

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Покорение Америки:
300 SLS – чемпион США

Болид Бернда Шнайдера



Mercedes-Benz в международных
ралли-рейдах



Сборка
рулевой колонки



ISSN 2218-5410



00042

9 772218 541774

DEAGOSTINI


Болид Бернда Шнайдера

42

AMG Mercedes C-Class DTM 2008


Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА



Родстер 300 SLS задумывался как туринговый кабриолет, а не как гоночный автомобиль. Тем не менее, два проданных в США экземпляра этой модели вписали интересную главу в историю автоспорта. В 1957 году пилот Пол О'Ши сумел доказать, что 300 SLS может побеждать и на гоночных трассах.


147-150



В 50-х годах прошлого века серийные автомобили Mercedes-Benz успешно выступали в международных ралли-рейдах. Участие в состязаниях на длинные дистанции было отличной рекламой, а победа считалась убедительным доказательством высокого качества автомобиля.

151-152

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Для защиты рулевой системы вашего радиоуправляемого болида Mercedes DTM разработана специальная конструкция. Используя детали, полученные с этим выпуском, мы соберем рулевую колонку с рулевой защитой.

135-140



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №42, 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:	Наталья Василенко
Коммерческий директор:	Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:	Михаил Ткачук
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

Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей Москвы и Московской области:

8-495-660-02-02

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»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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

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: 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: 65 000 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 20.09.2011



Покорение Америки: Mercedes-Benz 300 SLS становится чемпионом США

Родстер 300 SLS задумывался как спортивный кабриолет, однако американец Пол О'Ши сумел доказать, что этот автомобиль может побеждать и на гоночных трассах. В 1957 году О'Ши одержал несколько впечатляющих побед и завоевал звание чемпиона США.

Выпуск спортивных купе 300 SL (W 198-1) прекратился в начале 1957 года, а в мае был продан последний из 1400 автомобилей с «крылом чайки». В это же время началось производство следующей модели – родстера 300 SL (W 198-11). До февраля 1963 года с конвейера должны были сойти 1858 машин. Испытания нулевой серии из десяти родстеров продолжались в течение трех месяцев.

Открытый двухместный автомобиль оснащался обычными дверями, поэтому рама стала ниже, а ее основные трубы были усилены. С сентября 1958 года в продаже появился съемный жесткий верх. С марта 1961-го все колеса родстера начали оборудовать дисковыми тормозами.

Прототип, представленный на Женевском автосалоне в марте 1957 года, имел топливный бак меньшего объема (по сравнению с купе), вмещавший всего 100 л бензина, за счет чего удалось увеличить объем багажника. Кроме того, был несколько уменьшен клиренс по заднему мосту.

Кабриолет, но не болид

Еще одним новшеством была третья винтовая пружина, позволявшая значительно уменьшить раскачку задней оси.

По сравнению с купе подвеска стала более мягкой, а езда – более комфортной.

300 SL Roadster задумывался как спортивный туринговый кабриолет, а не как автомобиль для спортивных состязаний. Тем не менее, два проданных в США экземпляра этой модели вписали интересную главу в историю автоспорта.

В начале 50-х годов на американском рынке компанию Daimler-Benz представлял Макс Хоффманн. Он одновременно являлся представителем и других марок – BMW, Pegaso, Aston Martin и Bristol.



Туринговый Mercedes-Benz 300 SLS 1957 года. Две таких машины были отправлены в США.

За исключением деталей кокпита и дуг безопасности 300 SLS внешне практически не отличался от серийной модели SL. Однако он выступал в категории гоночных автомобилей.

В 1961 году был создан альянс по реализации автомобилей с фирмой Studebaker-Packard, а через некоторое время штутгартцы открыли в Тэрритауне (Нью-Йорк) собственное представительство — Mercedes-Benz of North America (MBNA).

Серийный автомобиль в роли гоночного

Хоффманн, считавший участие автомобилей в спортивных соревнованиях прекрасной рекламой, нашел верных союзников в лице Альфреда Нойбауэра и Карла Клинга. С благословения руководства компании они делали все возможное, чтобы болиды со звездой на капоте блистали на гоночных

трассах Америки, в то время как в Европе по завершении сезона 1955 года марка Daimler-Benz официально ушла из автоспорта.

Однако с получением от SCCA (Sports Car Club of America — американский автоспортивный клуб) омологации на сезон 1957 года в категории серийных автомобилей опоздали: производство должно было начаться уже в январе. Поэтому Daimler-Benz мог

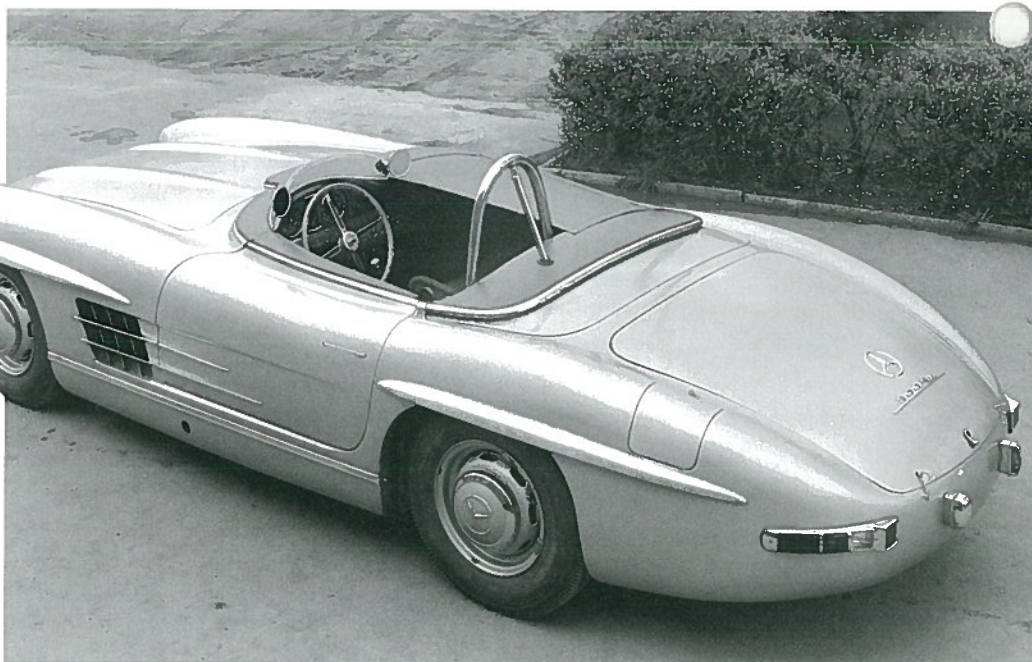
участвовать в соревнованиях на территории США только в категории D, где выступали модифицированные автомобили на базе серийных моделей с объемом двигателя до трех литров.

Это означало, что Daimler-Benz предстоит жесточайшая конкуренция с Ferrari, Maserati и Aston Martin. Однако инженеры компании приняли этот вызов и подготовили к соревнованиям два родстера 300 SL, получившие в результате модернизации обозначение 300 SLS.

Спартанское оснащение

Разработчики постарались максимально уменьшить массу автомобиля. Для этого они высверлили отверстия в креплениях пружин передней подвески, отказались от вентилятора радиатора, а двигатель оснастили специальным впускным коллектором из листового алюминия.

