

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Звезды DTM:
Джонни Чекотто

Болид Бернда Шнайдера



Третий чемпионский
титул Клауса Людвига



Сенсация 1991 года:
новый Mercedes C 112



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

51

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Карьера венесуэльца Джонни Чекотто в кузовном чемпионате началась в 1988 году за рулем Mercedes 190 E 2.3-16. К тому времени он уже был двукратным чемпионом мира по мотоспорту. Сегодня Чекотто — девятый в «вечном списке» лучших пилотов DTM.

135-136

На победу команды Alfa Romeo в сезоне 1993 года Mercedes-Benz ответил созданием нового болида С-класса, оснащенного гоночным двигателем V6.

На этом автомобиле Клаус Людвиг одержал три победы и в третий раз завоевал звание чемпиона DTM.

137-140

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Сенсацией 1991 года стал новый суперкар Mercedes C 112 с 6-литровым 12-цилиндровым двигателем и «крылом чайки». Автомобиль сразу привлек внимание потенциальных покупателей. И все-таки руководство Mercedes-Benz отказалось от серийного выпуска этой модели.

187-188

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Используя полученные с этим номером детали — колесный диск, покрышку и губчатую вставку, мы соберем четвертое колесо нашей радиоуправляемой модели.

169-172



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №51, 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 Юхина

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 дистрибутор 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 22.11.2011

Звезды DTM: Джонни Чекотто

Когда талантливый автогонщик из Венесуэлы Альберто «Джонни» Чекотто пришел в кузовной чемпионат, он уже был двукратным чемпионом мира по мотоспорту. Успешная карьера Чекотто в DTM началась в 1988 году за рулем Mercedes 190 E 2.3-16. И сегодня он остается девятым в «вечном списке» лучших пилотов DTM.

Михаэль Шумахер и Джонни Чекотто едва ли когда-нибудь станут друзьями. Причиной тому — событие, которое произошло 14 октября 1990 года. В этот день двукратный чемпион мира по мотоспорту 1975 и 1978 годов венесуэлец Джонни Чекотто стартовал в финальной гонке в Хоккенхайме и стал лидером квалификационного заезда.

Однако его надежды на победу разрушил выступавший в качестве гостя юниор команды Mercedes Михаэль Шумахер: из-за неудачного торможения болид Шумахера уже на первом

повороте первого заезда врезался в BMW M3, за рулем которого находился Джонни Чекотто.

Гонка была остановлена, и при повторном старте венесуэльцу пришлось выезжать из последнего ряда. В результате он пробился только на 11-е место.

Во второй финальной гонке Чекотто сражался, как лев, но не смог пробить мощную стену, выстроенную пилотами Audi Франком Йелински и Вальтером Рёрлем, и занял лишь четвертое место. Победителем стал новый чемпион DTM «Штрицель» Штук. Несмотря на горечь поражения, Чекотто сумел

продемонстрировать свой бойцовский характер и настоящее водительское мастерство.

Стать одним из лучших в мире байкеров способны немногие, в том числе и среди пилотов кузовных прототипов.

Этапы карьеры

Шанс попытать счастья в автогонках талантливому мотогонщику предоставил руководитель AMG Ханс-Вернер Ауфрехт. Именно он пригласил Чекотто

1988 год. Дебют Альберто «Джонни» Чекотто в DTM на Mercedes 190 E 2.3-16. Он завоевал четыре победы и занял шестое место в классификации пилотов.





