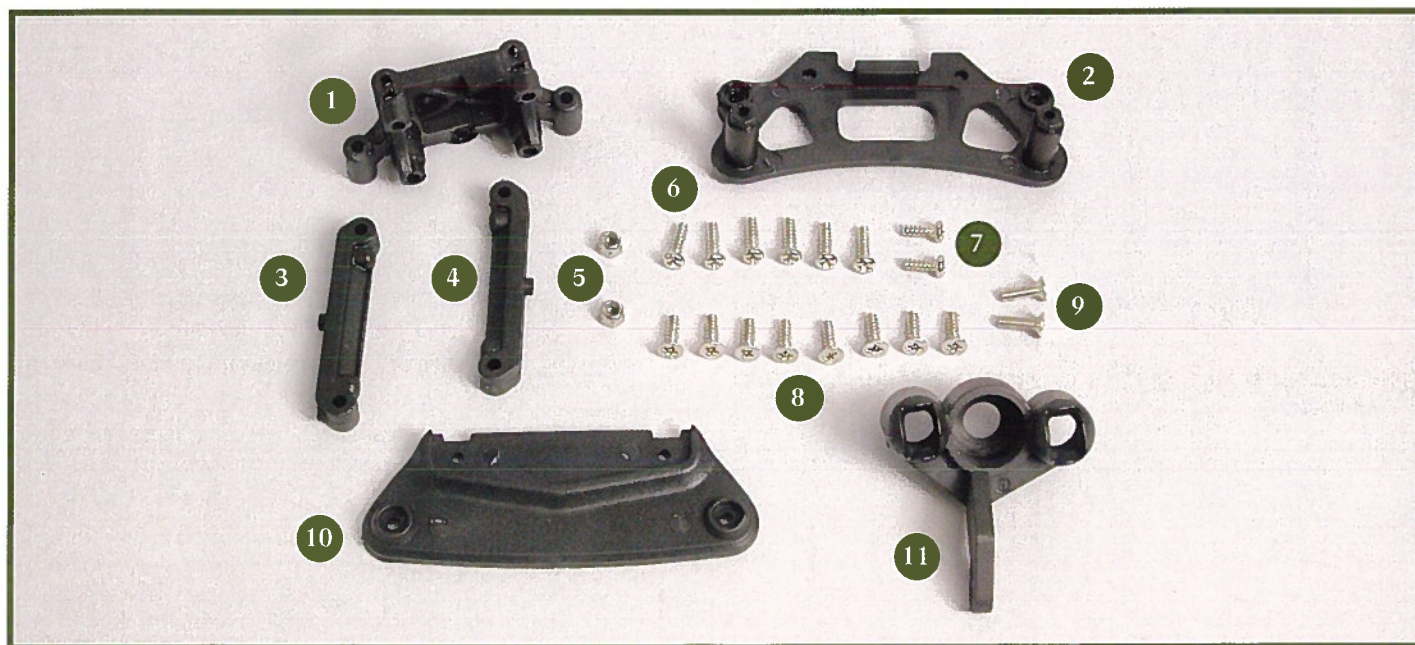
## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

- 1 Стойка крепления передней бабочки
- 2 Верхняя планка крепления бампера
- 3 Передняя направляющая крепления нижних рычагов (1)

- 4 Передняя направляющая крепления нижних рычагов (2)
- 5 Гайка с нейлоновой вставкой М3 (2 шт.)
- 6 Саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (6 шт.)
- 7 Саморезы с крестообразным шлицем 3×8 мм (2 шт.)
- 8 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (8 шт.)
- 9 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)
- 10 Нижняя планка крепления бампера
- 11 Передний правый рулевой кулак





**1** Возьмите бампер, полученный вами с выпуском № 1, и верхнюю планку крепления бампера, полученную с этим номером, и соедините их. Два штырька верхней планки должны войти в соответствующие пазы бампера.



