

# • AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 1983 года: Болид Бернда Шнайдера  
серийный автомобиль-рекордсмен



Sauber-Mercedes C 9:  
долгий путь к победе



Установка стойки кузова  
и сборка задней части  
подвески





Болид Бернда Шнайдера

49

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В августе 1983 года на скоростной трассе в Нардо (Южная Италия) серийные автомобили Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 установили несколько мировых рекордов на разных дистанциях.

177-178

Используя 5-литровый двигатель V8 M 117 Mercedes-Benz, швейцарский конструктор и руководитель команды Sauber Петер Заубер создал автомобиль Sauber-Mercedes C 9, одержавший победу в серии гонок 1989 года.

179-182

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

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

161-166



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №49, 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
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»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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. 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 08.11.2011

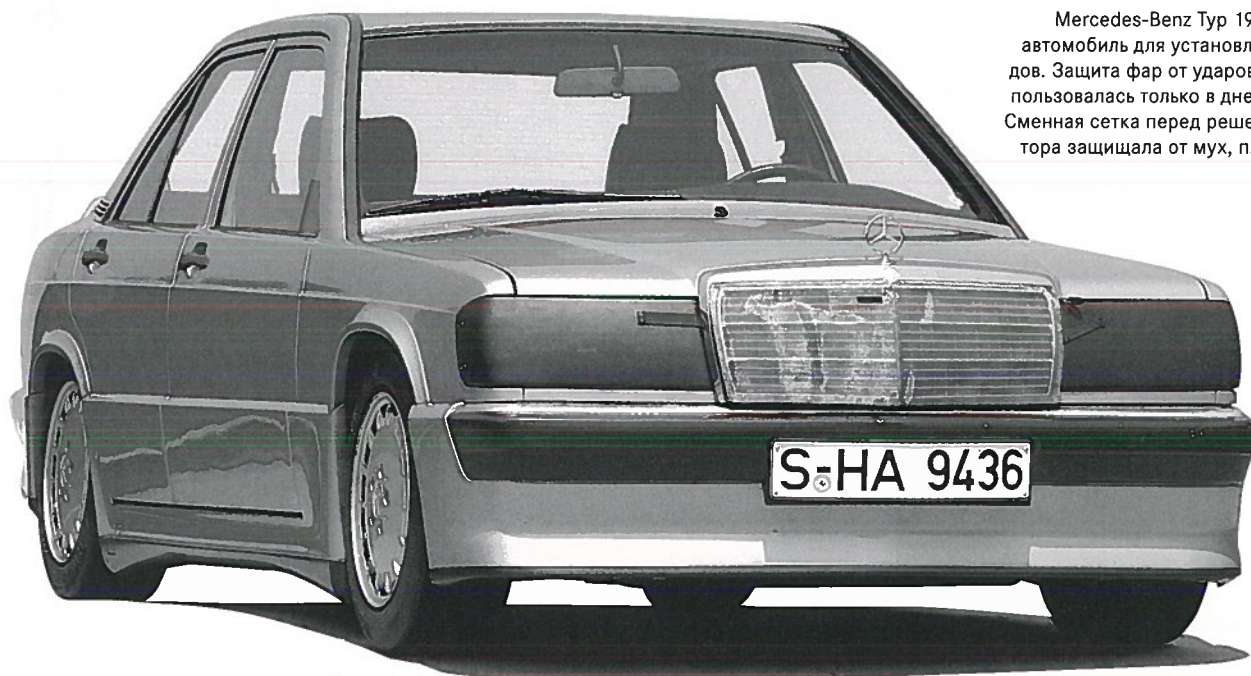




# Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 1983 года: серийный автомобиль для установления рекордов

Незадолго до премьеры серии W 201, в которую вошли и новые, и модернизированные модели, инженеры Mercedes-Benz отправили три практически не измененных серийных автомобиля на трассу Нардо в Южной Италии для установления скоростных рекордов.

Mercedes-Benz Typ 190 E 2.3-16 – автомобиль для установления рекордов. Защита фар от ударов камней использовалась только в дневное время. Сменная сетка перед решеткой радиатора защищала от мух, пыли и грязи.



Совсем скоро после появления легендарного Mercedes 190, получившего ласковое прозвище Baby Benz, линейка двигателей для новой серии автомобилей среднего класса с заводским обозначением W 201 пополнилась 16-клапанным 4-цилиндровым агрегатом рабочим объемом 2,3 л. Первой моделью этой серии стал Mercedes 190 E 2.3-16,

оснащенный 16-клапанным двигателем с двумя верхними распределительными валами.

Мощность 185 л.с., крутящий момент 240 Нм при 4500 об/мин, впечатляющее время разгона (от 0 до 100 км/ч всего за 7,5 сек) – автомобиль с такими характеристиками должен был прийтись по вкусу поклонникам спортивного стиля вождения.

## Презентация автомобиля-рекордсмена

Перед началом официальных продаж в ноябре 1983 года никто даже не подозревал, что 190 E 2.3-16 вскоре заставит говорить о себе как об участнике DTM.





13–21 августа 1983 года, Нардо. Рекордный заезд Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 на дистанцию 50 тысяч км. Daimler-Benz зарегистрировал еще два мировых рекорда (25 тысяч км и 25 тысяч миль).

Презентация модели на международном автосалоне во Франкфурте-на-Майне была не менее впечатляющей, чем заголовки вышедших накануне газет. Сообщалось, что практически не модифицированный серийный Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 недавно установил три общих мировых рекорда и двенадцать мировых рекордов в своем классе.

Эти рекордные заезды проходили с 13 по 21 августа 1983 года на высокоскоростной трассе в Нардо на юге Италии. Внешний край полос кольцевого трека длиной 12,64 км был настолько выше внутреннего, что на скорости до 240 км/ч можно было ехать не поворачивая руля.

В испытаниях на надежность участвовали слегка модифицированные серийные автомобили: после

уменьшения клиренса на 15 мм пришлось на 20 мм опустить переднюю юбку. Механическую систему заменил усилитель рулевого управления.

Для поддержания постоянного дорожного просвета использовался регулятор клиренса передней и задней осей. Днем фары закрывались пластмассовыми крышками, защищавшими их от ударов камней и грязи. Перед радиаторной решеткой устанавливалась дополнительная сетка, ведь во время марафона радиатор не должен был засориться.

### Пит-стоп за 20 секунд

Первый 190 E 2.3-16 стартовал ночью. Согласно расчетам, сверхскоростной марафон длиной 50 тысяч км должен был завершиться на восьмой день.

За счет оптимизации коэффициента аэродинамического сопротивления ( $C_x=0,30$ ) средняя скорость превысила 240 км/ч. Шесть пилотов сменяли друг друга каждые два с половиной часа. Автомобиль заезжал в бокс для смены пилота и заправки топливом — на это отводилось 20 секунд. Задние покрышки менялись через 8,5 тысяч км, передние выдерживали 17 тысяч км.