Рулевое колесо, позаимствованное у болида Гран-при, и спартанское сиденье свидетельствовали о спортивных амбициях 300 SLS.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ W 198-II/ 300 SLS (гоночный автомобиль 1957 года)

ДВИГАТЕЛЬ: установленный с наклоном 50° влево 6-цилиндровый рядный двигатель M 198 с двумя клапанами на цилиндр и одним верхним распределительным валом

КЛАПАНЫ: наклонная подвеска клапанов, привод с помощью качающихся рычагов

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ: 85×88 мм

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2996 см³

МОЩНОСТЬ: 225 л.с. при 5900 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 29,5 мкР при 4800 об/мин (289 Н·м)

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 9,5:1

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ: 7-опорный кованый стальной коленчатый вал

БЛОК ЦИЛИНДРОВ: литой чугун

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ: из легкого сплава, съемная

ПОРШНИ: алюминиевые, с неразрезной юбкой (Mahle)

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ: циркуляционное жидкостное охлаждение

СИСТЕМА СМАЗКИ: циркуляционная, с сухим картером, приводимая шестеренным насосом

СИСТЕМА ПИТАНИЯ: подача топлива с помощью насоса, механическое регулирование непосредственного впрыска топлива в камеры сгорания (6-плунжерный топливный насос высокого давления Bosch)

РАСХОД ТОПЛИВА: около 20 л на 100 км

РАСХОД МАСЛА: 0,2 л на 100 км

ЗАЖИГАНИЕ: Bosch от батареи, модель VGU R6 BR25

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ: по одной свече зажигания Bosch на цилиндр

ПОРЯДОК РАБОТЫ ЦИЛИНДРОВ: 1-5-3-6-2-4; автоматическая регулировка зажигания

МОМЕНТ ЗАЖИГАНИЯ: 4° после в.м.т.

АККУМУЛЯТОР: 12 В / 56 Ач

ГЕНЕРАТОР: Bosch LJ/GJJ 150/12

СТАРТЕР: Bosch EGD 1.0/12 ER 5

ПРИВОД: двухрядная цепь

СЦЕПЛЕНИЕ: однодисковое, сухое

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: шестеренная

ТРАНСМИССИЯ: 4-ступенчатая механическая, переключение передач рычагом на шаровой опоре, кулиса

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА ТРАНСМИССИИ: 3,34; 1,97; 1,39; 1,00; R 2,73

ПЕРЕДАЧА КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА:

на задние колеса через карданный вал

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ: 3,64 или 3,25, 3,42, 3,89 или 4,11

ШАССИ: стальная трубчатая рама с открытым двухдверным кузовом кабриолет из легкого сплава, кокпит, закрытый с одной стороны

ТОРМОЗА: двухконтурная гидравлическая тормозная система с приводом на передние и задние колеса (тормоза барабанного типа с внутренними колодками, усилитель тормозов), легкосплавные барабаны (Alfin) с турбированным охлаждением, диаметр 260 мм; ручной тормоз, воздействующий на задние колеса

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка»

ПОДВЕСКА: впереди — на двойных треугольных рычагах и винтовых пружинах, с отверстиями в несущей балке моста, гидравлические телескопические амортизаторы, торсионные поперечные стабилизаторы; сзади — мост с качающимися полуосями, рукава картера которого соединены шарниром, гидравлические амортизаторы, дополнительная уравнивательная винтовая пружина

КОЛЕСА: стальные дисковые с центральным замком

ШИНЫ (ПЕРЕДНИЕ/ЗАДНИЕ): 6,70×15

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

ОБЩИЕ ГАБАРИТЫ: 4320×1790×1100 мм

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2400 мм

КОЛЕЯ ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ: 1398/1448 мм

СУХАЯ МАССА: 1040 кг

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 185 кг без навесных агрегатов

КОЭФФИЦИЕНТ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ: C_x = 0,25

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 94 л

ЧИСЛО МЕСТ: 2

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 275 км/ч

Мощность 6-цилиндрового двигателя была увеличена с 215 до 225 л.с. за счет более точной работы распределительного вала с меньшей продолжительностью одновременного открытия клапанов. Благодаря снижению массы с 1400 до 1040 кг при оптимальном передаточном отношении главной передачи достигалась максимальная скорость 275 км/ч.

Максимально соответствовавший серийной модели (за исключением перечисленных модификаций) 300 SLS поступил в распоряжение команды О'Ши/Тилп. Все заявки на выступления подавались от имени этой команды. Основным соперником Пола О'Ши был техасец Кэрролл Шелби на Maserati 300 S.

Однако не скоростные качества Mercedes-Benz помогли О'Ши одержать победу: самый быстрый круг в гонке в большинстве случаев проходил один из его соперников. Решающим фактором стала высокая надежность, отличавшая 300 SLS. Именно надежность и «солидность», продемонстрированные потенциальным покупателям во время гонок, позволили достичь желаемого результата. Никаких поломок, отказов и непредсказуемых моментов — репутация марки Mercedes-Benz укрепилась на важном для немцев экспортном рынке США.

**Stock Cars
против болидов Гран-при**

Соревнования серийных прототипов имеют в Соединенных Штатах давние традиции. Еще в 40-е годы прошлого века ни один летний уикэнд не обходился без кольцевых гонок с участием

Выхлопная система заканчивалась двумя концевыми секциями без глушителя, выходящими на высоте вентиляционных отверстий с правой стороны кузова. Бамперы не были предусмотрены.

Часть кокпита над пассажирским сиденьем закрывалась крышкой, а за спинкой сиденья водителя устанавли-

валась дуга безопасности. Водительское сиденье и 4-спицевое рулевое колесо предоставило автоспортивное подразделение компании. Машины оснащались маленьким гоночным ветровым стеклом и двумя крепившимися на зажимах зеркалами заднего вида; приборы были такими же, как у серийных моделей.

прокачанных Production Cars марок Ford, Chevrolet, Plymouth, Pontiac, Lincoln и Chrysler, вызывавших восторг у публики. Однако международный статус эти соревнования приобрели лишь в 50-х годах, когда на старт вышли британские автомобили.

Гонки Гран-при по европейскому образцу американцев тогда не интересовали: популярностью, сравнимой с Гран-при Франции, в Новом свете пользовались только гонки «500 миль Индианаполиса».

Поэтому для импортера в рекламных целях было крайне необходимо, чтобы продаваемые им автомобили «засветились» в популярных мероприятиях для серийных машин, носивших исключительно имиджевый характер. И хотя термин Stock Car означал «серийный автомобиль», для участия в гонках машины подвергались многочисленным модернизациям. Участвовать в таких состязаниях для Mercedes-Benz не имело

Американец Пол О'Ши выступал на Mercedes-Benz 300 SL и до 1957 года. Уже в 1955-м он завоевал звание чемпиона в туринговом чемпионате США. Однако это событие осталось практически незамеченным по другую сторону Атлантики.

смысла. Гораздо важнее были гонки в классе Production Car.

Пол О'Ши сумел набрать в три раза больше очков, чем занявший второе место Кэрролл Шелби, и в напряженной борьбе завоевал звание чемпиона Америки по автоспорту 1957 года в классе D для автомобилей с 3-литровым двигателем. Самой значимой стала победа О'Ши в Дайтона Бич (Флорида) в рамках проходившей там с 1948 года ежегодной «недели скорости» — Speed Week.



О'Ши выступал на автомобилях Mercedes-Benz с 1955 года. На серийном 300 SL с «крылом чайки» он одержал победу в американском чемпионате по автогонкам в классе Production Cars. Однако в Европе об этом практически никто не знал: автомобильная пресса того времени мало рассказывала о гонках в США. В Германии редко можно было что-то узнать даже о гонках «500 миль Индианаполиса». Только репортер журнала «auto, motor und sport» Гюнтер Мольтер иногда более подробно информировал своих читателей о событиях из мира автогонок США.

Это довольно странно, поскольку в Европе автомобили марки Mercedes-Benz с 1955 года участвовали преимущественно в гонках на выживание. Однако победа бельгийца Йо Шиссера на 300 SL с «крылом чайки» в ралли Льеж-Рим-Льеж протяженностью пять тысяч километров в Европе оценивалась достаточно высоко, а то обстоятельство, что Стирлинг Мосс на такой машине занял в гонке «Тур де Франс» 1957 года лишь четвертое место, заметно взволновало поклонников автоспорта.

Пол О'Ши за рулем одного из двух 300 SLS, на которых в 1957 году он выиграл чемпионат США по автогонкам в классе автомобилей с двигателем до трех литров.





