

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Гоночные трассы DTM:
Муджелло

Болид Бернда Шнайдера



Рекордсмен в четвертом поколении:
Mercedes-Benz C 111/IV 1979 года



Завершение
сборки сцепления



ISSN 2218-5410



9 772218 541774



DEAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

48

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Пятикилометровая гоночная трасса в итальянском Муджелло, расположенном к северу от Флоренции, считается одной из самых сложных в календаре DTM. 129-130

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Итогом многолетних технологических разработок компании Daimler-Benz AG стал Mercedes-Benz C 111/IV 1979 года. Этот автомобиль, созданный для установления рекордов, был способен развивать скорость более 500 км/ч. 173-176

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Прилагающиеся к этому выпуску детали относятся к системе сцепления вашей радиоуправляемой модели. Используя эти детали, мы завершим сборку сцепления. 155-160



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №48, 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 «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 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»
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостині»

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор 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: 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 01.11.2011

Гоночные трассы DTM: автодром Муджелло

Гоночная трасса Муджелло расположена к северу от Флоренции, в самом сердце Тосканы. Но гонщикам некогда любоваться красивыми пейзажами. Из-за многочисленных поворотов разного радиуса трасса длиной 5,245 км считается одной из самых сложных в календаре DTM.

Как и другие классические гоночные трассы, международный автодром в Муджелло был построен на заре автоспорта. Первая трасса длиной 66 км была открыта

в 1914 году – это стало своеобразным ответом на строительство знаменитого автодрома Тарга Флорио на Сицилии.

После Первой мировой войны трасса в Муджелло была традиционным местом встреч звезд мирового автоспорта. Десятилетия спустя, в июне 1970 года, на автодроме произошла трагедия – в результате аварии погиб маленький ребенок. После этого уличная трасса была закрыта.

23 июня 1974 года открылась новая кольцевая трасса. В 1988 году автодром приобрела компания Ferrari, чтобы использовать его в качестве испытательного полигона.

Трасса в Тоскане известна своими многочисленными сложными поворотами, где от пилотов требуется мужество,

Повороты трассы в Муджелло – суровое испытание для покрышек гоночных болидов. Одержавший победу в 2007 году экс-чемпион Формулы-1 Мика Хаккинен нашел идеальную линию.



ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: МУДЖЕЛЛО



ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ

Длина: 5245 м

Ширина: 10–14 м

Поворотов: 15

Прямых: 4

Открытие: 1914 год

Реконструкция: 1973 год

Дистанция: 33 круга (173,085 км)

Мест для зрителей: около 100 тысяч

Рекорд заезда DTM: 1.47,732 мин, Никола Ларини на Alfa Romeo 155, 29 сентября 1996 года

Первая трасса длиной 66 км была открыта в 1914 году. Авария в июне 1970 года унесла жизнь маленького ребенка. После этого уличная трасса была закрыта. 23 июня 1974 года открыта кольцевая трасса, на базе которой вырос автодром. В 1988 году международный автодром в Муджелло приобрела и модернизировала компания Ferrari.



Впечатляющие дуэли «колесо к колесу» в Муджелло случаются часто: в 2007 году за лидерство боролись Бернд Шнайдер (впереди) и Гари Паффетт.

от этой шиканы недалеко до последнего поворота и следующей за ним прямой «старт-финиш». Но сначала придется преодолеть поворот Sorrentaio и еще одну очень быструю и сложную шикану.

Тому, кто слишком близко подбирается к своему сопернику, приходится сбрасывать газ, и в результате не остается шансов на обгонный маневр. В идеале для начала маневра приближаться к идущему впереди болиду следует не раньше, чем в повороте Bucine.

Уже на следующем круге возникает новая проблема, и любая, даже самая маленькая ошибка может стоить с трудом завоеванной позиции.

самообладание и настоящее мастерство. Зато она идеально подходит для проведения кузовного чемпионата. В 1994–1996, 2007 и 2008 годах в Муджелло проводились этапы гоночной серии DTM. В числе победителей были Мика Хаккинен и Бернд Шнайдер.

Очень хорошие возможности для обгона появляются после относительно длинной прямой «старт-финиш». Здесь можно подготовиться к обгонному маневру, используя область неподвижного воздуха, создаваемую идущим впереди болидом. Тот, кто не рассчитает свои силы, столкнется с проблемами в следующем повороте – San-Donato.

Чтобы пройти примыкающие шиканы малого радиуса, требуется максимальная точность, иначе можно потерять очень много времени, которое

уже не нагнать. Кроме того, этот участок трассы, изобилующий скоростными поворотами, буквально убивает покрышки.

Каждый, кто после нескольких кругов вынужден был менять истертые покрышки, как кошмарный сон вспоминает названия поворотов – Materassi, Borgo San Lorenzo, Casanova, Savelli и Arrabiata.

Главный козырь – верная стратегия

Успешно пройти шикану Biondetti можно только в том случае, если заранее выработать стратегию поведения по отношению к идущей впереди машине, поскольку

СТАТИСТИКА DTM В МУДЖЕЛЛО

Семь из восьми побед в гонках DTM на итальянском автодроме Муджелло одержали пилоты Mercedes.