Кокпит автомобиля, на котором был установлен мировой рекорд в Нардо. На центральной консоли расположены дополнительные приборы, не устанавливавшиеся в серийной машине.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

#### MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16 — АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ РЕКОРДОВ

**ДВИГАТЕЛЬ:** (аналогичен двигателю серийной модели) 4-цилиндровый рядный двигатель, рабочий объем 2299 см<sup>3</sup>, 136 кВт/85 л.с. при 6200 об/мин, 240 Нм при 4500 об/мин, коэффициент сжатия 10,5:1; механический впрыск бензина, четыре клапана на цилиндр, V-образно расположенные подвесные толкатели с гидравлическим устройством компенсации зазора, два верхних распределительных вала, 5-опорный коленчатый вал

**ПРИВОД И ТРАНСМИССИЯ:** привод на задние колеса, 5-ступенчатая коробка передач; передаточные числа, аналогичные числам серийной модели, передаточное число главной передачи 2,65 (вместо 3,27)

**ШАССИ И КУЗОВ:** самонесущий стальной кузов, передняя подвеска — амортизационные стойки, треугольные поперечные рычаги и винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, торсионный стабилизатор, гидропневматический регулятор дорожного просвета

**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка», усилитель рулевого управления

**ТОРМОЗА:** двухконтурная тормозная система с гидравлическим приводом и усилителем тормозов, тормоза дисковые, впереди — 284 мм, сзади — 258 мм, механический ручной тормоз, воздействующий на задние колеса

**МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** длина 4430 мм, ширина 1706 мм, высота 1361 мм

**КОЛЕСНАЯ БАЗА:** 2665 мм

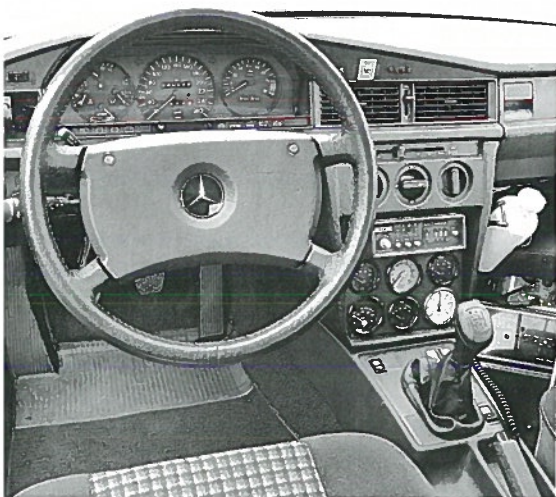
**КОЛЕЯ:** впереди 1441 мм, сзади 1427 мм

**СНАРЯЖЕННАЯ МАССА:** 1260 кг (вместо 1350 кг серийной модели)

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** 261 км/ч

Одновременно со сменой покрышек проводилась замена масла и масляного фильтра, проверялся зазор клапанов.

Запчасти, имевшиеся на борту согласно регламенту, не потребовались. Через 201 час, 39 минут и 43 секунды два из трех автомобилей успешно финишировали. Третья машина прекратила гонку из-за повреждения распределителя зажигания. Для Mercedes марафон завершился несколькими мировыми рекордами. Дистанция в 50 тысяч км была пройдена со средней скоростью 247,939 км/ч, 25 тысяч км — со скоростью 247,094 км/ч, на дистанции 25 тысяч миль средняя скорость составила 247,749 км/ч.







## Sauber-Mercedes C 9: долгий путь к победе

Петер Заубер, швейцарский конструктор и руководитель команды Sauber, поначалу использовал на своих автомобилях двигатели Ford и BMW. В 1984 году он впервые установил на новый C 8 5-литровый двигатель V8 M 117 Mercedes-Benz. В сезоне 1989 года Sauber-Mercedes C 9 завоевал звание чемпиона мира в гонках спортивных прототипов.



В 1955 году после страшной аварии во французском Ле-Мане Mercedes-Benz ушел из автоспорта. Тем не менее, в 1989-м и без участия заводской команды марка стала чемпионом мира среди спортивных прототипов. Постепенное возвращение Mercedes-Benz в автоспорт началось в 1988-м, когда компания стала официально оказывать техническую поддержку частным командам. Особенно

успешно выступала швейцарская команда Sauber.

Руководитель команды Петер Заубер родился в 1943 году. В 1967-м он участвовал в своей первой гонке на форсированном Volkswagen Beetle («Жук»).

В 1969 году Заубер, выступавший на первом автомобиле собственной конструкции – клиновидном багги, который зрители тут же окрестили сыр-резкой, завоевал чемпионский титул

20 августа 1989 года. Гонки ADAC-Trophy на Нюрбургринге. Сразу после старта оба Sauber-Mercedes C 9 заняли лидирующие позиции. Победу одержал экипаж Жан-Луи Шлессер/Йохен Масс (стартовый номер 61), вторыми пришли Мауро Балди и Кеннет Эйчесон.

в Формуле Renault. Следующая модель собственной разработки, C 1, помогла ему в 1970 году выиграть чемпионат Швейцарии. Так началась карьера Заубера-конструктора.



С 1982 года он использовал любую возможность испытать макеты своих автомобилей в масштабе 1:5 в аэродинамической трубе.

Испытательный стенд принадлежал Mercedes-Benz. Вскоре между конструктором и компанией установились партнерские отношения, и ноу-хау из Штутгарта стали «плавно перетекать» в Хинвил, расположенный примерно в 35 км от Цюриха. Спортивные прототипы С 6 (1982) и С 7 (1983), стартовавшие в чемпионате мира в группе С, все еще оснащались двигателями Ford и BMW. В 1984 году Петер Заубер, наконец, получил долгожданную возможность установить на С 8 5-литровый 8-цилиндровый двигатель Daimler-Benz, тем самым заложив основу будущего успеха.

За конструкцию и ходовую часть болидов отвечал инженер Mercedes Лео Росс: в 1985 году он перешел работать к Зауберу на должность главного инженера.

## 8-цилиндровый двигатель Mercedes

Компания Daimler-Benz располагала редкой для того времени возмож-

Пробный заезд в Хоккенхайме. Гоночный автомобиль Sauber-Mercedes С 8 (стартовый номер 61), выступавший в группе С в 1985–1987 годах.

Кеннет Эйчесон за рулем Sauber-Mercedes С 9, выступавшего в группе С, во время подготовки к 480-километровому марафону в Сузуки 9 апреля 1989 года.



### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

#### SAUBER MERCEDES C 9, 1989 год

**ДВИГАТЕЛЬ:** 8-цилиндровый V-образный двигатель жидкостного охлаждения на базе Mercedes-Benz M 119, облегченная конструкция, турбонаддув с помощью двух нагнетателей KKK Тур К 27, интеркулер, охлаждение масла с помощью теплообменника в системе жидкостного охлаждения, все радиаторы фирмы Behr; два верхних распределительных вала на ряд цилиндров, приводимых роликовой цепью, четыре клапана на цилиндр; алюминиевые блок цилиндров и головка блока цилиндров, алюминиевые поршни со специальным покрытием, титановые шатуны; электронная система управления зажиганием и впрыском топлива Bosch Motronic M 2.7; система смазки с сухим картером, заправочная емкость системы смазки 15 л

**ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ:**

96,5×85 мм

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 4973 см<sup>3</sup>

**МОЩНОСТЬ:** около 522 кВт/710 л.с. при 7000 об/мин, квалификационная мощность около 800 л.с. (при давлении наддувочного воздуха 1,2 бар)

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:**

около 810 Н·м при 5500 об/мин

**ПЕРЕДАЧА КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА:** 3-дисковое сухое сцепление фирмы AP, несинхронизированная 5-ступенчатая гоночная трансмиссия на базе Hewland VG-C, привод на задние колеса, блокировка дифференциала

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ШАССИ:** самонесущий алюминиевый монокок с задним подрамником из стальных труб.