Победы серийных автомобилей в международных ралли-рейдах

Победы в напряженных состязаниях на длинные дистанции всегда считались убедительным доказательством высокого класса автомобиля. Выступая на обычных серийных машинах, заводские и частные команды 50-х годов продолжили давние традиции марки Mercedes.

После ухода на пенсию Альфреда Нойбауэра руководство автоспортивным подразделением взял на себя Карл Клинг. Именно он с конца 1957 года отвечал за участие серийных автомобилей Mercedes-Benz в самых престижных гонках на выживание. Однако в крупных континентальных европейских ралли принимали участие не только заводские команды. Заявки поступали и от многочисленных частных гонщиков.

Так, в 1955 году частный пилот Хайнц Зауэрбрай принял участие в престижном международном ралли в Бад Нойенар. Выступая на дизельном Mercedes-Benz 180, он завоевал победу в общем зачете.

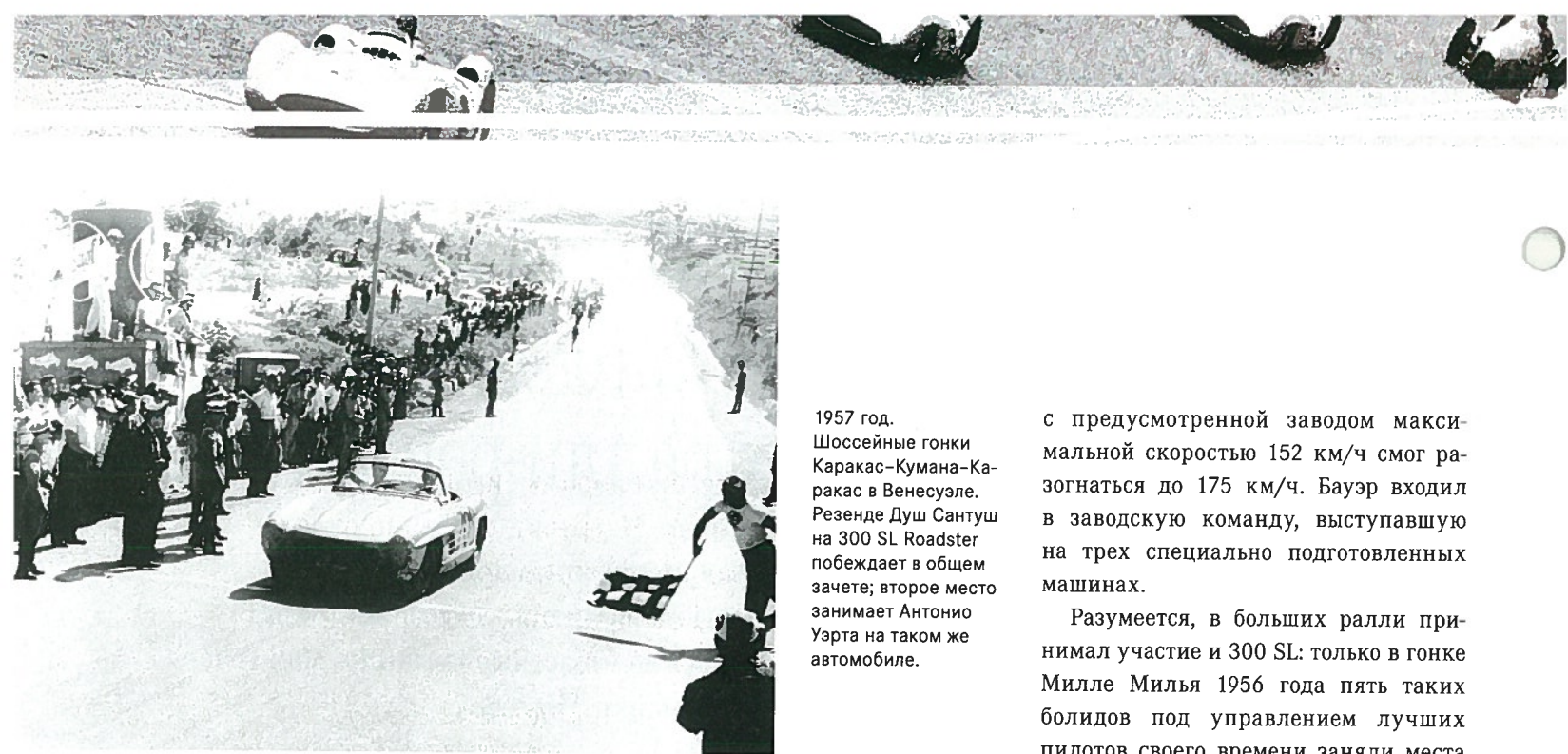
В 1956 году Рудольф Голдерер из Геттингена на такой же машине одержал победу в своем классе в гонке Wintersternfahrt, организованной германским автомобильным клубом ADAC в Гармиш-Партенкирхене; следующий год принес ему общую победу в гонке в Бад Нойенар.

В 1959 году за рулем 190 D Карл Клинг и тележурналист Райнер Гюнцлер завоевали общую победу в ралли по Африке (из Алжира в Кейптаун).

Сентябрь 1965 года. Вилли Мэресс и Вилли Джинин на 300 SL побеждают в ралли Льеж-Рим-Льеж в классе туринговых автомобилей.



PHOTO JUNIOR
34 AV. G. OLEMECEL
TEL. 25-56-7115



1957 год.
Шосейные гонки
Каракас-Кумана-Каракас в Венесуэле.
Резенде Душ Сантуш
на 300 SL Roadster
побеждает в общем
зачете; второе место
занимает Антонио
Уэрта на таком же
автомобиле.

с предусмотренной заводом максимальной скоростью 152 км/ч смог разогнаться до 175 км/ч. Бауэр входил в заводскую команду, выступавшую на трех специально подготовленных машинах.

Разумеется, в больших ралли принимал участие и 300 SL: только в гонке Милле Милья 1956 года пять таких болидов под управлением лучших пилотов своего времени заняли места в первой десятке.

Обладавший сверхспортивной внешностью Mercedes-Benz 190 SL, в отличие от своего «старшего брата», в ралли почти не появлялся несмотря на возможность заказать спортивную версию модели с ветровым стеклом в гоночном исполнении. Зато на родстерах 300 SL и купе с «крылом чайки» выступали многочисленные пилоты-частники — как в Европе, так и в США. То же самое можно сказать и о некоторых странах Южной Америки, где марка Mercedes-Benz пользовалась особой популярностью. Двойная победа команды Душ Сантуш/Уэрта на родстерах 300 SL в шоссейных гонках Каракас-Кумана-Каракас (Венесуэла) имела большой резонанс и в Европе.

После такого успеха дизельные седаны Mercedes окончательно снискали себе славу спортивных машин. С их «вялым» (по общему мнению) дизельным двигателем они преодолели дистанцию 13 600 км со средней скоростью ни много ни мало 80,6 км/ч.

Серийные автомобили Mercedes часто выходили на старт и в Африке. Так, в апреле 1958 года двое британцев на Mercedes 219 одержали победу в ралли по Восточной Африке East African Coronation. На Mercedes 219 и 220 с 6-цилиндровым двигателем успешно выступали многочисленные частные гонщики, в том числе в ралли Rheinlandfahrt, организованном ADAC в 1954 году.

Команда Гедум/Кюлинг заняла в 1955-м третье место в ралли Монте-Карло, а команда Шок/Моль — пятое место в общем зачете. В ралли Спа-София-Льеж победу одержала заводская команда, выступавшая на трех автомобилях Mercedes-Benz 220a. В том же году частный гонщик Вернер Энгель на еще одном «двухсот двадцатом» завоевал звание чемпиона в Европейском туринговом чемпионате.

East African Coronation Rally, апрель 1958 года.
Команда победителей: выступавшие по частной заявке Джон Мануссис и Кит Саваж на Mercedes-Benz 219 у контрольной точки.