**2** Переверните детали так, чтобы низ оказался наверху («вверх ногами»), и установите на бампер нижнюю планку крепления. Вставьте в соответствующие отверстия на планке два самореза 3×10 мм и затяните их на пару оборотов.



**3** Возьмите маленькую/среднюю крестовую отвертку и затяните саморезы с крестообразным шлицем до упора, чтобы они крепко держали передний бампер.



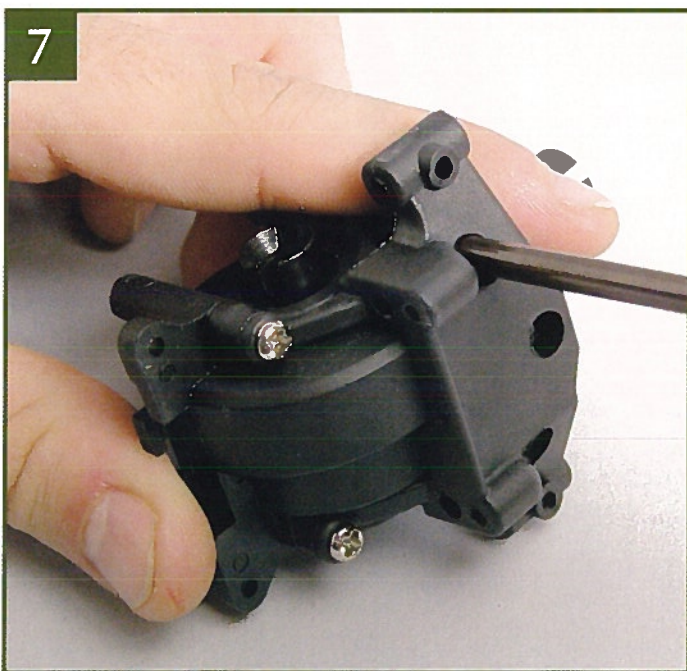
**4** Так выглядит результат данного этапа сборки. Передний бампер вашей модели готов. Уберите его в надежное место. Он понадобится нам позднее.



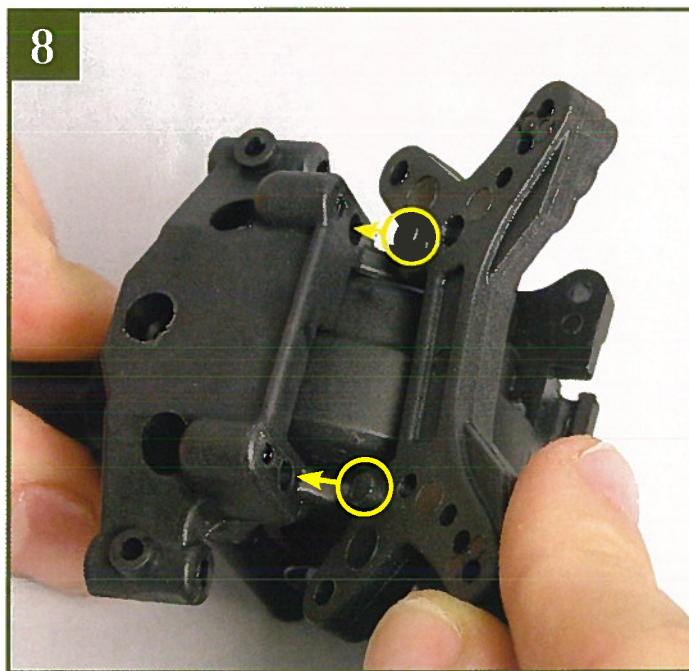
**5** Теперь займемся первым дифференциалом, который мы собирали в № 18. Воспользуйтесь отверткой, чтобы выкрутить четыре самореза, присоединяющие коробку передач.