Независимая передняя подвеска: двойные поперечные рычаги, титановые винтовые пружины (Schmitthelm), газонаполненные амортизаторы (Bilstein), регулируемый стабилизатор. Независимая задняя подвеска: двойные поперечные рычаги, газонаполненные амортизаторы, горизонтально расположенные, крепящиеся к заднему подрамнику, привод с помощью коромысла, регулируемый стабилизатор

**ТОРМОЗА:** гидравлическая тормозная система, 4-поршневые суппорты Brembo, четыре расположенных снаружи вентилируемых тормозных диска из стали или карбона, регулируемое распределение тормозного усилия

**КОЛЕСА:** впереди 13×17, сзади 14,5×19

**КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ:** Speedline

**ШИНЫ:** Michelin

**КУЗОВ:** пластмассовый, усиленный карбоном и арамидом по принципу сэндвича, изготовитель — компания Paucoplast, капот и передняя крышка полностью съемные, открывающиеся вперед двери, триплексное ветровое стекло

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** длина 4800 мм, ширина 2000 мм, высота 1070 мм

**КОЛЕСНАЯ БАЗА:** 2700 мм

**КОЛЕЯ:** передняя 1600 мм, задняя 1550 мм

**МАССА:** 900 кг (согласно регламенту 1989 года)

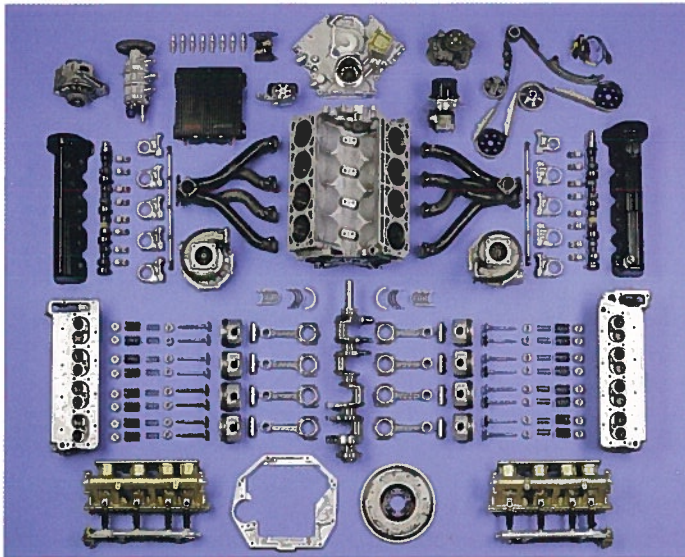
**ТОПЛИВНЫЙ БАК:** 99 л

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** в зависимости от передаточного отношения главной передачи до 375 км/ч

**КОЛИЧЕСТВО:** 6 штук







Детали двигателя Mercedes-Benz M 117, устанавливавшегося на болиды Sauber-Mercedes C 9 до 1988 года. Хорошо видны во- семь клапанов на ряд цилиндров. Только с 1989 года стали применяться 16 клапанов и два верхних распредвала на блок цилиндров. Базовый двигатель получил обозначение M 119.

ностью комплексного компьютерного моделирования. Под руководством доктора Херманна Хирета инженеры Герт Витхальм и Вилли Мюллер смогли модифицировать двигатель в соответствии со специальными требованиями группы С.

Алюминиевый двигатель M 117, которым оснащались все серийные автомобили модели 500 SEL, имел хороший запас мощности. Силовой агрегат, использовавший два клапана на цилиндр, был форсирован до необходимого уровня путем усиления двойным турбонаддувом.

В целях оптимального использования мощности, составлявшей теперь 650 л.с., применялась гоночная коробка передач, поставляемая компанией Hewland. Кузова изготавливались фирмой Paucoplast из Майлена (Швейцария). Paucoplast была важным техническим партнером Заубера, с которым он сотрудничал с 1973 года.

### Авария на скорости 350 км/ч

В 1985 году должен был состояться дебют С 8 в Ле-Мане. Однако тяжелая авария на скорости 350 км/ч в ходе

тренировочного заезда заставила Заубера отказаться от этих планов. Болид С 8 Джона Нильсена взлетел в воздух и, пролетев двести метров, остановился практически без повреждения шасси. Не получивший ни одной травмы датчанин сумел выбраться из-под обломков кузова, двери которого каким-то чудом открылись. Однако рассчитывать на одно лишь везение не приходилось: следующая авария могла закончиться и не столь удачно. Поэтому Заубер решил сосредоточиться на улучшении аэродинамики кузова и выступать уже только в следующем году, выставив три новых С 8.

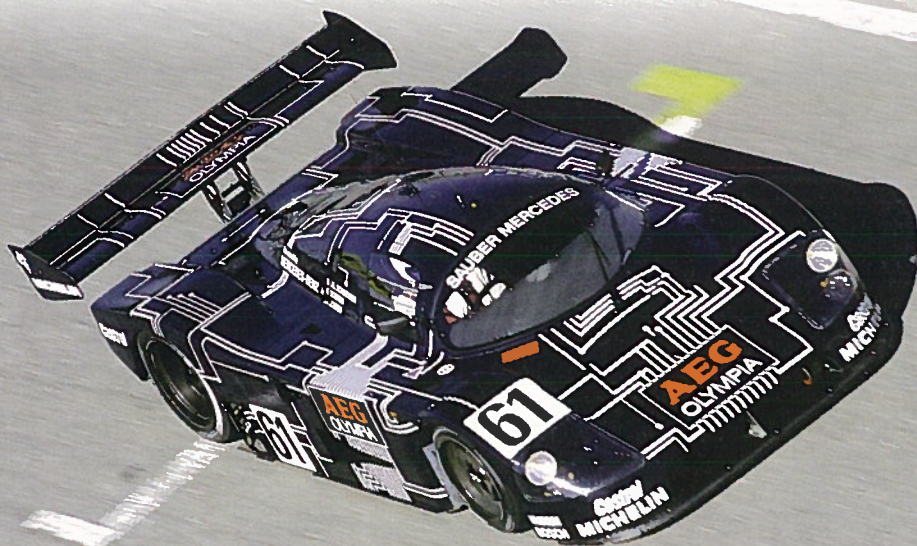
В пяти гонках сезона 1986 года болиды Заубера предстали в цветах главного спонсора – фирмы Kouros, выпускавшей мужской парфюм. Хотя марка Mercedes-Benz явно не упоминалась в заявочных листах, двигатели мощностью около 680 л.с. снова были предоставлены компанией Daimler-Benz. Обслуживание двигателей поручили швейцарскому инженеру Хайни Мадеру.

В классических гонках «24 часа Ле-Мана» оба болида Kouros-Sauber сошли с дистанции из-за повреждения двигателя и коробки передач. Тем не менее, во время гонки в дождь на Нюрбуринге С 8, управлявшийся пилотами Майком Теквеллом и Генри Пескароло, завоевал свою первую победу, имевшую колоссальное значение, ведь до этого швейцарцы еще ни разу не побеждали в кубке конструкторов в рамках чемпионата мира.

Стартовая гонка сезона 1989 года в Сузуке. Пилоты Йохен Масс и Карл Вендлингер (стартовый номер 2) на гоночном Sauber-Mercedes C9 заняли второе место в группе С.







## К успеху шаг за шагом

Окрыленный успехом Петер Заубер укрепил свои связи с Mercedes-Benz и расширил автоспортивное подразделение своей компании. Для сезона 1987 года, который спонсировала фирма Kouros (четыре гонки), был создан Sauber-Mercedes C 9. У автомобиля была абсолютно новая ходовая часть. Заметно улучшились аэродинамические показатели. Двигатель Mercedes был дополнен современным блоком управления Bosch Motronic M 1.7.

Во время дебюта в Сильверстоуне Майк Теквелл и Генри Пескарولو сразу заняли позицию в первом стартовом ряду. Из-за технических проблем болид завершил всего одну гонку, поэтому к концу сезона команда оказалась только на седьмом месте. Тем не менее, хорошее время круга показало, какой потенциал имеет этот автомобиль.