В 1956-м Вальтер Шок и Рольф Моль заняли второе место в ралли Монте-Карло, лишь незначительно уступив Jaguar, а Ханс Гердум победил в международной гонке ADAC-Wintersternfahrt.

Двойная победа в Южной Америке

Эрвин Бауэр, двигаясь со средней скоростью 116,52 км/ч, в проливной дождь одержал победу в гонке Милле Милья в классе специальных туринговых автомобилей. После интенсивного тюнинга 4-дверный седан



Сборка рулевой колонки

Колеса радиоуправляемой модели подвергаются большим нагрузкам, что обусловлено высокой жесткостью покрытия. Нагрузки особенно опасны для передних колес, поскольку они соединены с рулевой системой. Для защиты рулевой системы разработана специальная конструкция.

С этим выпуском вы получили семнадцать новых деталей вашего радиоуправляемого Mercedes DTM, необходимых для сборки сложного механизма – рулевой колонки с рулевой защитой.

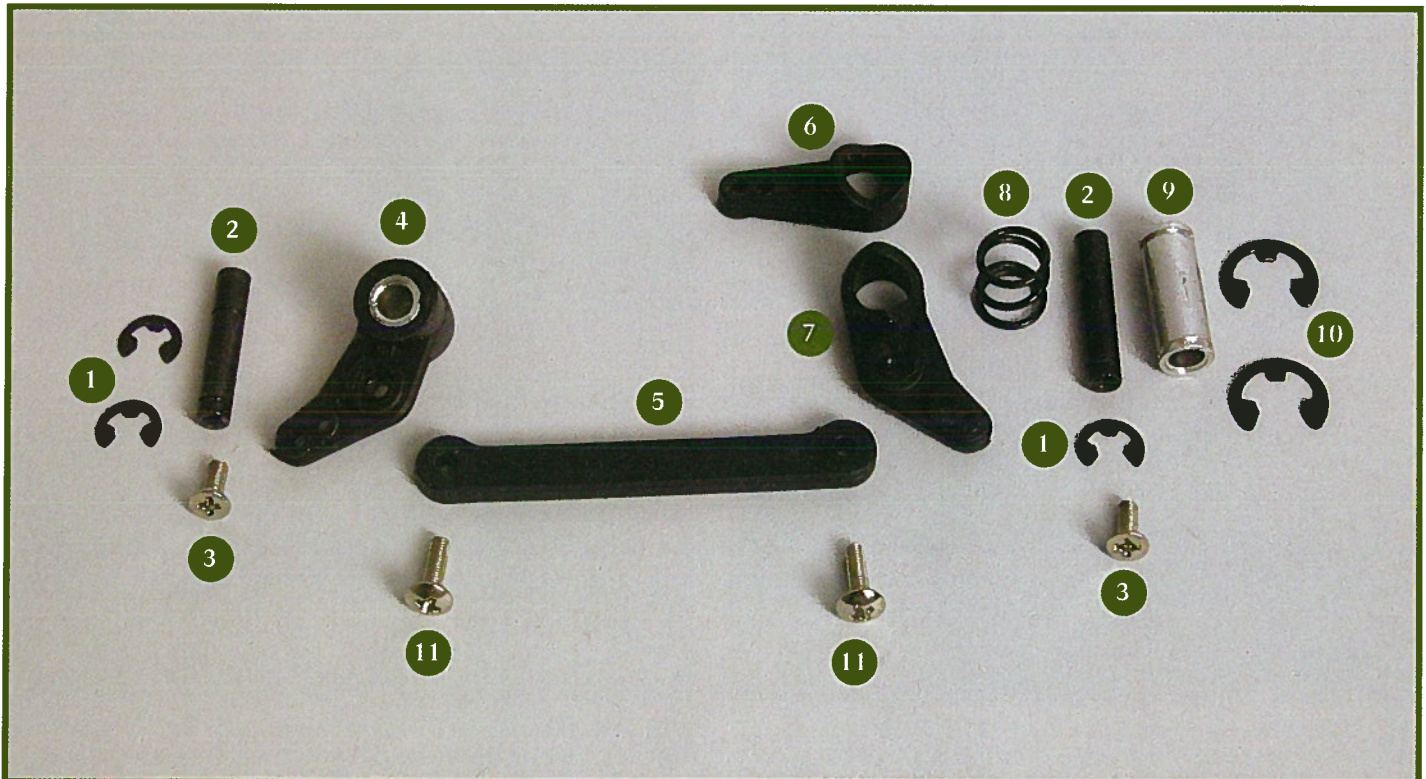
Сегодня нам предстоит серьезная, продолжительная сборка. Но если вы будете в точности следовать инструкции и сверяться с приведенными фотографиями, проблем возникнуть не должно.

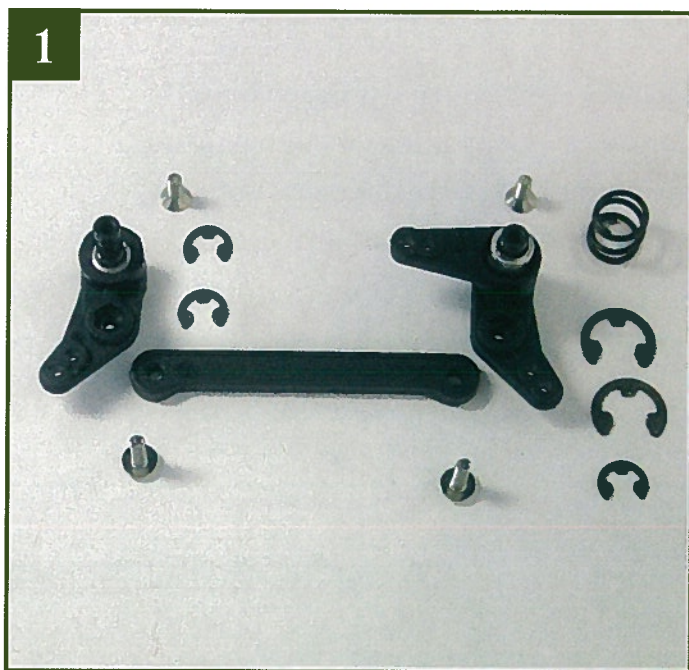
- 1 Шайба стопорная пружинная 4 мм (3 шт.)
- 2 Цилиндр рулевой колонки (2 шт.)
- 3 Потайной винт с крестообразным шлицем 3×8 мм (2 шт.)
- 4 Качалка рулевой колонки С
- 5 Тяга рулевой колонки
- 6 Качалка рулевой колонки А
- 7 Качалка рулевой колонки В
- 8 Пружина
- 9 Серебристый цилиндр рулевой колонки
- 10 Шайба стопорная пружинная 7 мм (2 шт.)
- 11 Винт с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

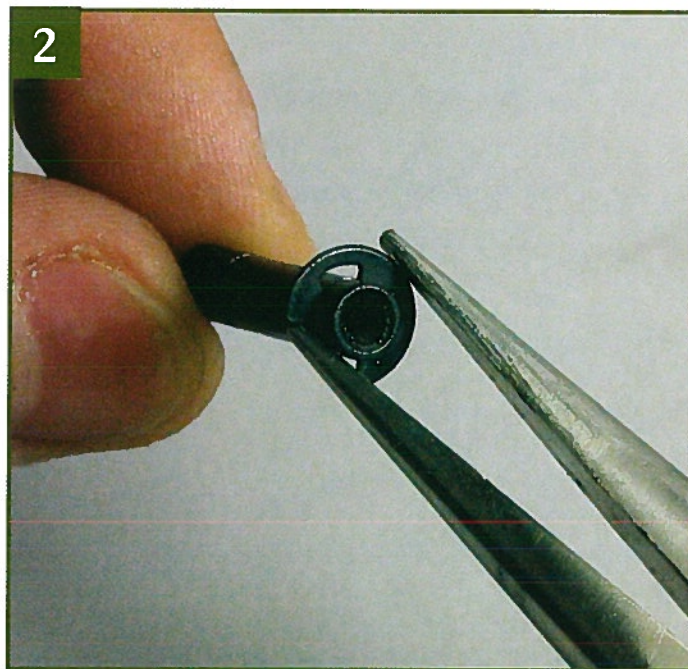
Для сборки вам потребуется:

- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

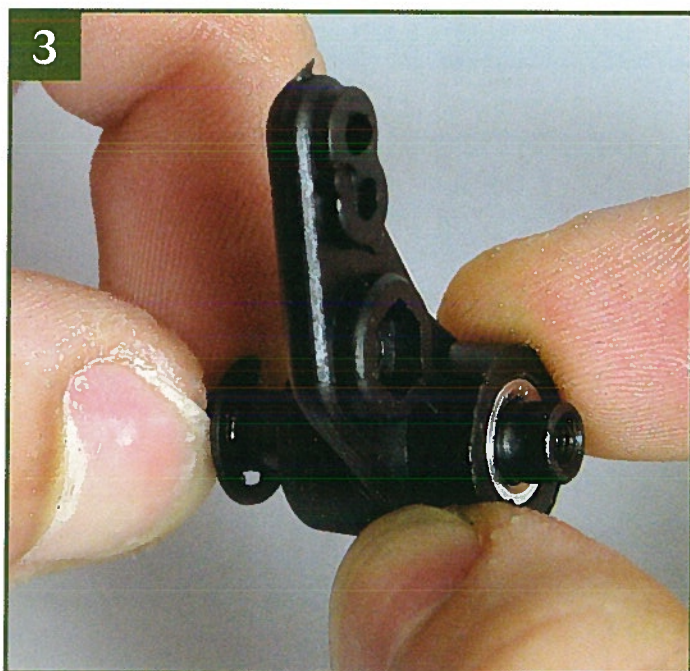




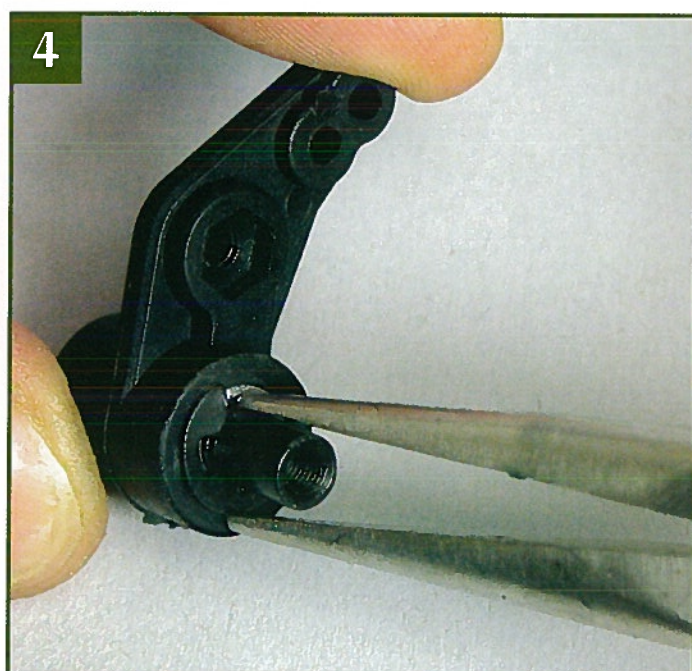
1 Прежде чем начать сборку, выложите детали, полученные с этим выпуском, как показано на фото. Познакомьтесь с их правильным расположением.



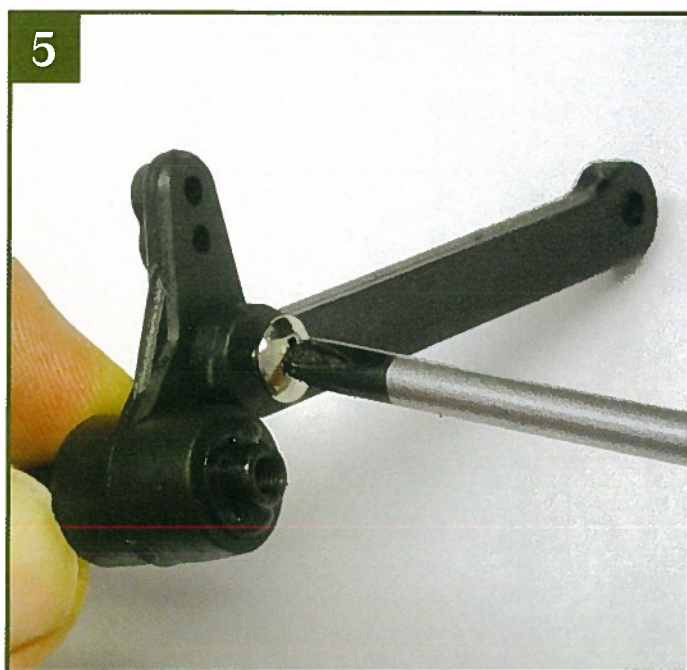
2 Возьмите черный цилиндр рулевой колонки. Используя длинногубцы, наденьте стопорную пружинную шайбу 4 мм на желобок на конце цилиндра.



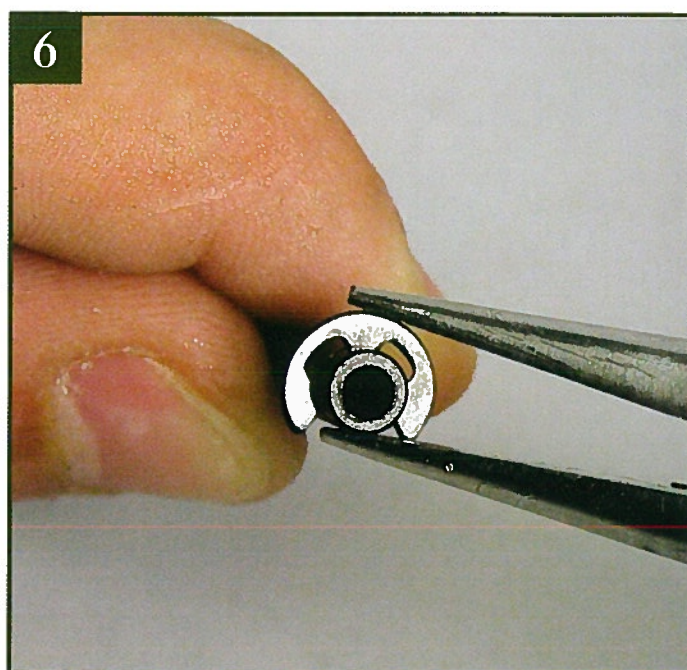
3 Вставьте цилиндр с установленной на него стопорной пружинной шайбой в качалку рулевой колонки С, как показано на фото.



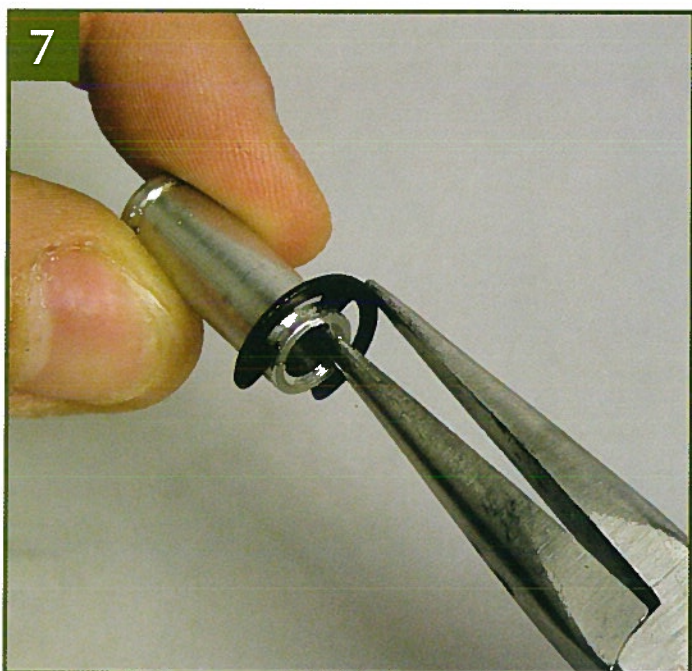
4 Чтобы закрепить цилиндр внутри качалки, установите на него вторую стопорную пружинную шайбу 4 мм, используя второй желобок.