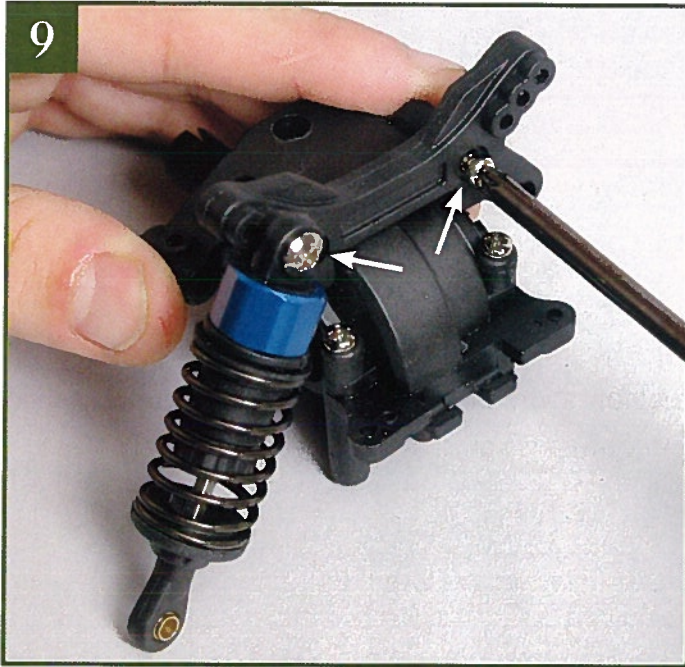
**6** Возьмите полученную с этим выпуском стойку крепления передней бабочки и установите ее на верхнюю половину коробки передач, как показано на фото. Установите на место выкрученные саморезы.



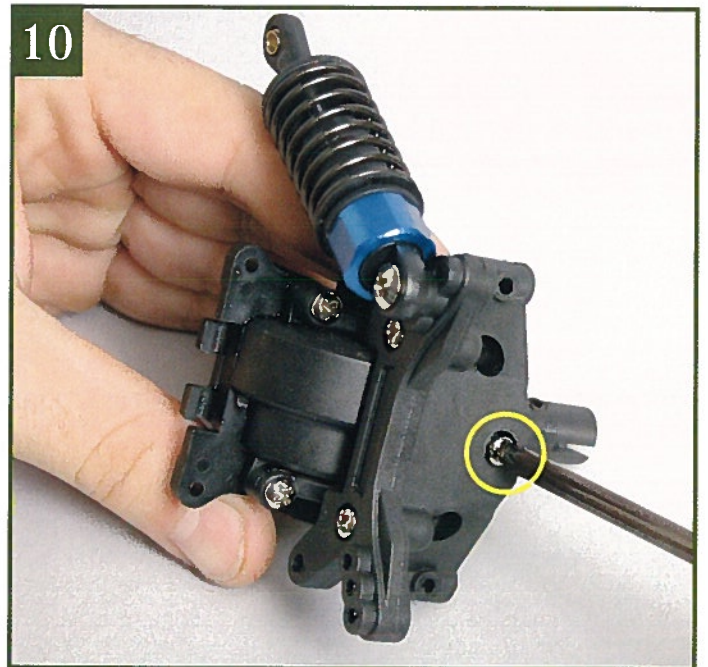
**7** Воспользуйтесь маленькой/средней крестовой отверткой, чтобы затянуть саморезы. Не перетягивайте их, чтобы не сорвать резьбу гнезда.



**8** В № 4 мы установили амортизатор на переднюю бабочку. Установите бабочку на соответствующую позицию, загнав два штырька (желтые кружки) в отверстия (по стрелке) на стойке крепления передней бабочки.



**9** Установите два потайных самореза 3×10 мм в отверстия (белые стрелки) на передней бабочке, чтобы прикрепить ее к стойке. Воспользуйтесь маленькой/средней крестовой отверткой, чтобы осторожно затянуть винты.



**10** Вставьте саморез 3×8 мм в отверстие по центру переднего дифференциала, отмеченное желтым кружком. Затяните его при помощи отвертки. Сборка стойки передней бабочки завершена.



**11** Возьмите второй амортизатор и болт с шаровой головкой из выпуска № 17. Используя болт, установите амортизатор на переднюю бабочку.