С 1988 года C 9 стал официально выступать как Sauber-Mercedes. В этом сезоне темно-синие кузова болидов украсил логотип главного спонсора — AEG. Использованная впервые система телеметрии Bosch во время гонки

передавала данные автомобиля в бокс. Победа в стартовой гонке и три вторых места перед завершающей гонкой сезона в Ле-Мане позволяли надеяться на завоевание чемпионского титула. Однако из-за проблем с покрышками Зауберу пришлось снять свои болиды с 24-часовой гонки. Тем не менее, команда показала отличный результат, заняв второе место в общем зачете чемпионата мира.

## Триумфаторы в серебристых одеждах

Перед стартом сезона 1989 года было принято решение вернуть болидам Sauber-Mercedes традиционный для марки серебристый цвет. Это была заявка на возрождение «серебряных стрел». Инженеры компании понимали: чтобы продолжить традиции прошлых лет, надо исключить поражения и промахи. Они готовы были совершенствовать многочисленные детали шасси и кузова и создавать новый двигатель M 119. Четыре клапана на цилиндр, четыре верхних литых полых распредвала и двойной турбонаддув позволили увеличить крутящий

В 360-километровой гонке на автодроме Харама 13 марта 1988 года экипаж Жан-Луи Шлессер и Мауро Бальди (стартовый номер 61), выступавший на темно-синем Sauber-Mercedes C 9, занял второе место.

момент с 810 до 825 Нм при 3500 об/мин. По сравнению с моделью 1988 года мощность двигателя была увеличена с 700 до 720 л.с.

В квалификационном заезде давление наддува можно было увеличить с 0,8 до 1,2 бар, благодаря чему мощность возросла до 800 л.с. Улучшенный блок управления Motronic M 2.7 обеспечивал относительно низкий расход топлива.

На протяжении всего сезона Заубер использовал два болида. Соперниками были Toyota, Jaguar, Porsche, Nissan, Cougar, Spice, Mazda и Aston Martin. Шесть поул-позиций и семь побед в восьми гонках позволили команде Sauber-Mercedes в конце сезона, рассеяв все сомнения, завоевать звание чемпиона мира в гонках спортивных прототипов. Экипажи Бальди/Эйчесон и Шлессер/Масс продолжили славные традиции «серебряных стрел». К ним добавилась впечатляющая двойная победа C 9 в «24-часах Ле-Мана», где за команду Sauber-Mercedes выступал Мануэль Ройтер.

Для продолжения сотрудничества Mercedes-Benz и Sauber «под знаком серебряных стрел» в сезоне 1990 года не существовало препятствий. Двигатель Mercedes обладал великолепными характеристиками, а над шасси нового C 11 конструкторы трудились на протяжении всего 1989 года.

Стартовая гонка сезона-1990 на автодроме Сузуки завершилась еще одной двойной победой C 9. Три недели спустя в Монце на старт впервые вышел C 11.



# Установка стойки кузова и сборка задней части подвески

Используя детали, полученные с этим выпуском, мы установим переднюю стойку кузова на раму и продолжим сборку задней левой части подвески.

**В**аша радиоуправляемая модель выполнена по последнему слову техники: например, вы можете настраивать геометрию подвески. Используемые в ней подшипники гарантируют качественную работу при большом пробеге.

С этим выпуском вы получили девять новых деталей вашего радиоуправляемого болида Mercedes DTM: это вторая передняя стойка кузова, прокладка под кузов, саморез 2×10 мм,

два подшипника 10×15 мм и 5×11 мм и две гайки с нейлоновой вставкой. Используя эти детали, мы перейдем к интересному этапу сборки. Как обычно, напоминаем о необходимости в точности следовать инструкциям и сверяться с фотографиями.

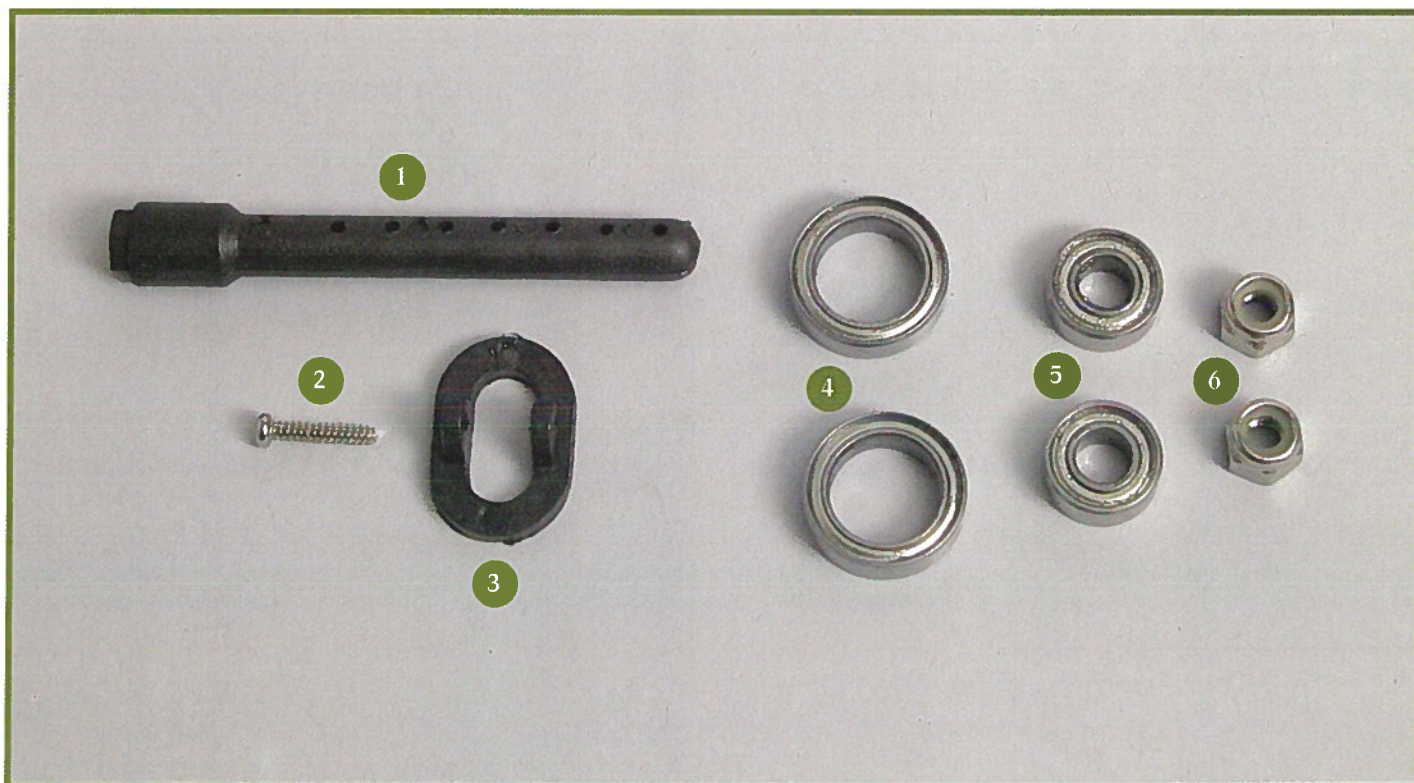
- 1 Передняя стойка кузова
- 2 Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
- 3 Прокладка под кузов