1994: Курт Тинн (поул-позиция, победитель 1-го заезда), Йорг ван Оммен (2-й заезд)

1995: Бернд Шнайдер (поул-позиция, победитель 1-го заезда), Дарио Франчитти (2-й заезд)

1996: Никола Ларини (поул-позиция, победитель 1-го заезда), Бернд Шнайдер (2-й заезд)

2007: Маттиас Экстрём (поул-позиция), Мика Хаккинен (победитель)

2008: Тимо Шайдер (поул-позиция), Джейми Грин (победитель)



Рекордсмен в четвертом поколении: автомобиль Mercedes-Benz C 111/IV 1979 года

Четвертое поколение C 111 – своеобразный итог многолетних технологических разработок компании Daimler-Benz AG. Эти автомобили, созданные для установления рекордов, способны были развивать скорость более 500 км/ч, но по соображениям безопасности эксперимент был прекращен на скорости 403,978 км/ч.



Максимальная скорость, которую когда-либо развивал C 111, составляла 328,24 км/ч. Рекордный заезд состоялся 29 апреля 1978 года на гоночной трассе в Нардо (Южная Италия).

Однако в то время уже существовал гоночный болид, по скорости превосходивший этот экспериментальный

автомобиль. И что интересно, собирали эту машину всего лишь в нескольких километрах от места, где создавался C 111.

Это был Porsche 917/30. На этой машине американец Марк Донохью, выступая на кольцевой трассе в Таладега (штат Алабама), развил максимальную скорость 355,854 км/ч.

Начало апреля 1979 года. Предназначенный для установления рекордов Mercedes-Benz C 111/IV с бензиновым двигателем V8 совершает первые пробные круги в Нардо. За рулем болида – доктор Ханс Либольд.

Группа инженеров во главе с доктором Либольдом, руководившим всеми проектами, связанными с C 111, восприняла это как вызов. Тем не менее,



Кокпит болида для установления рекордов был сделан специально для доктора Либольда. Учитывая состояние покрышек, последняя миссия С 111 была завершена через 26 минут и 18 секунд.

дальнейшее увеличение мощности 3-литрового дизельного двигателя С 111/III оказалось невозможным.

Но в линейке двигателей Mercedes-Benz были и другие моторы, которые могли быть использованы для суперкара С 111. С одной оговоркой: для того чтобы развить желаемую скорость, требовалась мощность 500 л.с., которую на тот момент не выдавал даже самый большой серийный силовой агрегат Mercedes — 4,5-литровый V8 (M117), устанавливавшийся на модель 450 SE.

Мотор рабочим объемом 6,3 л, «родственник» Mercedes-Benz 600, развивал всего лишь 225 л.с. при 5000 об/мин.

Перед инженерами-двигателистами — доктором Херманном Хиретом и Гертом Витхальмом — была поставлена задача разработать компрессор для этого агрегата. Как и в случае с дизельным двигателем, было решено использовать турбонагнетатель отработавших газов. До настоящего времени инженеры использовали такие агрегаты в целях повышения экономичности двигателей и снижения токсичности выхлопов. В M117, предназначенном для установления мирового рекорда, речь шла только об увеличении мощности.

Поскольку автомобиль не мог оснащаться интеркулером (чтобы не ухудшать аэродинамику), возникла проблема с охлаждением двигателя, разогревавшегося до сверхвысоких температур. Было



решено уменьшить коэффициент сжатия. Поэтому диаметр цилиндров был увеличен до 95 мм, в результате чего рабочий объем составил 4820 см³. Заполненные натрием стержни клапанов использовались для улучшения отвода тепла.

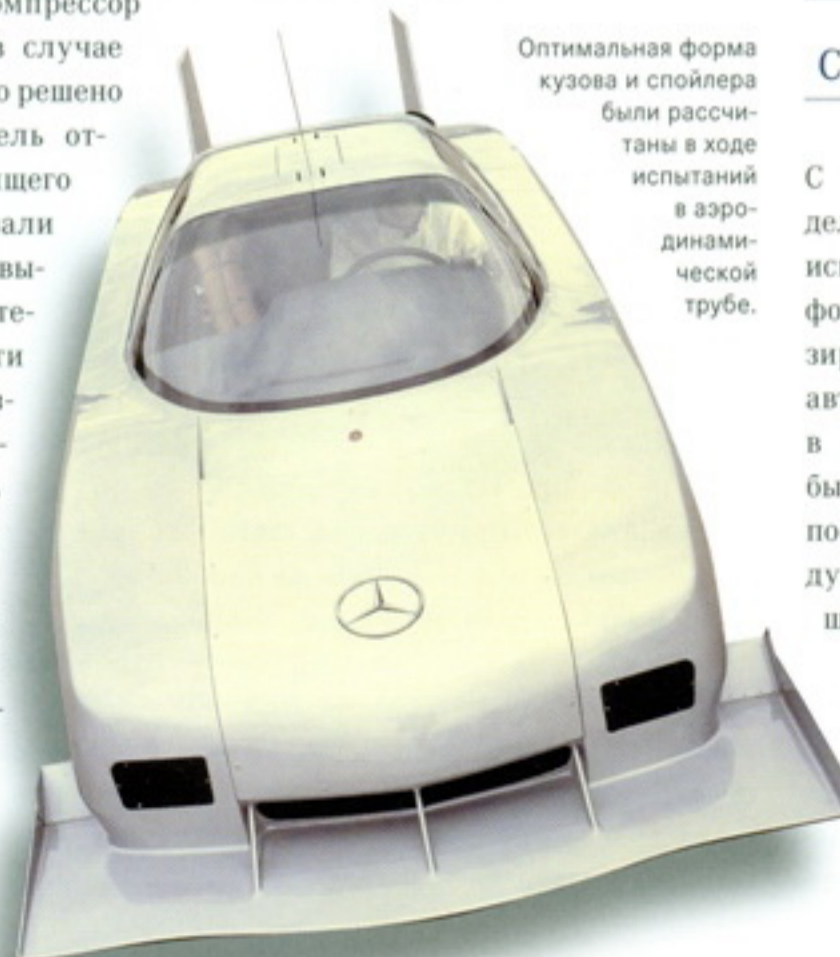
В расположенной над двигателем накопительной камере топливная смесь сжималась под воздействием двух турбонагнетателей, изготовленных фирмой Kühnle, Kopp & Kausch (ККК).