**12** На фото показан результат данного этапа сборки. Уберите деталь в сборе и все неиспользованные детали и инструменты в надежное место.

# Колесные диски радиоуправляемых моделей машин: прочность, масса, дизайн

Колесные диски радиоуправляемых моделей представляют собой узел, соединяющий колесо с полуосями. Как и диски настоящих гоночных машин, они обладают высокой прочностью, позволяющей выдерживать массу автомобиля, и за счет дизайна придают гоночному болиду характерный облик.

**К**олесные диски должны быть, прежде всего, прочными, чтобы выдерживать массу автомобиля и в то же время не утяжелять его, поэтому для их изготовления используется особый материал.

Кроме того, важно, как диск закрепляется на оси. При наличии даже небольшого люфта колесо начнет «петлять»,

поэтому отверстие под ступицу должно располагаться точно по центру диска.

Разумеется, нагрузки, которым подвергается колесный диск радиоуправляемой модели, значительно меньше тех, что испытывают диски «оригинала». От настоящего, «большого» автомобиля модель отличается конструкцией диска и способом его крепления.

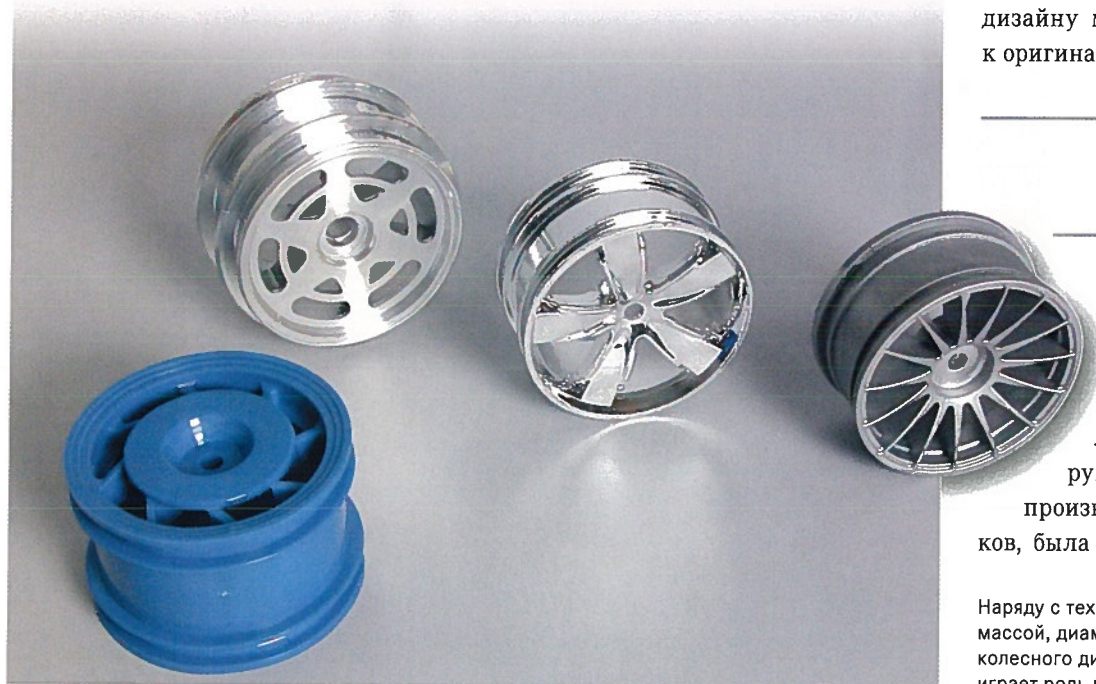
Не последнюю роль в выборе колесного диска для радиоуправляемой модели играют его ширина и дизайн.

Следуя примеру коллег из Формулы 1, пилоты радиоуправляемых машин, предназначенных для участия в соревнованиях, в целях улучшения тяги ставят на заднюю ось более широкие колеса. В специализированных магазинах огромный выбор дисков, по дизайну максимально приближенных к оригиналу.