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

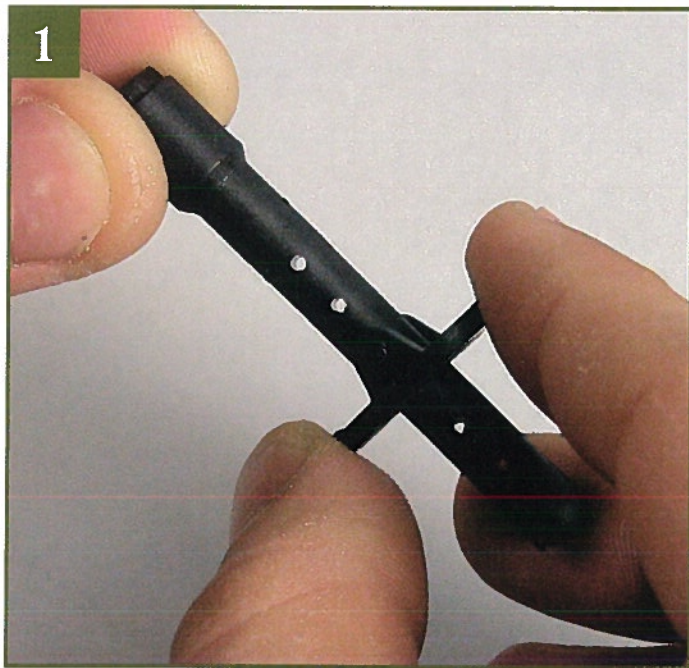
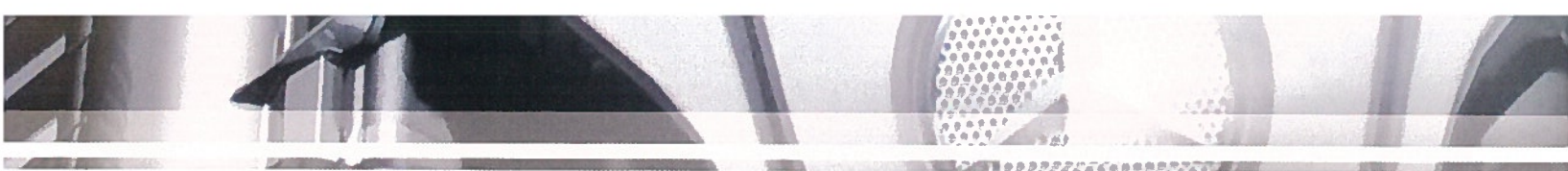
Для сборки вам потребуются:

- ТОРЦЕВОЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ДЛИННОГУБЦЫ

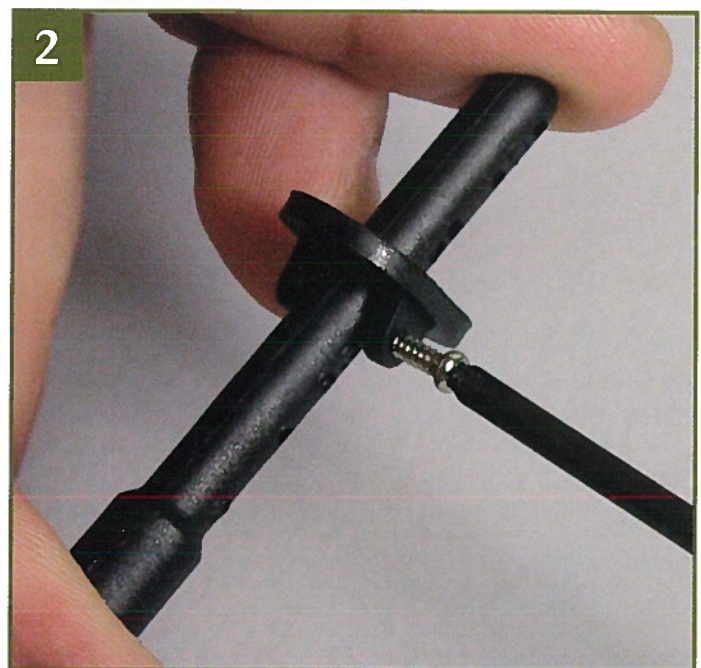
- 4 Подшипник 10×15 мм (2 шт.)
- 5 Подшипник 5×11 мм (2 шт.)
- 6 Гайка с нейлоновой вставкой М4 (2 шт.)



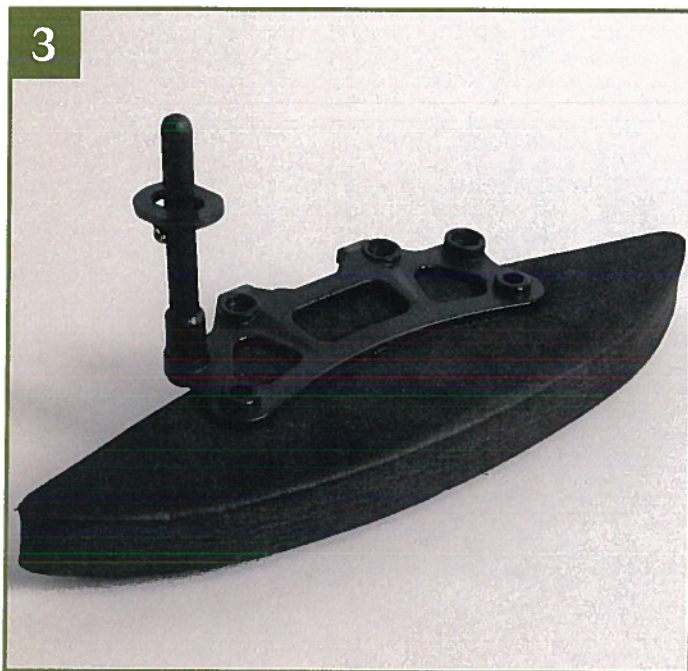




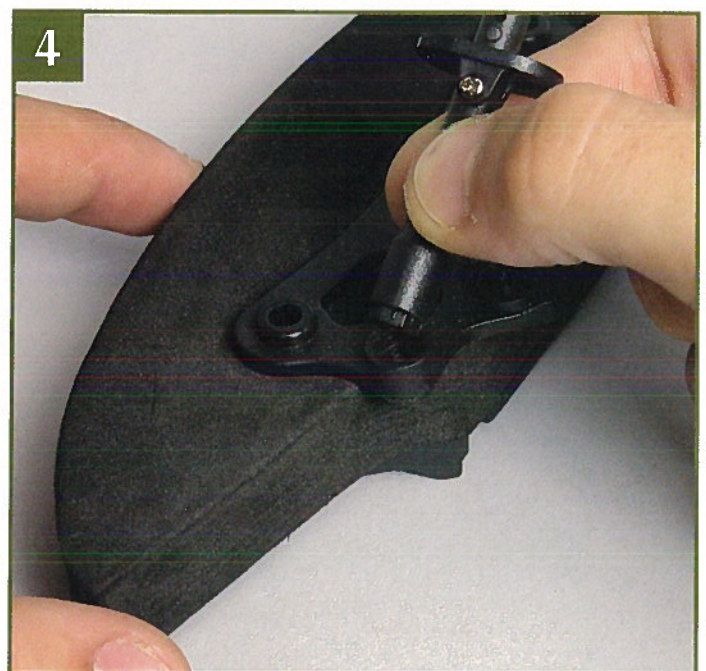
**1** Прокладку под кузов установите на переднюю стойку кузова, как показано на фото.



**2** Выровняйте отверстия на прокладке под кузов с третьим отверстием (снизу) стойки кузова. Затем при помощи крестовой отвертки закрепите прокладку под кузов саморезом.