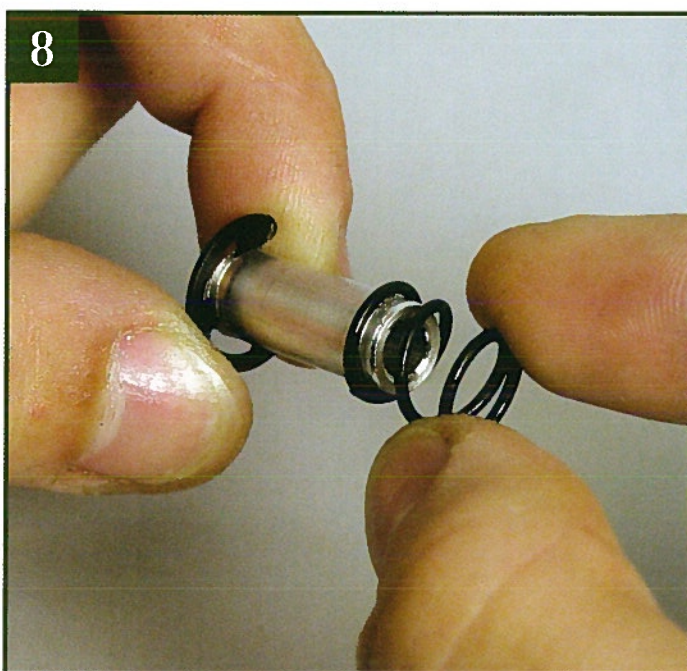
5 Соедините качалку с тягой рулевой колонки при помощи винта с крестообразным шлицем 3×10 мм. Затяните винт до упора, после чего ослабьте его на один оборот, чтобы обеспечить необходимый зазор между частями.



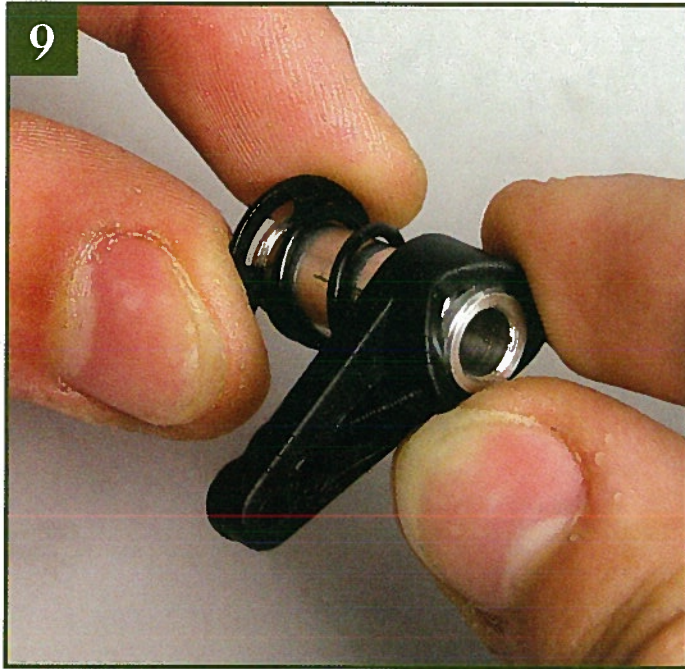
6 Возьмите второй черный цилиндр рулевой колонки. Наденьте стопорную пружинную шайбу 4 мм на желобок на конце цилиндра.



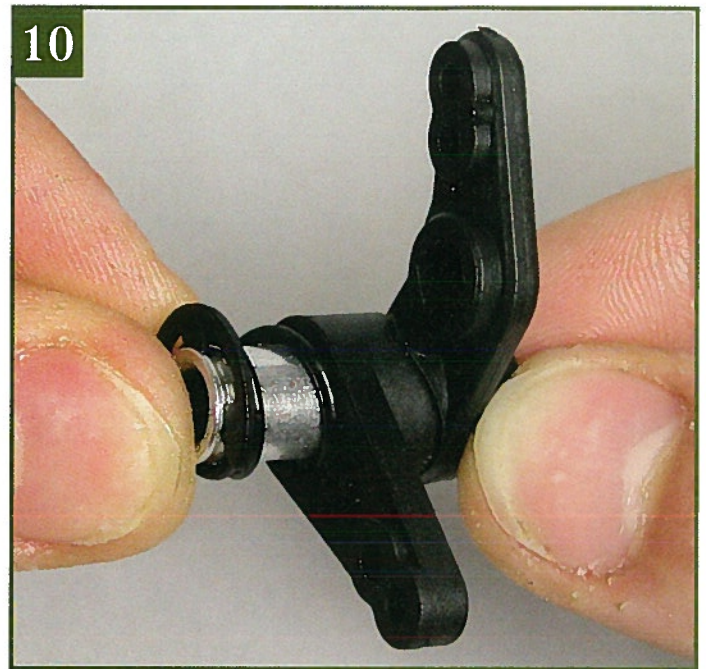
7 Возьмите серебристый цилиндр рулевой колонки и наденьте стопорную пружинную шайбу 7 мм на желобок на одном из его концов.



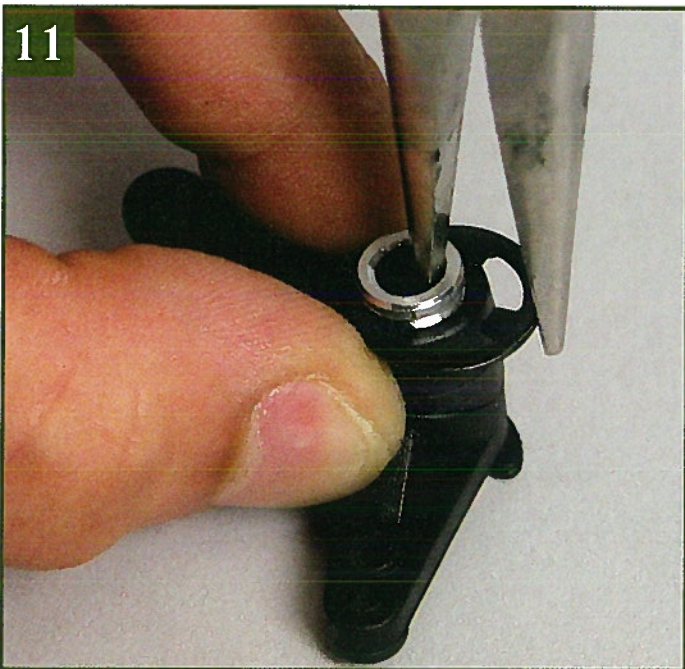
8 Заведите на серебристый цилиндр рулевой колонки пружину и уприте ее в установленную нами стопорную пружинную шайбу.



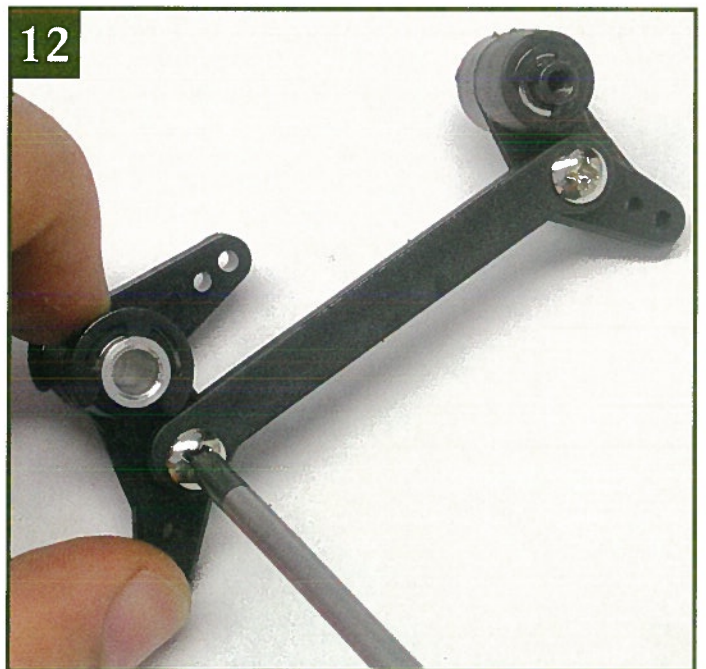
9 Установите качалку рулевой колонки А на пружину. Сверьтесь с фото, чтобы обеспечить правильное взаимное расположение деталей.