АЛЬБЕРТО «ДЖОННИ» ЧЕКОТТО

РОДИЛСЯ: 25 января 1956 года
в Каракасе (Венесуэла)

ГОНОК В ЧЕМПИОНАТЕ DTM: 107

ПОБЕД: 14

ПОУЛ-ПОЗИЦИЙ: 5

САМЫЕ БЫСТРЫЕ КРУГИ: 6

НАБРАНО ОЧКОВ В DTM: 959

УСПЕХИ В DTM

1988 — 6-е место в классификации пилотов
1989 — 7-е место в классификации пилотов
1990 — вице-чемпион
1991 — 4-е место в классификации пилотов
1992 — 4-е место в классификации пилотов

ДРУГИЕ ПОБЕДЫ

1975 — чемпион мира по мотоспорту
в классе 350 см³, 78 очков
1978 — чемпион мира по мотоспорту
в классе 750 см³, 98 очков
1993 — чемпион в кубке ADAC GT, 130 очков
1994 — победитель немецкого чемпионата
по супертуризму (STW), 107 очков
1998 — победитель немецкого чемпионата
по супертуризму (STW), 595 очков
2001 — чемпион серии V8-Star, 217 очков
2002 — чемпион серии V8-Star, 290 очков

выступить за команду на Mercedes 190 E 2.3-16 в сезоне 1988 года.

И гонщик из Венесуэлы постарался оправдать оказанное ему доверие. Он завоевал четыре победы и, набрав

Роскошные кудри и улыбка победителя — Джонни Чекотто стал любимцем публики еще за рулем болида Mercedes-Benz.

204 очка, занял более чем достойное шестое место в классификации пилотов.

Успехи в кузовных чемпионатах

Чекотто откликнулся на приглашение гоночной команды из Мюнхена и с тех пор устраивал захватывающие дуэли на BMW M3 со своими друзьями, выступавшими на Mercedes.

И на новой «служебной машине» Чекотто демонстрировал прекрасные результаты, претендуя на звание чемпиона DTM в каждом сезоне. В 1990 году гонщик из Венесуэлы уверенно шел к победе в DTM. Вплоть до октябрьского воскресенья, о котором мы рассказали в начале этой статьи.

Бойцовский характер не позволил Джонни Чекотто опустить руки после

поражения в Хоккенхайме в 1990 году. Он продолжал упорно сражаться в течение следующих двух сезонов. Однако ему так и не удалось завоевать звание чемпиона DTM: он занял «всего лишь» четвертое место в классификации пилотов. В конце сезона 1992 года «быстрый Джонни» решил попрощаться с DTM — за его плечами к тому моменту было участие в 107 гонках, 14 побед, пять поул-позиций и шесть быстрых кругов. Всего за свою карьеру в немецком кузовном чемпионате Чекотто набрал 959 очков. До сегодняшнего дня он остается девятым в «вечном списке» лучших пилотов DTM.

Тем не менее, Чекотто не отказался от намерения завоевать звание чемпиона кузовных гонок и в 1994 году одержал победу в немецком чемпионате по супертуризму (STW). Четыре года спустя (в 1998-м) он повторил свой успех. В 2001 и 2002 годах Чекотто становится лучшим в серии гонок V8-Star. В финале DTM в Хоккенхайме он выступил в качестве гостя на купе Opel Astra V8.

Отец и сын ... «Джонни» Чекотто передал свой талант сыну Джонни. Чекотто-младший, родившийся 9 сентября 1989 года, уже в 17 лет одержал свою первую победу в Формуле-3.



DTM 1994: Mercedes-Benz C-класса и третий чемпионский титул Клауса Людвига

К сезону 1994 года Mercedes-Benz подготовил новый болид C-класса, оснащенный гоночным двигателем V6. Благодаря самообладанию и продуманной тактике Клаус Людвиг одержал на этом автомобиле три победы и в третий раз завоевал звание чемпиона кузовного чемпионата.



Начинать сезон на абсолютно новой гоночной машине всегда рискованно. Как правило, дают о себе знать «детские болезни» новой конструкции: в первой гонке пилоты могут потерять ценные очки, которых им не хватит в конце сезона. Когда же речь идет о соперничестве с сильными конкурентами, прекрасно

технически оснащенными, как это получилось в DTM после принятия нового регламента в классе-1, ко всем прочим рискам добавляется еще и «запоздалый старт».