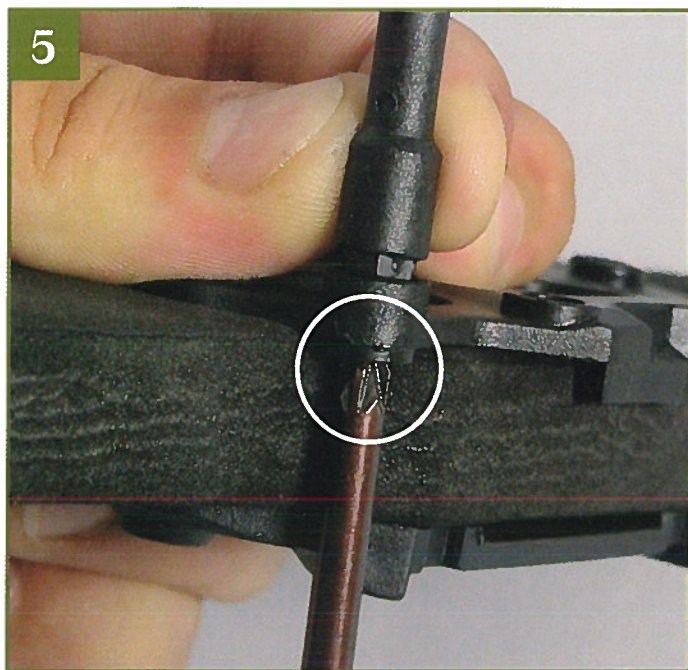


**3** Возьмите передний бампер из № 27 с установленной на нем правой передней стойкой кузова.

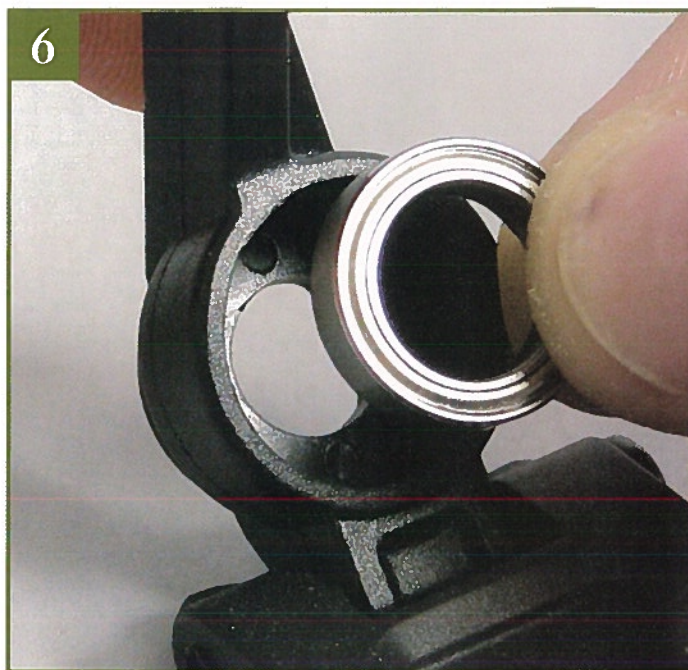


**4** Положите бампер на рабочую поверхность. Заведите основание левой передней стойки кузова в соответствующее шестиугольное отверстие. Удостоверьтесь, что головка самореза смотрит наружу.





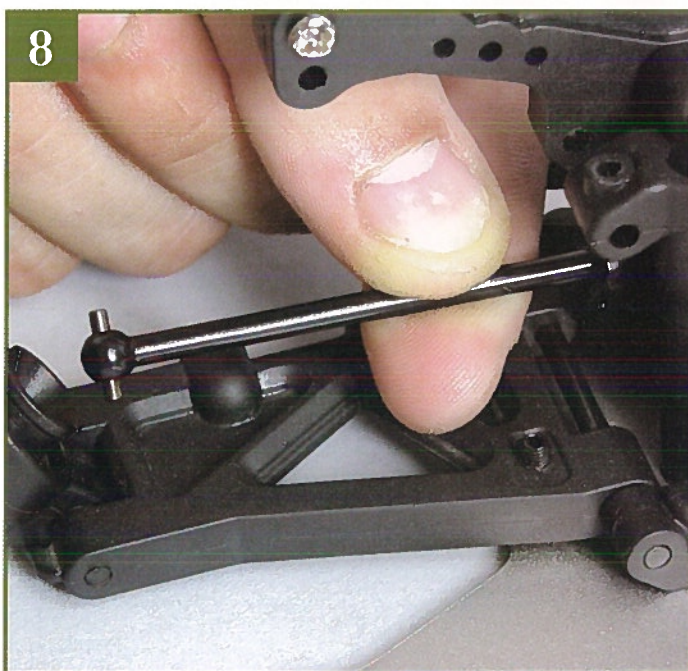
**5** Возьмите саморез 3×10 мм, который вы получили с № 20. Используя крестовую отвертку, установите его на место, закрепив стойку кузова на бампере.



**6** Положите собранные детали перед собой на рабочую поверхность. Откройте правую заднюю часть подвески. Установите подшипник 10×15 мм в отверстие в заднем кулаке и протолкните его внутрь.