10 Возьмите качалку рулевой колонки В. Установите эту деталь на качалку рулевой колонки А. Угловые профили двух деталей должны совпасть.



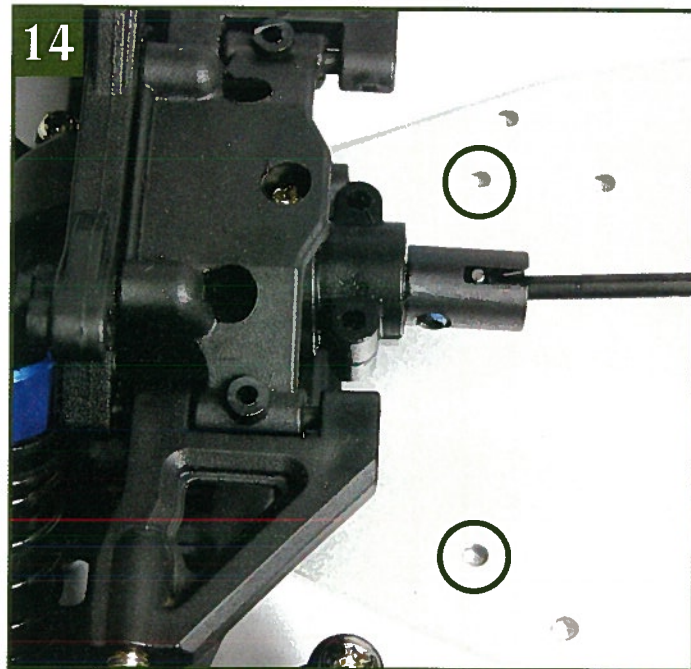
11 Надавите на рулевую колонку В и удерживайте пружину в сжатом состоянии, чтобы установить вторую стопорную пружинную шайбу 7 мм на свободный желобок серебристого цилиндра.



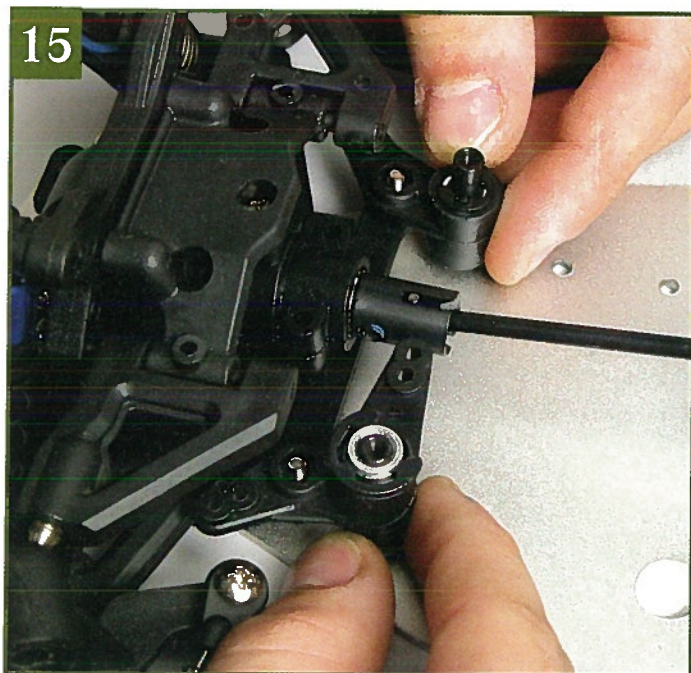
12 Соедините свободный конец тяги рулевой колонки с рычагом качалки рулевой колонки В с помощью винта 3×10 мм. Затяните винт до упора, затем ослабьте его на один оборот, чтобы обеспечить зазор между частями.



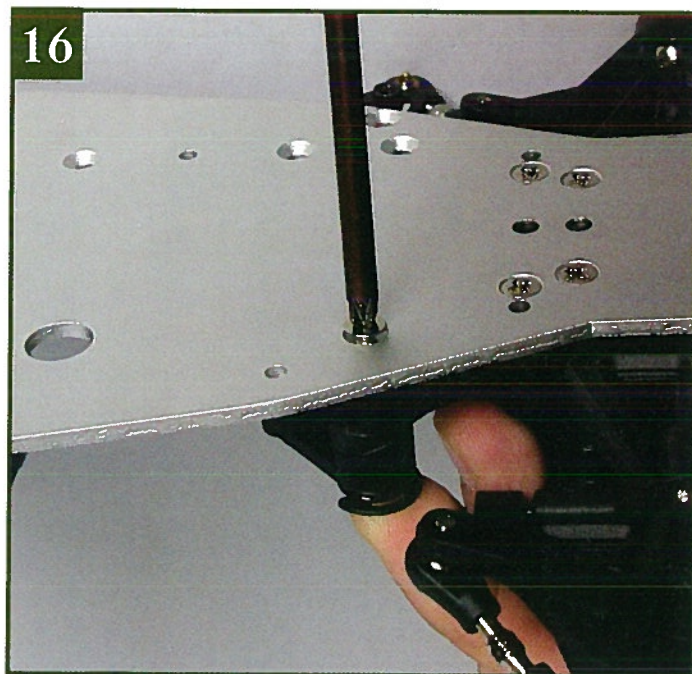
13 Положите рулевую колонку в сборе на рабочий стол, как показано на фото. Вставьте черный цилиндр рулевой колонки с надетой на него стопорной пружинной шайбой (см. шаг 6) в серебристый цилиндр.



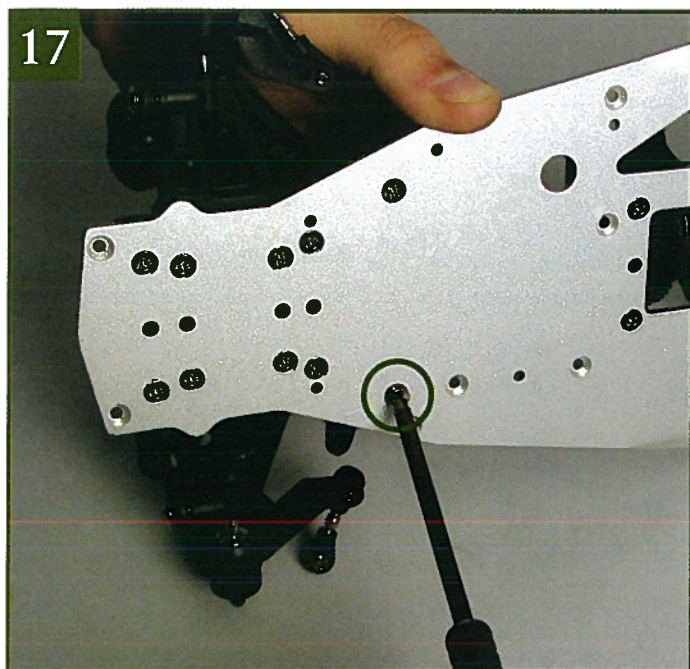
14 Возьмите раму вашей радиоуправляемой модели. На фото обозначены два отверстия, необходимые для закрепления рулевого механизма (обведено зеленым).



15 Установите рулевую колонку в сборе, как показано на фото. Обратите внимание, что рулевая колонка должна располагаться под передним валом трансмиссии.