Теперь на 6200 оборотах V8 развивал мощность 500 л.с., а максимальный крутящий момент составлял 599 Нм при 5250 об/мин.

Впервые с 1939 года на испытательных стендах Daimler-Benz снова занял место бензиновый двигатель с турбонаддувом такого диапазона мощности, который ранее был доступен только мотору M154, предназначенному для гонок Гран-при.

Совершенная аэродинамика

С 111/IV был разработан на базе модели С 111/III, однако по результатам испытаний в аэродинамической трубе форма кузова была несколько оптимизирована. Более ровный и тупой «нос» автомобиля и два задних «плавника» в качестве стабилизаторов должны были повысить скорость при движении по прямой, а установленный под воздухозаборником системы охлаждения широкий передний спойлер — увеличить прижимную силу. Расположенные выше отверстия по обеим сторонам, которые на первый взгляд можно было принять за фары, использовались для подачи воздуха к двум масляным радиаторам.



Оптимальная форма кузова и спойлера были рассчитаны в ходе испытаний в аэродинамической трубе.

Заднюю часть кузова удлиннили, в результате общая длина автомобиля составила 6,2 м. Два отверстия в уходящей назад под углом крыше купе использовались для выхода выхлопных газов.

Левый задний спойлер был снабжен дополнительной боковой деталью, значительно облегчавшей прохождение левых поворотов. В ходе испытаний в аэродинамической трубе внимание также уделялось воздействию бокового ветра, который постоянно возникал на широких равнинах Нардо. Таким образом, коэффициент аэродинамического сопротивления С 111/IV составил $C_x = 0,182$. Можно вспомнить болид Mercedes-Benz, устанавливавший рекорды в 1937–1938 годах, на котором Рудольф Караччиола, выступая против Бернда Роземайера

на Auto Union, развил на прямом участке автобана максимальную скорость 432,3 км/ч. Так вот, С 111/IV отличался от этого болида меньшей площадью лобовой поверхности и, прежде всего, уменьшенными колесами.

Срок службы покрышек — 30 минут

Проблемы возникли с шинами: обычные покрышки не выдерживали длинную дистанцию и высокую скорость — более 350 км/ч. В конечном счете фирма Michelin вызвалась изготовить сверхширокие 15-дюймовые радиальные шины. Правда, они были способны работать всего 30 минут. Было изготовлено 20 таких комплектов.

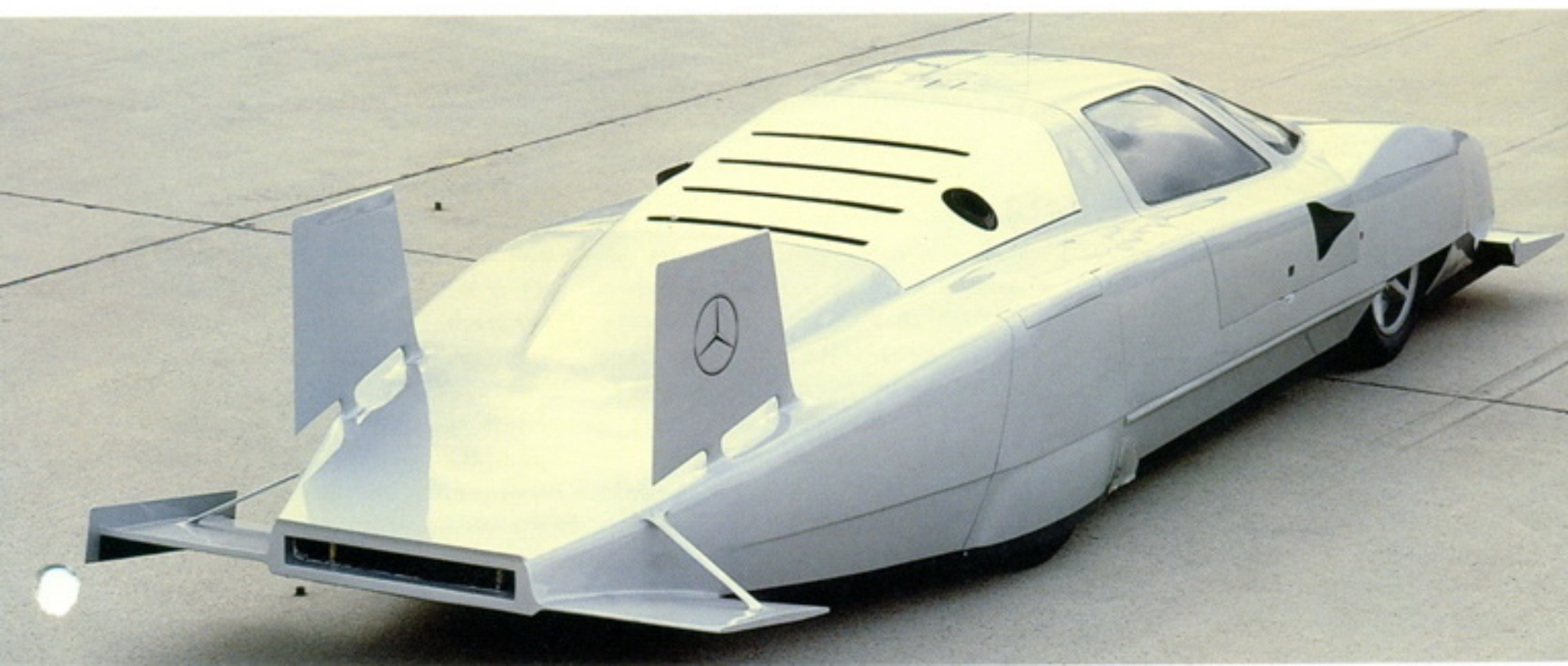
Подготовка к новому рекордному заезду была проведена с характерной для Mercedes тщательностью:

на разработчиков не давили ни сроки, ни конкуренция, поэтому можно было не торопиться. Однако необходимо было вписаться в гоночный календарь Нардо 1979 года, выбрать подходящий для установления рекорда сезон, месяц и день. В результате остановились на 5 мая.

К тому времени конструкции С 111 исполнилось 10 лет. Это тоже был своеобразный рекорд: в таком «возрасте» в свое время выступал только легендарный Blitzen-Benz, созданный задолго до Первой мировой войны и нарезавший свои последние скоростные круги под управлением Франца Хернера в 1923 году.

В свое время Хернер был единственным пилотом, которому можно было доверить автомобиль, способный разогнаться до 210 км/ч, поэтому и для С 111/IV в качестве пилота мог рассматриваться только доктор Ханс Либольд. Он с самого начала руководил проектом С 111 и как никто другой знал все версии автомобиля, созданные

С 111/IV в Унтертюркхайме. Две выхлопные трубы в верхней части капота отводили отработавшие газы из кузова длиной 6,2 м.



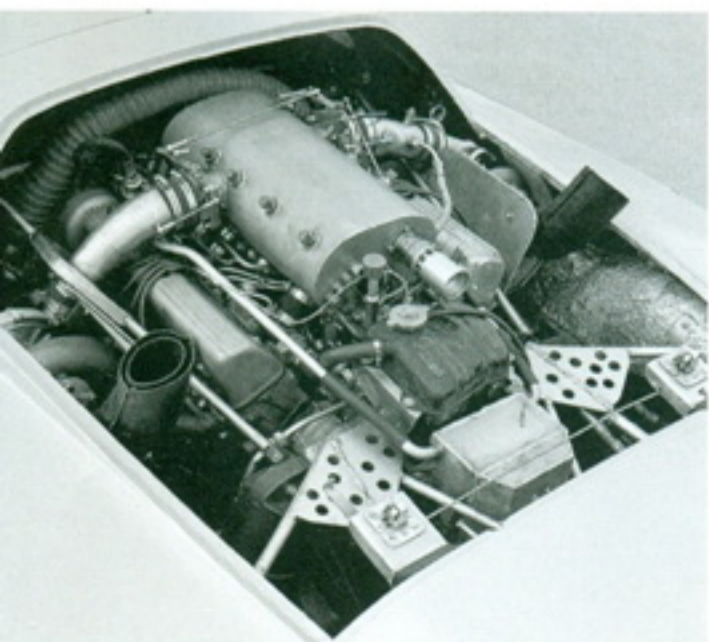


за прошедшее десятилетие. Он поставил перед собой задачу побить все рекорды — пройти дистанцию до 100 миль менее чем за 27 минут.

Новые рекорды

Если бы покрышки выдерживали максимальные скорости, можно было бы уложиться и в 20 минут. Ведь теоретически C 111/IV был способен развивать скорость от 450 до 500 км/ч. Однако рекорды на дистанциях 10 и 100 км и 10 и 100 миль были установлены на средней скорости 375,670 км/ч. Самое быстрое абсолютное время было зафиксировано на отметке 403,978 км/ч.

Через 26 минут и 18 секунд доктор Либольд закончил гонку. Ему удалось на C 111 побить мировой рекорд, установленный Марком Донохью, и продолжить славные традиции установления рекордов Mercedes-Benz, прервавшиеся в 1939 году. С тех пор никто на европейском континенте не достигал скорости более 400 км/ч.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ C 111/IV, УСТАНОВИВШИЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ В 1978 ГОДУ

ДВИГАТЕЛЬ: расположенный за сиденьями двигатель V8 Тур M117, четырехтактный, жидкостного охлаждения; диаметр цилиндра 95×85 мм, блок цилиндров из серого чугуна со съемной головкой блока цилиндров из легкого сплава; 5-опорный коленчатый вал, циркуляционная система смазки, один верхний распределительный вал

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 4820 см³

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 6,0:1

ПРИВОД: двухрядная цепь

КЛАПАНЫ: по одному приводимому коромыслом впускному, одному выпускному клапану и одной свече зажигания на цилиндр

ПОДАЧА ТОПЛИВА: механическая система впрыска во впускной коллектор (Bosch K-Jetronic), два турбонагнетателя отработавших газов ККК, электрический подкачивающий насос; стартер Bosch

ПОРЯДОК РАБОТЫ ЦИЛИНДРОВ:

1-5-4-8-6-3-7-2

МОЩНОСТЬ: 500 л.с. при 6200 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 599 Н·м при 5250 об/мин

ПЕРЕДАЧА КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА:

3-дисковое сухое сцепление, 5-ступенчатая механическая коробка передач (ZF). Общее передаточное отношение на пятой передаче — 1,87; электрическая блокировка передачи заднего хода