Что же заставило конструкторов Mercedes-Benz пойти на риск, выставив в DTM 1994 абсолютно новые болиды C-класса? В предыдущем

1994 год. В Гран-при туринговых автомобилей на Нюрбургринге Клаус Людвиг (вверху) показал себя отличным тактиком, дважды заняв второе место.

сезоне чемпионский титул достался Alfa Romeo, чистокровным болидам класса-1, а не переоборудованным Mercedes 190 E. Второе и третье места



в итоговой таблице чемпионата были слабым утешением для избалованной успехом команды Mercedes. После введения свободного технического регламента в классе-1 инженеры компании AMG из Аффальтербаха задействовали весь имевшийся у них инновационный потенциал для создания нового С-класса.

В качестве «испытательной лаборатории на колесах» использовали болид 190 Е Бернда Шнайдера.

Новые разработки, такие как система контроля тяги (ASR), компенсировали преимущество в скорости итальянских полноприводных машин — даже при езде в дождь.

Примененная впервые 6-ступенчатая коробка передач с карбоновым сцеплением позволила свести до минимума время переключения и дополнительно повысить устойчивость автомобиля при смене передачи. Установленный далеко сзади двигатель V6 обеспечивал идеальное распределение массы.

Первый раунд в пользу Alfa Romeo

Команда Mercedes начала новый сезон в прекрасной форме. Однако стартовую гонку возглавил красный болид Alfa Romeo. Алессандро Наннини, брат известной певицы Джанны Наннини,

выиграл оба заезда на бельгийском автодроме Зольдер. Дважды занимавший второе место Роланд Аш все же сумел продемонстрировать потенциал нового С-класса.

Первую победу команде принес датчанин Курт Тиим на автодроме в Хоккенхайме.

Второй заезд на трассе в Бадене вошел в историю как лучшая гонка в чемпионате DTM. За 0,44 секунды во втором заезде финишную черту пересекли Alfa Romeo (Наннини), С-класс (Тиим) и Opel Calibra (Кеке Росберг)!

На залитом дождем Нюрбургринге произошло второе знаменательное событие сезона: Клаус Людвиг нанес соперникам на Alfa Romeo ощутимое поражение. Полноприводные «итальянцы» на мокрой трассе имели преимущество в сцеплении с покрытием, но в итоге триумфальную победу

Обычная стартовая суета: Клаус Людвиг (впереди, под стартовым номером 7) вырывается вперед, в то время как прошлогодний чемпион Никола Ларини (Alfa Romeo) утюжит гравий. В итоге итальянец занял третье место в классификации пилотов, пропустив вперед Людвигу и Йорга ван Оммена.



Новый С-класс вобрал в себя множество передовых технологий. Среди них и система контроля тяги, позволившая Клаусу Людвигу успешно сражаться наравне с полноприводными Alfa Romeo.

одержал Людвиг благодаря своему водительскому мастерству и идеально сбалансированному болиду С-класса, оснащенный системой контроля тяги.

Эта победа, завоеванная на третьем этапе сезона, стала первым шагом пилота с берегов Рейна к очередному чемпионскому титулу.

Продуманная тактика

Итак, вызов был брошен, и чемпиону DTM Николе Ларини стало ясно: чтобы повторить прошлогодний успех, ему придется сражаться в первую очередь с «королем Людвигом». Клаус Людвиг использовал в борьбе с соперниками продуманную тактику: он атаковал только тогда, когда это действительно было необходимо. Опыт участия в ответственных соревнованиях и уравновешенный характер помогали Людвигу упорно набирать очки. К концу сезона на его счету были три победы, пять вторых и два третьих места.