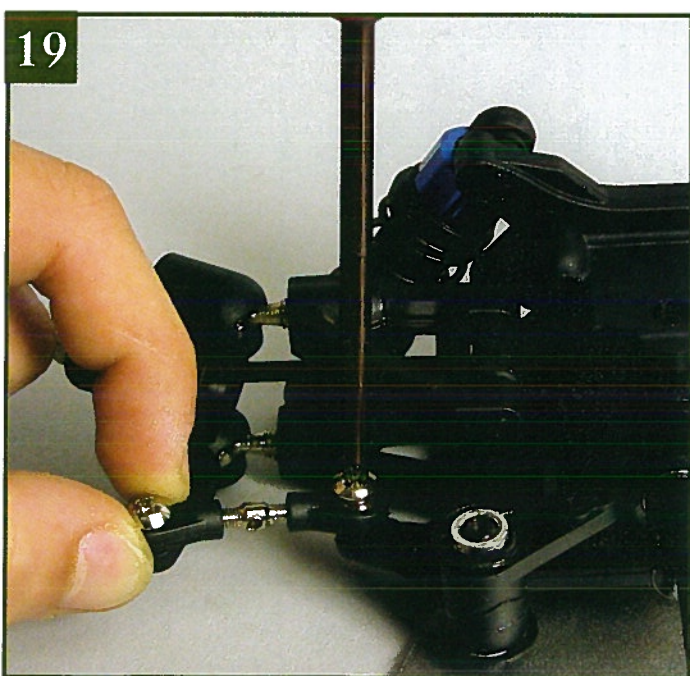
16 Воспользуйтесь одним из двух потайных винтов 3×8 мм, чтобы закрепить один из концов механизма на раме при помощи крестовой отвертки.



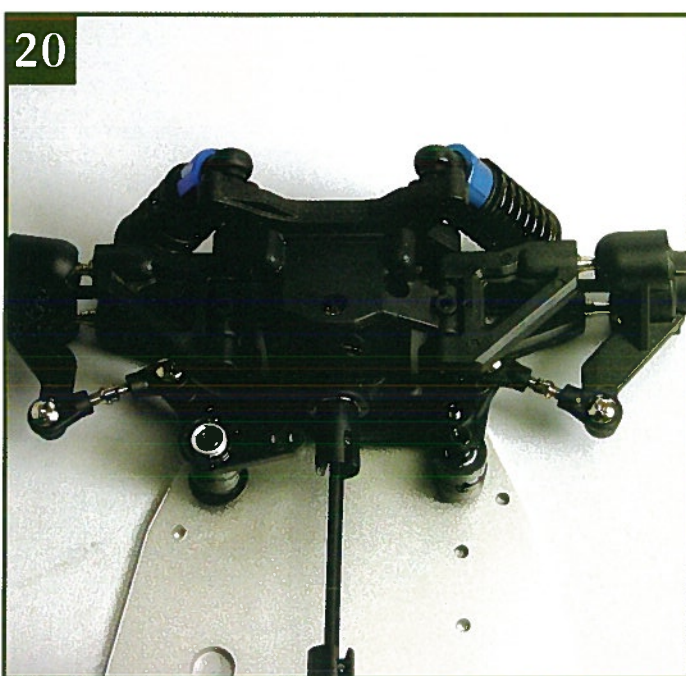
17 Удостоверившись в правильности положения рулевой колонки в сборе, вставьте второй потайной винт 3×8 мм в обведенное зеленым отверстие и затяните его до упора.



18 Возьмите два винта с крестообразным шлицем 3×10 мм из № 40, совместите внешнее отверстие на правом рычаге рулевой колонки с концом рулевой тяги. Соедините их винтом 3×10 мм.



19 Повторите операцию, описанную в шаге 18, используя второй винт 3×10 мм для соединения рулевой тяги с левым рычагом рулевой колонки.



20 На фото вы видите результат сборки. Советуем удостовериться в правильности работы рулевого механизма в сборе и рулевой колонки с рулевой защитой.

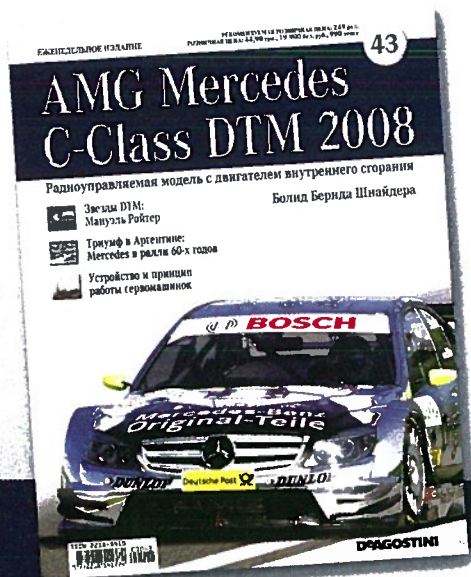
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Вы получили семнадцать новых деталей вашего радиоуправляемого Mercedes DTM. Сегодня мы займемся сборкой сложного механизма – рулевой колонки с рулевой защитой.



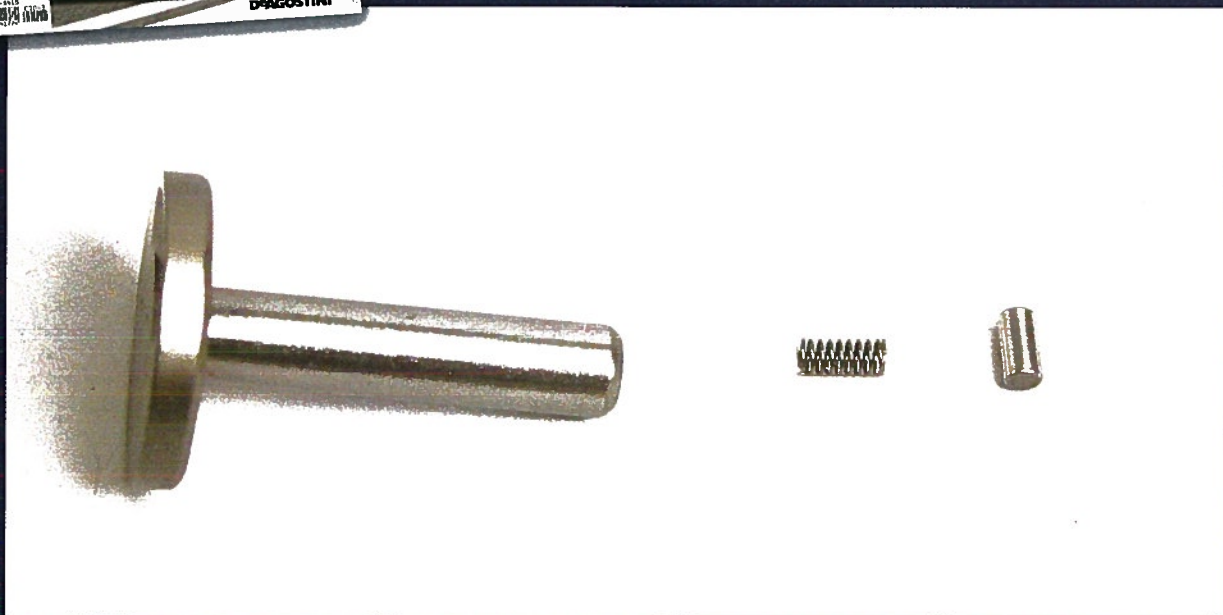
В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 43)

и комплект деталей:

- вал стартера
- пружина
- штифт.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



На протяжении 20 лет пилот Mercedes

Мануэль Ройтер восхищал поклонников автоспорта своим водительским мастерством.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 60-е годы автомобили Mercedes-Benz

с успехом выступали в популярных континентальных ралли.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим детали, полученные с этим выпуском, и займемся установкой стойки крепления задней бабочки.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Мы познакомимся с устройством и принципом работы сервомашинки модели Mercedes DTM.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774