ШАССИ: сварная несущая платформа из стального листа, коробчатый профиль

КУЗОВ: двухдверный пластмассовый кузов с элементами жесткости из углеволокна,

двери «крыло чайки», одно сиденье. Алюминиевая крыша с удлиненной задней частью кузова над алюминиевыми трубами. Передний спойлер, задний спойлер, стабилизаторы в задней части кузова

ТОРМОЗА: двухконтурная гидравлическая тормозная система с приводом на передние и задние колеса (тормоза вентилируемые дисковые, усилитель тормозов), легкосплавные барабаны (Alfin) с турбированным охлаждением, ручной тормоз, воздействующий на задние колеса

ПОДВЕСКА: впереди — двойные треугольные поперечные рычаги, винтовые пружины, газонаполненные телескопические амортизаторы (Bilstein), торсионный стабилизатор поперечной устойчивости; сзади — диагональный мост с независимой подвеской колес, три поперечных и два продольных рычага на колесо, газонаполненные телескопические амортизаторы (Bilstein), компенсационные винтовые пружины

КОЛЕСА: легкосплавные дисковые, впереди — 8×15", сзади — 8,5×15", шины впереди 200/630-15 и сзади 230/670-15

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: колесная база 2720 мм, колея передняя/задняя 1260/1320 мм

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: 6200×1715×1045 мм

ОБЩАЯ МАССА: 1400 кг

КОЭФФИЦИЕНТ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ: C_x = 0,182

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 70 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 405 км/ч

Слишком дорогое удовольствие?

Доктор Либольд мог бы построить автомобиль, способный преодолеть скоростной рубеж в 500 км/ч, — модель C 111/V. В стенах конструкторского бюро Mercedes-Benz этот вопрос действительно обсуждался. Была даже изготовлена и опробована в аэродинамической трубе гипсовая модель.

Это должен был быть одноместный автомобиль, более длинный, чем

Двигатель V8, созданный на базе серийного M117 для C 111/IV, развивал мощность 500 л.с. при 6200 об/мин.

болид, установивший рекорд в мае 1979 года, с более низким кузовом, новым шасси и новой ходовой частью. Параллельно Герт Витхальм работал над созданием работающего на спирту 5-литрового двигателя V8 мощностью 800 л.с. Компания Michelin снова заявила о готовности заняться «вопросом шин». Проект получил одобрение технического директора, профессора Вернера Брайтшвердта.

Однако совет директоров Daimler-Benz AG решил, что демонстрация автомобиля, развивавшего скорость 500 км/ч, в рекламных целях не окупит всех материальных затрат, поскольку серийный выпуск C 111 не планировался. Так, отнюдь не по техническим причинам, завершилась эра C 111.

Завершение сборки сцепления

С этим выпуском вы получили семь новых деталей вашей радиоуправляемой гоночной модели – кулачки сцепления, пружины кулачков сцепления и гайку маховика. Используя эти детали, мы завершим сборку сцепления.

Детали, прилагающиеся к этому выпуску, относятся к сцеплению – механическому устройству, регулирующему передачу крутящего момента и обеспечивающему плавное трогание и нормальное функционирование трансмиссии. Под действием центробежной силы три кулачка сцепления, смещение которых регулируется тремя пружинами,

выдвигаются наружу, зацепляясь за колокол сцепления и передавая крутящий момент на трансмиссию.

Используя полученные детали, мы завершим сборку сцепления. Сама сборка не должна вызвать у вас затруднений, но мы советуем в точности следовать инструкциям и сверяться с фотографиями.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

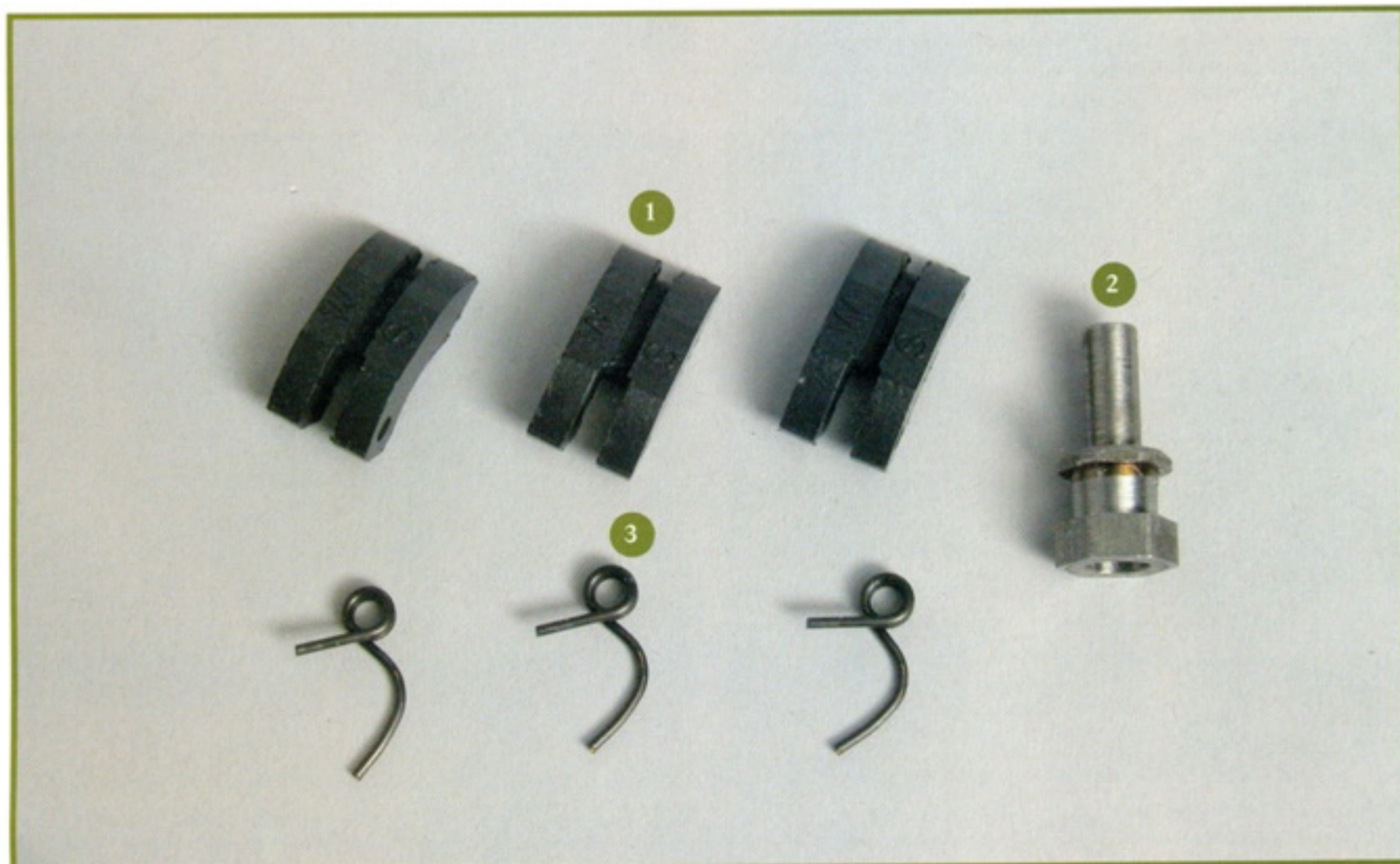
Для сборки вам потребуются:

- ТОРЦЕВОЙ КЛЮЧ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ
- ШЛИЦЕВАЯ ОТВЕРТКА
- ДЛИННОГУБЦЫ

1 Кулачок сцепления (3 шт.)

2 Гайка крепления маховика

3 Пружина кулачка сцепления (3 шт.)

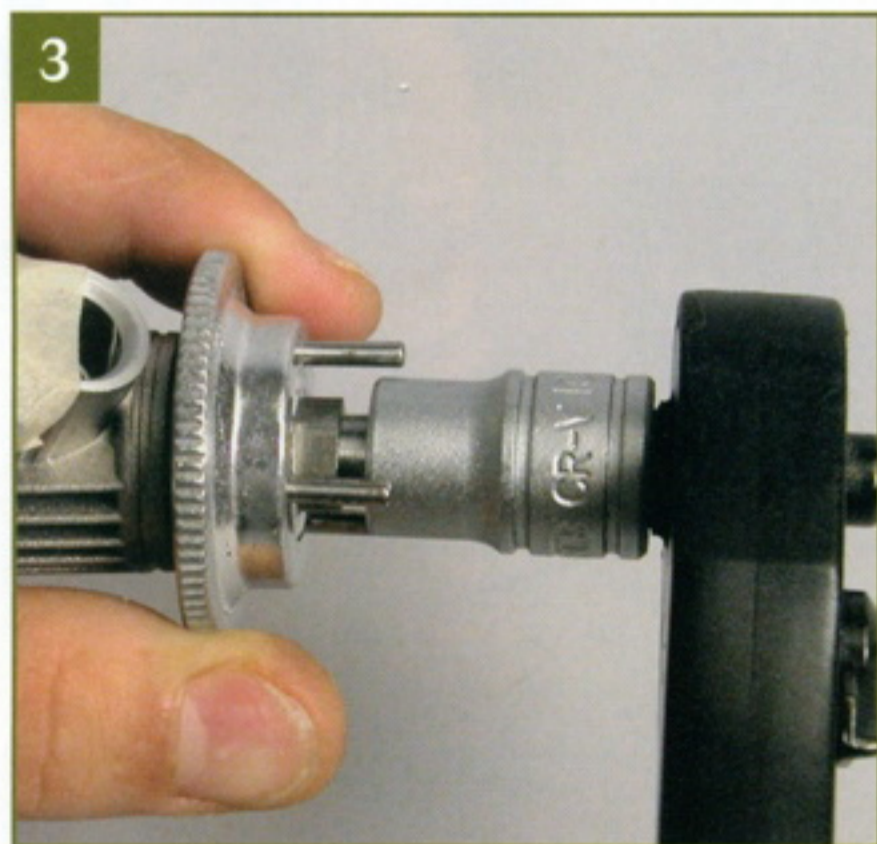




1 Возьмите картер двигателя. Удостоверьтесь, что маховик стоит на своем месте — на конической латунной втулке на коленном валу. Затяните гайку крепления маховика на конце коленного вала с резьбой так, как показано на фото.



2 Заведите гайку на резьбу и затяните ее вручную.



3 Крепко удерживая маховик одной рукой, затяните гайку при помощи соответствующего инструмента, например, ключа с трещоткой.