СЕЗОН DTM 1994



Первое место
Кlaus Людвиг (D)
AMG-Mercedes
C-класса
222 очка



Место	Пилот	Машина	Очки
2.	Йорг ван Оммен (D)	AMG-Mercedes C-класса	175
3.	Никола Ларини (I)	Alfa-Romeo 155 V6 TI	150
4.	Алессандро Наннини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	149
5.	Курт Тиим (DK)	AMG-Mercedes C-класса	141
6.	Роланд Аш (D)	AMG-Mercedes C-класса	124
7.	Крис Ниссен (DK)	Alfa Romeo 155 V6 TI	99
8.	Мануэль Ройтер (D)	Opel Calibra V6	89
9.	Кристиан Даннер (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	88
10.	Бернд Шнайдер (D)	AMG-Mercedes C-класса	86
11.	Эллен Лор (D)	AMG-Mercedes C-класса	76
12.	Стефано Модена (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	74
13.	Джорджо Франча (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	70
14.	Кеке Росберг (FIN)	Opel Calibra V6	27
15.	Михаэль Бартельс (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	23
16.	«Джон Винтер» (D)	Opel Calibra V6	11
17.	Стефано Буттиеро (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	7
18.	Уве Альцен (D)	AMG-Mercedes 190 E	4
19.	Александр Грау (D)	AMG-Mercedes 190 E	1
20.	Франц Энгштер (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	1

На четвертом этапе сезона-1994, в гонке на приз ADAC на Нюрбургринге, Клаус Людвиг продемонстрировал высочайшее водительское мастерство, заставив болельщиков то и дело вскакивать со своих мест.

В первом заезде Наннини удалось взять реванш за гонку в Айфеле. В обычной стартовой толчее произошло столкновение – столкнулись автомобили Клауса Людвиг и Бернда Шнайдера. В результате обоим пилотам пришлось пробиваться вперед с последних стартовых позиций, и они показали себя настоящими мастерами. Верно выбранная тактика позволила им занять второе (Людвиг) и третье (Шнайдер) места. Зрители предвкушали захватывающий второй заезд.

В итоге его выиграл Людвиг. Шнайдер потерпел неудачу. Он долгое время лидировал в гонке, но за четыре круга

до финиша его выбил с трассы оставший на круг Alfa Romeo.

В шестой гонке сезона на Норисринге Людвиг снова ограничился набором очков и занял третье место.

Еще один пилот Mercedes, Йорг ван Оммен, поднялся на вторую ступень пьедестала, а победителем стал Никола Ларини на Alfa Romeo.

Праздник Mercedes

В Дипхольце снова пришло время Клауса Людвиг. Он победил в первом заезде, а во второй гонке пришел к финишу



вторым. Маятник успеха качнулся в сторону Mercedes. Свидетельство тому – двойная победа в первом заезде (Клаус Людвиг, Роланд Аш) и тройная во втором (Бернд Шнайдер, Клаус Людвиг, Эллен Лор).

Для Alfa Romeo, казалось, наступил конец света. Ведь Mercedes продолжал лидировать и в следующем гран-при кузовных прототипов на Нюрбургринге. В первом заезде четыре первых места заняли пилоты в комбинезонах, украшенных звездой Mercedes. Гонку

После первого заезда в Айфеле 8 мая 1994 года у Клауса Людвиг был повод для радости: под проливным дождем он опередил все болиды Alfa Romeo и отпраздновал свою первую победу в сезоне.



Тройка лучших: Роланд Аш (за рулем), Бернд Шнайдер (в центре) и Клаус Людвиг. Шнайдер с тринадцатью «нулевыми» заездами оказался «главным неудачником» сезона.

Роландом Ашем у горячего итальянца Алессандро Наннини сдали нервы.

В результате столкновения Наннини потерял все шансы на чемпионство: остановить Людвигу ему так и не удалось.

«Королю Людвигу» в третий раз достался кубок пилотов DTM. Этот результат смог превзойти только Бернд Шнайдер, завоевавший в 2003 году свой четвертый из пяти чемпионских титулов в DTM.