## Конструкция и материал

В 1970-х годах, когда соревнования по спортивному моделизму только зарождались, технология литья под давлением, которую сегодня используют для производства многоспицевых дисков, была еще очень дорогой. Поэтому

Наряду с техническими характеристиками – массой, диаметром и шириной – при выборе колесного диска в большинстве случаев играет роль дизайн.





колеса выглядели, как плоские бочки, крышки и днища которых (за исключением углубления под крепление к ступице) были абсолютно гладкими и сплошными.

Такой дизайн колес сохранился до сегодняшнего дня — как «дешевая альтернатива». Колеса со старым дизайном соответствуют требованиям по прочности, однако проигрывают в отношении эстетики и массы.

Конструкция дисков для колес современных радиоуправляемых машин рассчитана на более легкие материалы.

Новые составы пластмасс позволяют более чем наполовину снизить массу без потери прочности.

Благодаря новейшим технологиям изготовления колеса стали не только гораздо красивее. Современные технологии позволяют без особых затрат создавать достоверные копии оригинала — посмотрите на многоспицевые диски вашей радиоуправляемой модели DTM. Более того, они сделали возможным изготовление самых экзотических моделей — прежде всего, монстр-траков.

### Пластмасса, алюминий, хром

Спектр применяемых материалов — от нейлона и специальных пластмасс до алюминиевых сплавов. Самый широкий ассортимент — у колесных дисков, изготовленных на нейлоновой основе. Поскольку этот материал хорошо красится, тюнинг-диски могут окрашиваться в любые цвета — от белого до золотистых оттенков.

В спортивном автомоделлизме предпочтение отдается простым, но легким дискам из эластичных пластмасс, хорошо поглощающим удары.

Современные материалы и технологии позволяют выпускать элегантные колеса для радиоуправляемых моделей, отличающиеся малой массой и прочностью, повторяющие дизайн настоящих гоночных болидов.



Для минималистов из числа поклонников радиоуправляемых моделей — белые колесные диски классического дизайна.

Настоящие легкосплавные диски представляют собой дорогостоящие специальные модели для тех, кто всегда выбирает лучшее.



Пример сложной конструкции колес с отделкой под алюминий.



Колеса могут окрашиваться в разные цвета, например, зеленый или желтый.

# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

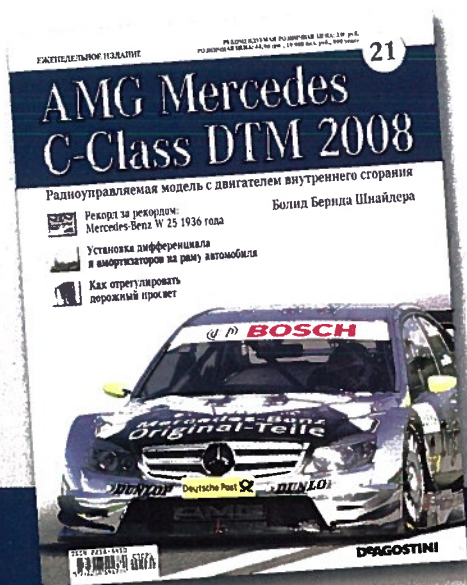


Используя новые детали для сборки переднего бампера и передней подвески, мы смонтируем планки крепления бампера, установим стойку крепления передней бабочки и амортизаторы.



# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 21)  
и рама радиоуправляемой модели автомобиля.



## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Mercedes-Benz W 25, предназначенный

для участия в Гран-при 1936 года, установил пять мировых рекордов.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



На этом этапе сборки нам предстоит

смонтировать на раме автомобиля первый дифференциал и амортизаторы.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Дорожный просвет существенно влияет

на курсовую устойчивость автомобиля. Как правильно отрегулировать дорожный просвет?

ISSN 2218-5410



9 772218 541774



00020