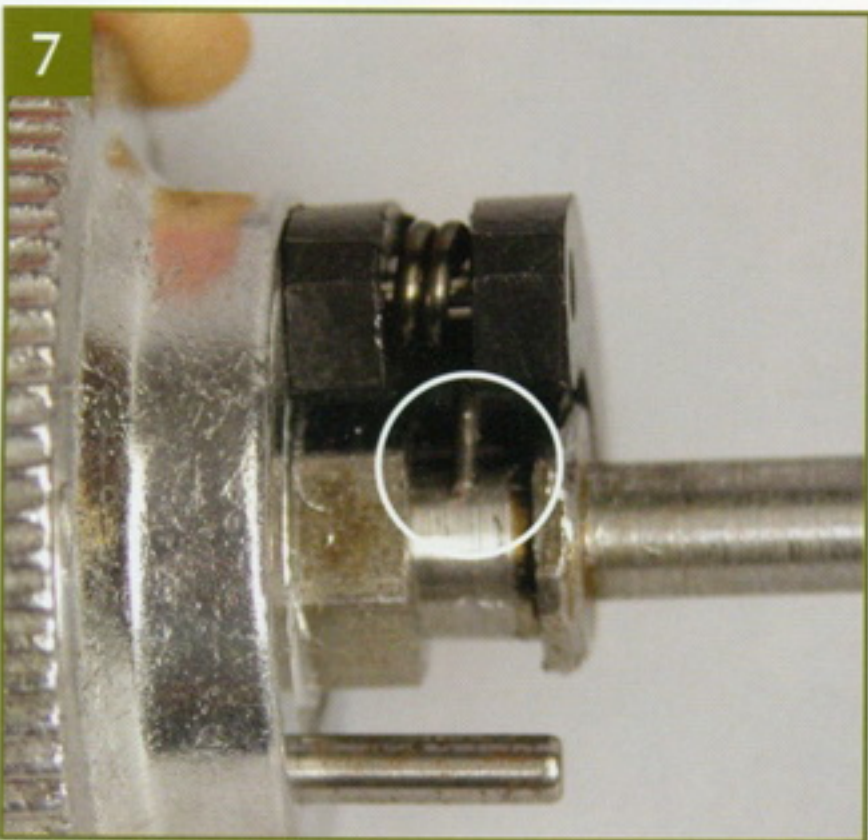
4 Посмотрите внимательно на кулачок сцепления. На нем есть поперечное отверстие под штифт маховика и продольный желобок под пружину.



5 Удерживая кулачок сцепления одной рукой, установите пружину в соответствующее отверстие при помощи длинногубцев. Следите за тем, чтобы отверстия кулачка и пружины совпали.



6 Поставив пружину, установите кулачок сцепления на маховик. Заведите один из штифтов в установочное отверстие. Удостоверьтесь, что короткий конец пружины касается гайки точно так же, как это показано на фото (белая стрелка).



7 На фото вы видите результат правильно произведенной установки кулачка сцепления и пружины. Воспользуйтесь отверткой в качестве рычага, чтобы вывести пружину в нужную позицию.



8 Осторожно приподнимите первый кулачок сцепления, чтобы установить второй. С помощью отвертки отожмите первый кулачок от гайки маховика сцепления.



9

9 При помощи отвертки поставьте пружину второго кулачка в правильное положение.



10

10 Порядок установки третьего и последнего кулачка сцепления такой же, как и второго.



11

11 Возьмите колокол сцепления в сборе из № 46.



12

12 Снимите липкую ленту и вытащите болт с головкой под шестигранник, две большие шайбы и одну маленькую.



13 Положите картер двигателя таким образом, чтобы сцепление смотрело вверх. Используйте пару длинногубцев, чтобы установить на гайку одну из двух больших шайб.



14 Установите на место колокол сцепления. Удостоверьтесь, что штифт гайки прошел через установленные ранее подшипники.



15 Убедитесь в правильном положении подшипника, установленного на колокол сцепления. При необходимости опустите его вниз, как показано на фото.

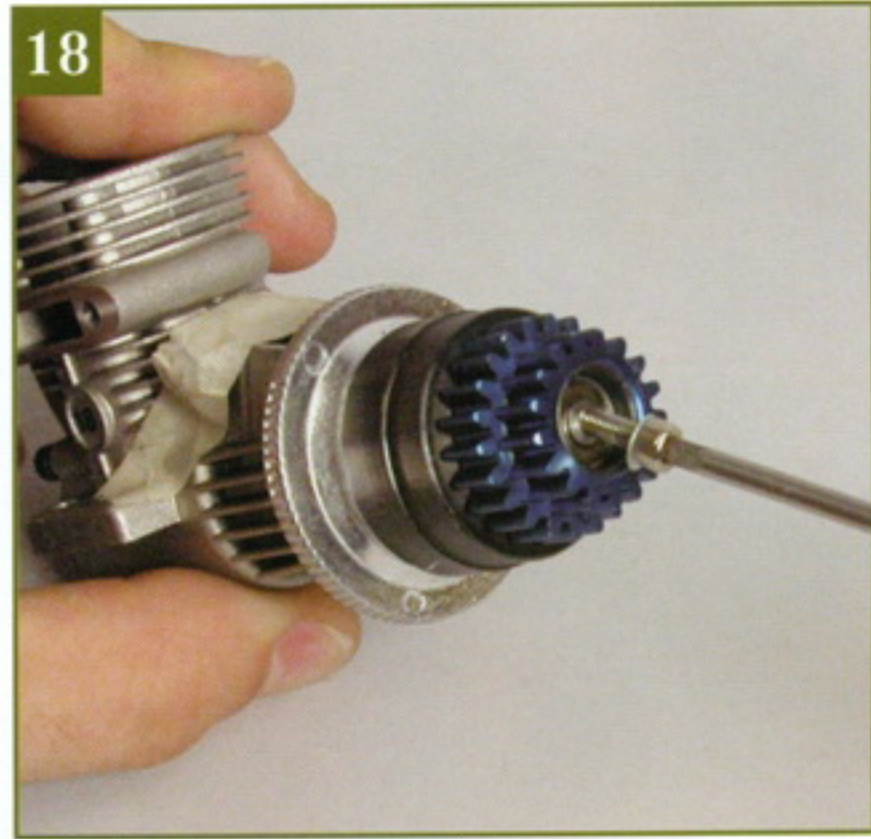


16 Используя пару длинногубцев, установите на подшипник вторую большую шайбу.