То, что «кронпринц» Шнайдер претендует на трон «короля Людвигу», стало ясно всем, кто наблюдал сезон 1994 года. Шнайдер шесть раз проходил самый быстрый круг и лидировал на протяжении нескольких кругов. Но избежать неудач ему не удалось. В конце сезона, после тринадцати «нулевых» заездов, он оказался всего лишь на десятом месте. Однако «путь к звездам» Бернда Шнайдера еще только начинался.

выиграл Йорг ван Оммен, опередив Клауса Людвигу, Бернда Шнайдера и Роланда Аша. Во втором заезде победа снова досталась Оммену, Людвигу и Ашу.

Праздник Mercedes едва не был омрачен дисквалификацией Клауса Людвигу. AMG-Mercedes C-класса, на котором выступал Людвиг, при обязательном взвешивании по окончании гонки оказался слишком легким. После лихорадочных поисков механики Mercedes обнаружили на трассе заполненный свинцом порог от машины Людвигу. Было доказано, что эта деталь, крайне необходимая для правильного распределения массы, стояла на автомобиле во время гонки. Она позволила машине Людвигу выдержать регламент по массе, и судьи не назначили штраф.

Третья победа Людвигу

Исход борьбы за чемпионский титул был практически предрешен. Тем не менее, «альфисты» не собирались легко

Отдых после гонки «200 миль Нюрнберга». Элла Лор катает на лодке Клауса Людвигу (впереди справа), Роланда Аша (сзади слева) и Курта Тиима.

сдаваться и в качестве основного козыря привезли в Берлин Стефано Модену, сменившего Стефано Бутьеро.

Ход был верным: в гонке на берлинском автодроме Авус Модена одержал двойную победу. Пилотам Mercedes пришлось отложить праздник.

Однако это была всего лишь отсрочка. На трассе Алеманненринг в Зингене в предпоследней гонке сезона уже можно было праздновать победу. В жаркой дуэли с отставшим на круг





Сенсация 1991 года: новый суперкар Mercedes C 112 с «крылом чайки»

Представленный в 1991 году спортивный концепт-кар C 112 с 6-литровым 12-цилиндровым двигателем и «крылом чайки» сразу привлек внимание потенциальных покупателей. Тем не менее, руководство Mercedes-Benz отказалось от серийного выпуска этой модели.

Мercedes-Benz C 112 стал звездой международного автосалона, проходившего в сентябре 1991 года во Франкфурте-на-Майне. Под металлической обшивкой спортивного суперкара скрывались самые передовые технологии обеспечения безопасности. Кроме того, этот болид не знал себе равных в отношении аэродинамики.

Аэродинамический кузов спроектировал шеф-дизайнер Бруно Сакко. Под его руководством в 1988 году были созданы первые чертежи нового концепт-кара, по форме напоминавшего C 111, но, в отличие от своего предшественника, имевшего впереди и сзади

дополнительные подвижные аэродинамические элементы.

В качестве особого элемента дизайна C 112 получил открывающиеся вверх двери, приводившиеся в движение с помощью инфракрасного пульта дистанционного управления и напоминавшие уже ставший легендой 300 SL «крыло чайки».

Вместо убирающихся фар, применявшихся в первых вариантах C 111, Mercedes C 112 получил встроенную оптику головного света. Благодаря этому при движении в темное время суток сохранялся оптимальный коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x = 0,30$.

В изготовленной из кевлара передней части кузова скрывался электроприводный выдвижной спойлер. Еще один спойлер в задней части автомобиля в сочетании с диффузором использовался для увеличения прижимной силы. При экстренном торможении заднее антикрыло устанавливалось под углом 45 градусов и использовалось в качестве аэродинамического тормоза.

Электронные помощники

C 112 отличался прекрасным набором бортовой электроники. Автомобиль был оснащен системой контроля давления в шинах, радиолокационным

Спортивный концепт-кар Mercedes-Benz C 112, представленный в 1991 году на автосалоне во Франкфурте.





круиз-контролем, автоматической климатической установкой, современными информационными и развлекательными системами.