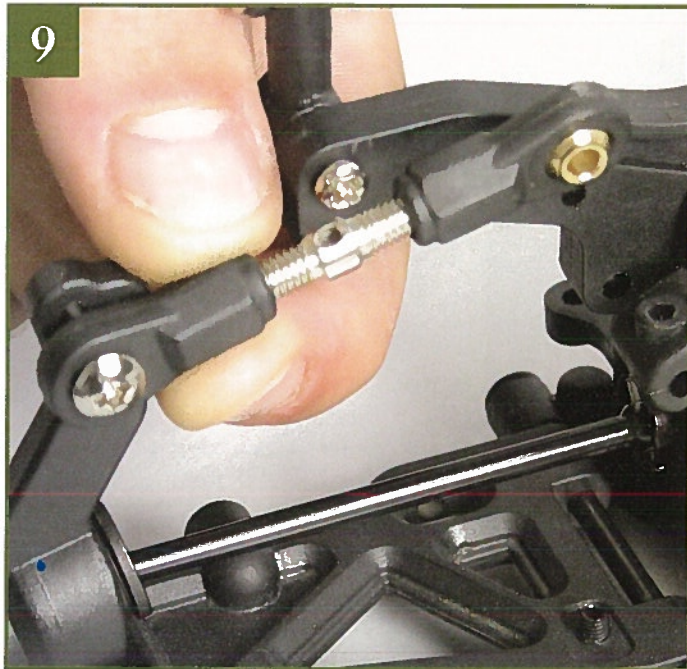


**7** Возьмите полуось из № 37 и вставьте ее в установленный подшипник.



**8** Установите кость привода из № 37, соединив полуось дифференциала и полуось в кулаке.

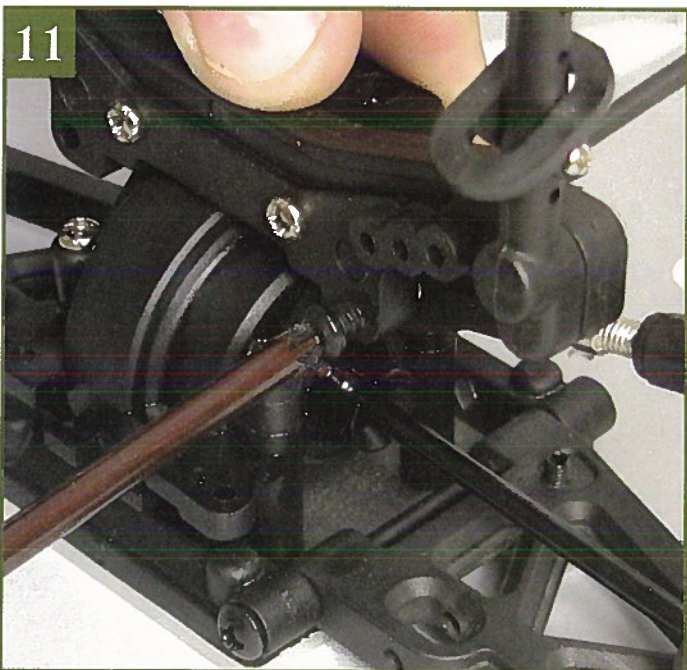




**9** Установите верхнюю заднюю тягу подвески на место, как показано на фото.



**10** Возьмите винт крепления верхней тяги, полученный с № 6, и заведите его через шаровую тяги в корпус дифференциала.

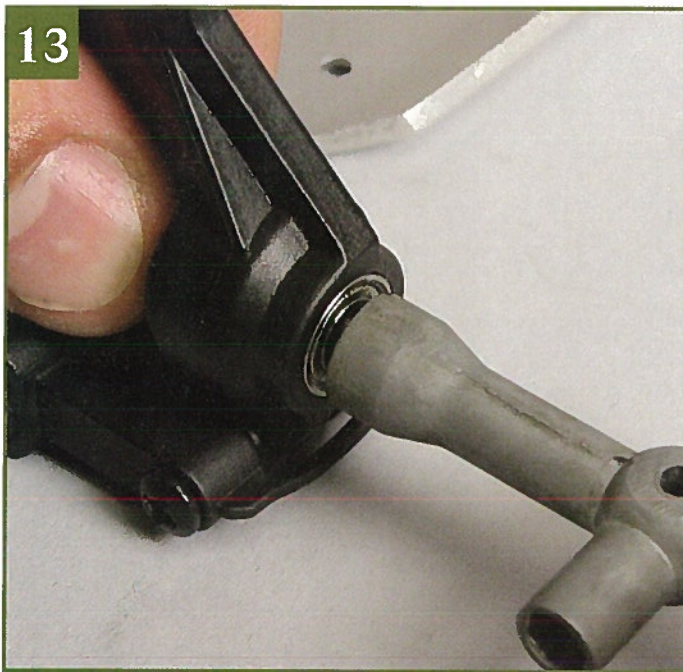


**11** Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть винт.



**12** Возьмите один из двух подшипников 5×11 мм и наденьте его на конец колесной оси. Заведите его до упора.

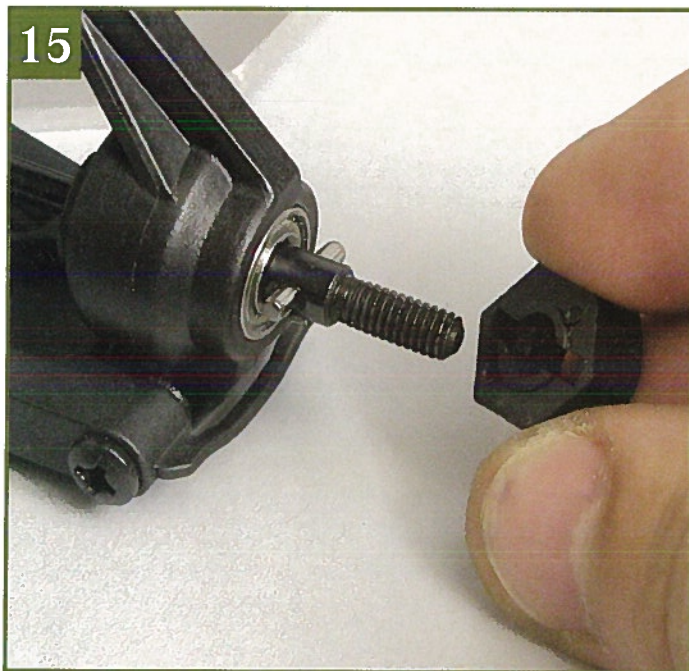




**13** Если вам трудно вставить подшипник до конца, воспользуйтесь торцевым ключом, чтобы обеспечить равное давление на всю окружность подшипника.



**14** Возьмите штифт, полученный с № 37, и при помощи длинногубцев установите его в соответствующее отверстие на колесной оси.

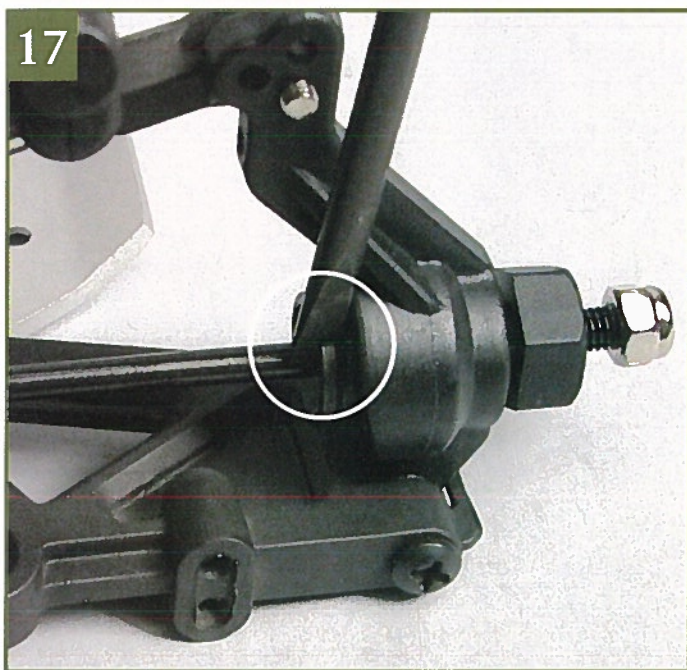


**15** Шестигранник крепления колеса из № 37 имеет паз под штифт. Наденьте эту деталь на колесную ось.



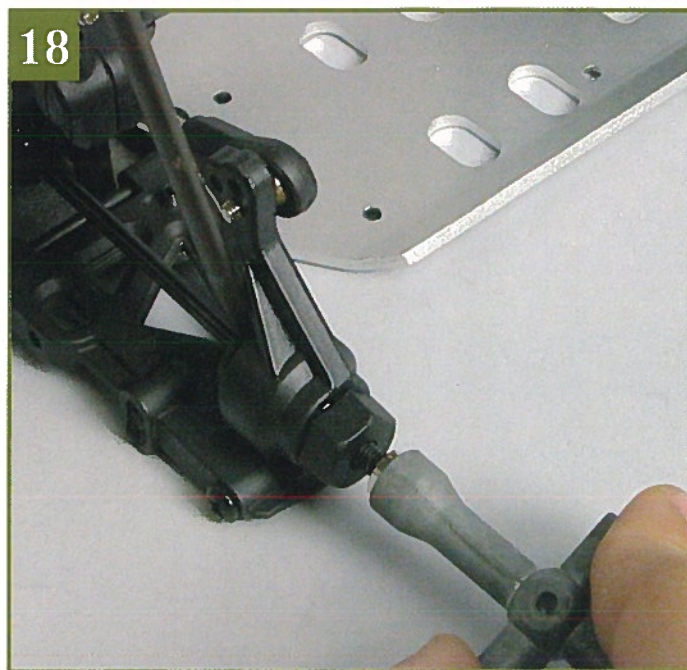
**16** Убедившись в правильности положения шестигранника, наверните гайку М4 с нейлоновой вставкой на резьбу колесной оси.