17

17 Наденьте запирающий болт сцепления на шестигранный ключ 1,5 мм. Наденьте на резьбу болта малую шайбу.



18

18 Удерживая маховик, затяните болт с малой шайбой так, чтобы он вошел в отверстие коленного вала на всю длину.



19

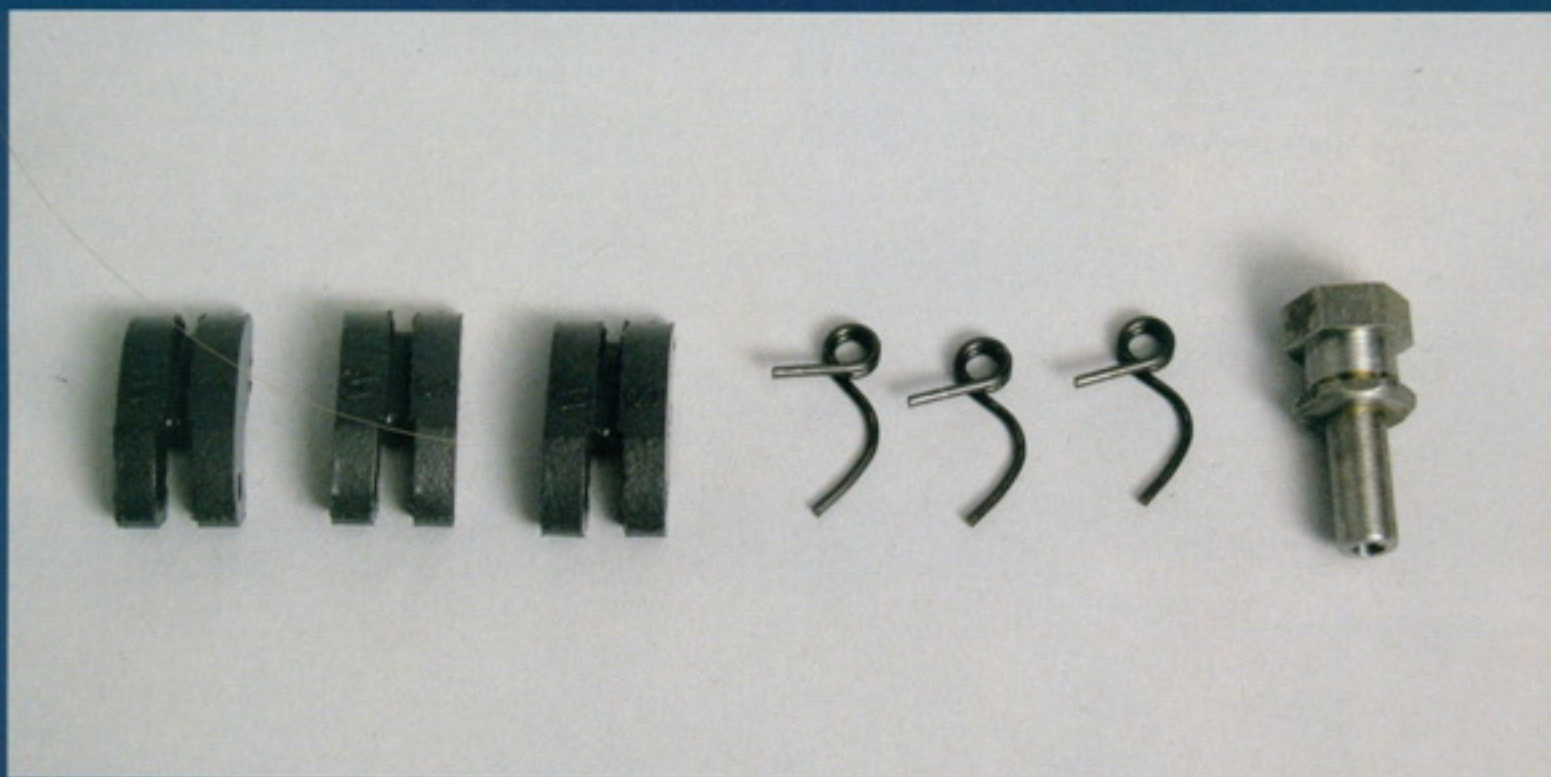
19 Сборка сцепления завершена. Оно надежно зафиксировано на передней части картера двигателя.



20

20 После завершения сборки сцепление должно свободно вращаться вокруг своей оси. Удостоверьтесь в этом, прежде чем убрать детали и инструменты.

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Используя новые детали – кулачки сцепления, пружины кулачков сцепления и гайку маховика, мы завершим сборку сцепления.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 49)

и комплект деталей:

- подшипник 5×11 мм (2 шт.)
- подшипник 10×15 мм (2 шт.)
- гайка с нейлоновой вставкой M4 (2 шт.)
- передняя стойка кузова
- прокладка под кузов
- саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм.



MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В августе 1983 года на скоростной трассе в Нардо серийные автомобили 190 E 2.3-16 установили несколько мировых рекордов.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Используя 5-литровый двигатель V8 M117 Mercedes-Benz, конструктор Петер Заубер создал Sauber-Mercedes C 9, одержавший победу в серии гонок 1989 года.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим новые детали, установим переднюю стойку кузова на раму и продолжим сборку задней левой части подвески.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

D'AGOSTINI