Повышение курсовой устойчивости достигалось за счет применения компьютерной системы управления задней подвеской, аэродинамических элементов в передней и задней части автомобиля, а также благодаря системе активного контроля кузова (Body Control System – ABC). Электронные помощники поддерживали работу тормозов, сцепления и рулевого управления.

700 предварительных заказов

В роскошно отделанный салон практически не проникал шум мотора. Вместе с тем, за счет среднеторговой компоновки (двигатель располагался непосредственно за сиденьями) в автомобиле не было места ни для перевозки багажа, ни для запасного колеса. Алюминиевый двигатель V12 базировался на агрегате, первоначально применявшемся в модели W 140 (S-класс). Его рабочий объем составлял 6 л. Для подачи воздуха использовались два передних и два боковых воздухозаборника.

С 112, вид сзади. Над задними фонарями расположен выдвижной задний спойлер, под ним – диффузор.

Встроенные фары, двери «крыло чайки» и выдвижной передний спойлер придавали С 112 футуристический облик.

Воздух использовался и для охлаждения тормозов.

Дизайн кузова, созданного под руководством Карля Хеля, напоминал спортивные кузова группы С. Кузов был настолько гибким, что смог бы поглотить большую часть энергии в случае столкновения. Одновременно он обладал достаточной жесткостью, чтобы защитить водителя и обеспечить хорошую управляемость в обычном режиме движения.

Презентация нового спортивного суперкара Mercedes вызвала колоссальный резонанс. Бolid стоимостью свыше 1,5 млн. немецких марок заказали более 700 потенциальных покупателей. Тем не менее, по экономическим соображениям руководство Mercedes высказалось против производства малой серии этих автомобилей.

Кокпит С 112. Новый стандарт комфорта – программирование положения сидений с помощью электроники.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С 112 (1991)

ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ: V-образный 12-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz M 120, диаметр цилиндра × ход поршня 89,0×80,2 мм, рабочий объем 5987 см³, мощность 300 кВт/408 л.с. при 5200 об/мин, крутящий момент 580 Нм при 3800 об/мин, угол развала цилиндров 60°, коэффициент сжатия 10:1, Bosch LH-Jetronic, четыре клапана на цилиндр, два верхних распределительных вала для каждого ряда цилиндров, электронное управление системой зажигания, 6-ступенчатая механическая коробка передач, среднеторговая компоновка, привод на задние колеса

КУЗОВ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: двухдверное купе, алюминиевый монокок с решетчатым каркасом, сзади – стальной подрамник, снаряженная масса 1566 кг, колесная база 2700 мм, 5-рычажная задняя подвеска, передняя подвеска на треугольных поперечных рычагах, электронно-гидравлическая регулировка жесткости подвески, тормоза вентилируемые дисковые, 4-поршневые тормозные суппорты, ABS, ASR, диски из магниевых сплавов, шины 8,25×17" (вперед) и 13×17" (сзади)

ТЯГОВО-ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ: максимальная скорость 312 км/ч, разгон от 0 до 100 км/ч за 4,9 с

КОЛИЧЕСТВО: 1

Сборка четвертого колеса

К этому номеру прилагаются колесный диск, покрышка и губчатая вставка. Используя эти детали, мы соберем четвертое колесо нашей модели AMG Mercedes C-класса DTM-2008.

Детали для первого колеса вашей радиоуправляемой модели вы получили с № 1. Это тоже были пластиковый спицевый колесный диск, резиновая покрышка с протектором и губчатая вставка, придающая покрышке правильную форму. Второй и третий набор деталей, соответственно для второго и третьего колеса, вы получили с № 14 и № 33.