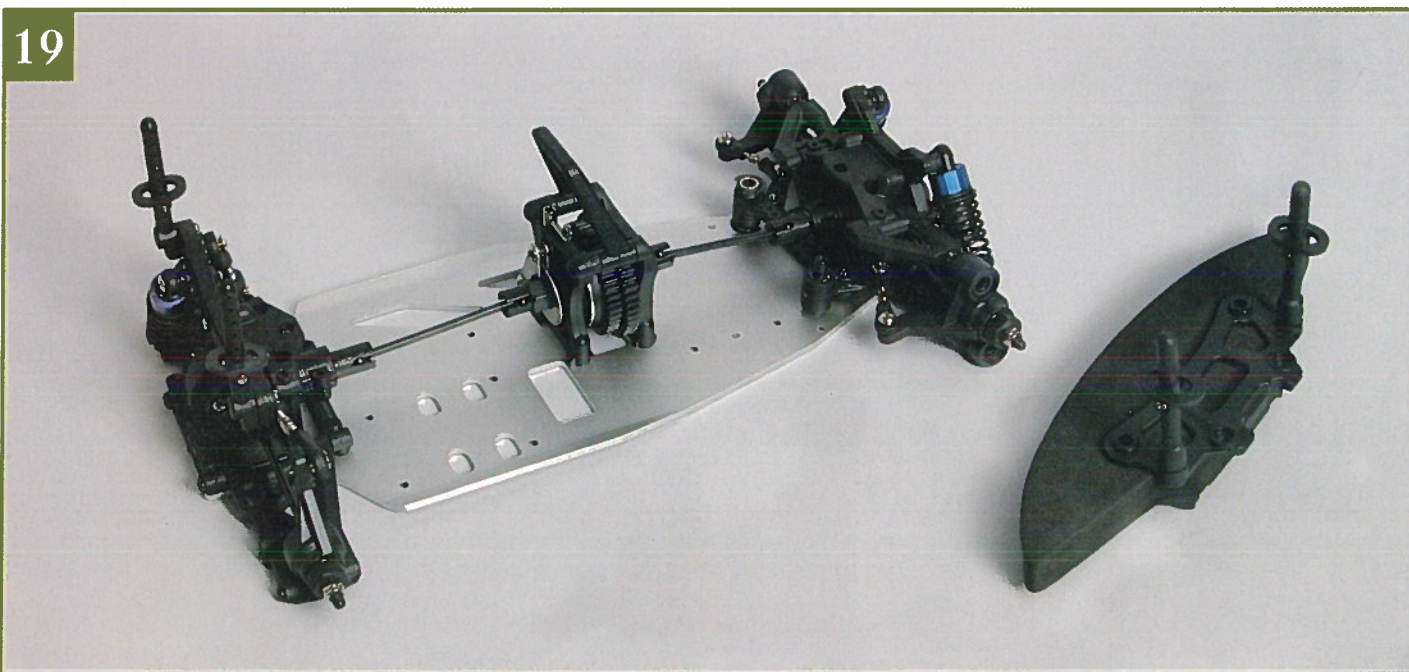
17

17 Удерживая ось в неподвижном положении, затяните гайку. Чтобы зафиксировать ось, необходимо вставить отвертку в прорезь на полуоси.



18

18 Зафиксировав ось отверткой, воспользуйтесь торцевым ключом, чтобы затянуть до упора гайку с нейлоновой вставкой.



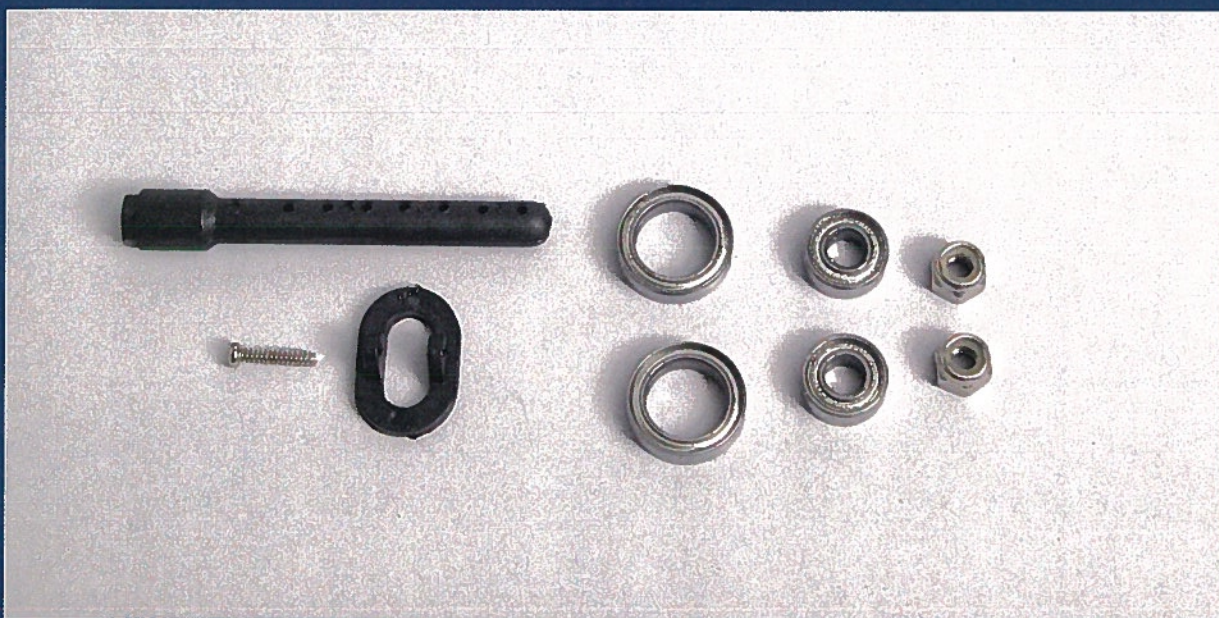
19

19 Перед вами конечный результат данного этапа сборки. Вы закончили сборку правой задней части подвески и установили вторую стойку

кузова на передний бампер. Уберите детали в сборе и инструмент в надежное место.



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



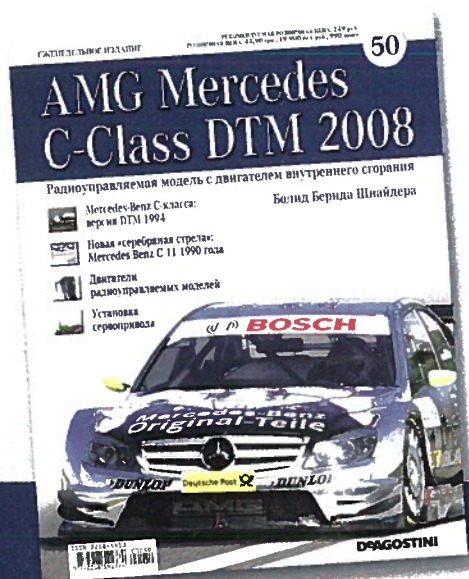
Мы познакомимся с новыми деталями – передней стойкой кузова, саморезом, прокладкой, подшипниками и гайкой, установим переднюю стойку кузова на раму и продолжим сборку задней левой части подвески.





# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 50)  
и стандартный сервопривод.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В мае 1993 года состоялась премьера Mercedes C-класса с новым двигателем, ставшего преемником Mercedes 190.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Новый Mercedes-Benz C 11 с турбированным двигателем одержал семь блестящих побед в гонках сезона 1990 года.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы познакомимся с новой деталью — сервоприводом — и закрепим его на радиоплате нашей модели Mercedes.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Вы узнаете, какими двигателями внутреннего сгорания оснащаются радиоуправляемые модели.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774