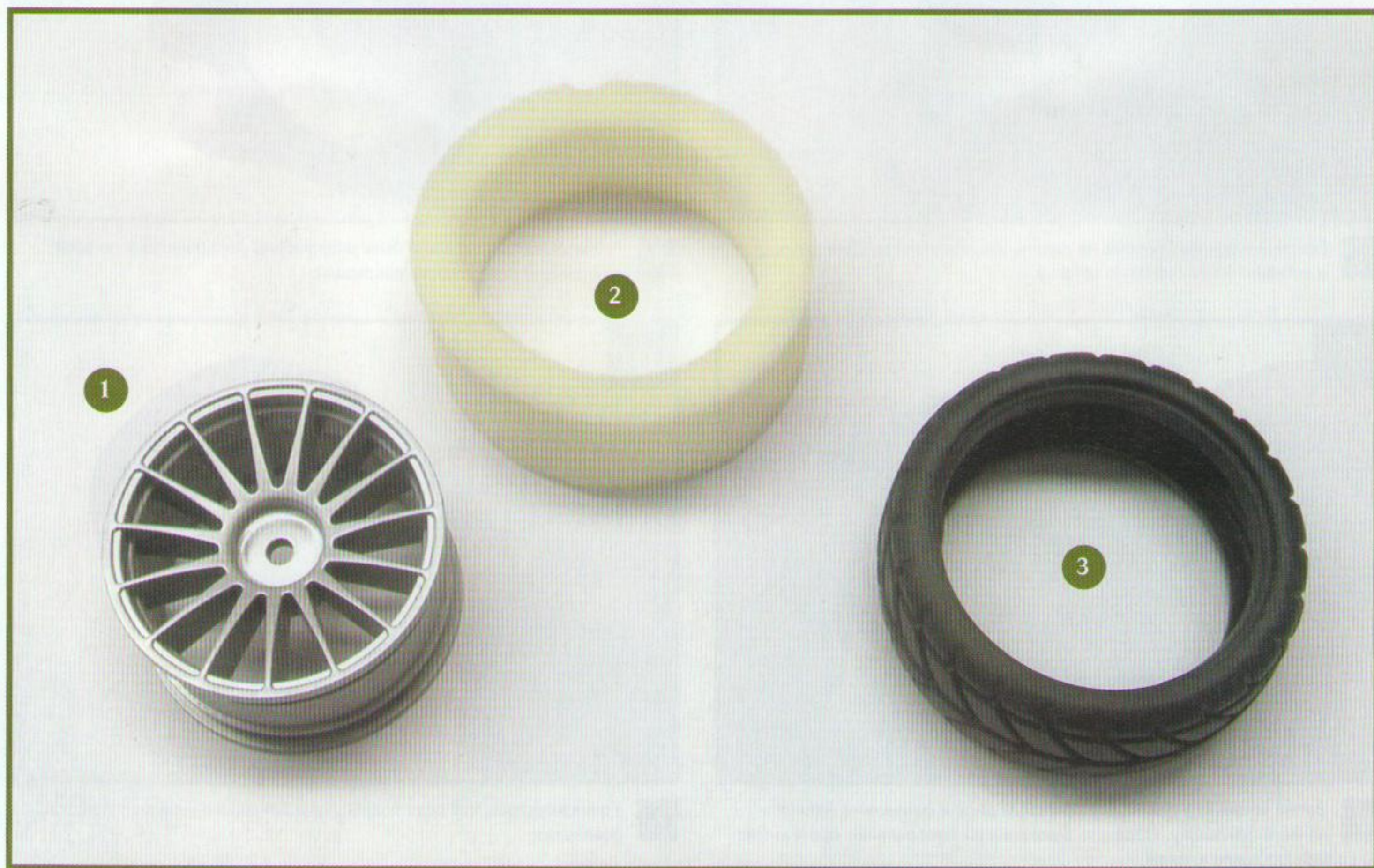
Процедура сборки и инструмент остаются теми же. Вам потребуются кусок наждачной бумаги и тюбик цианоакрилатового клея. Не забывайте, что покрышка должна устанавливаться в разных направлениях для колес левой и правой стороны. Сегодня мы проведем сборку левого колеса.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

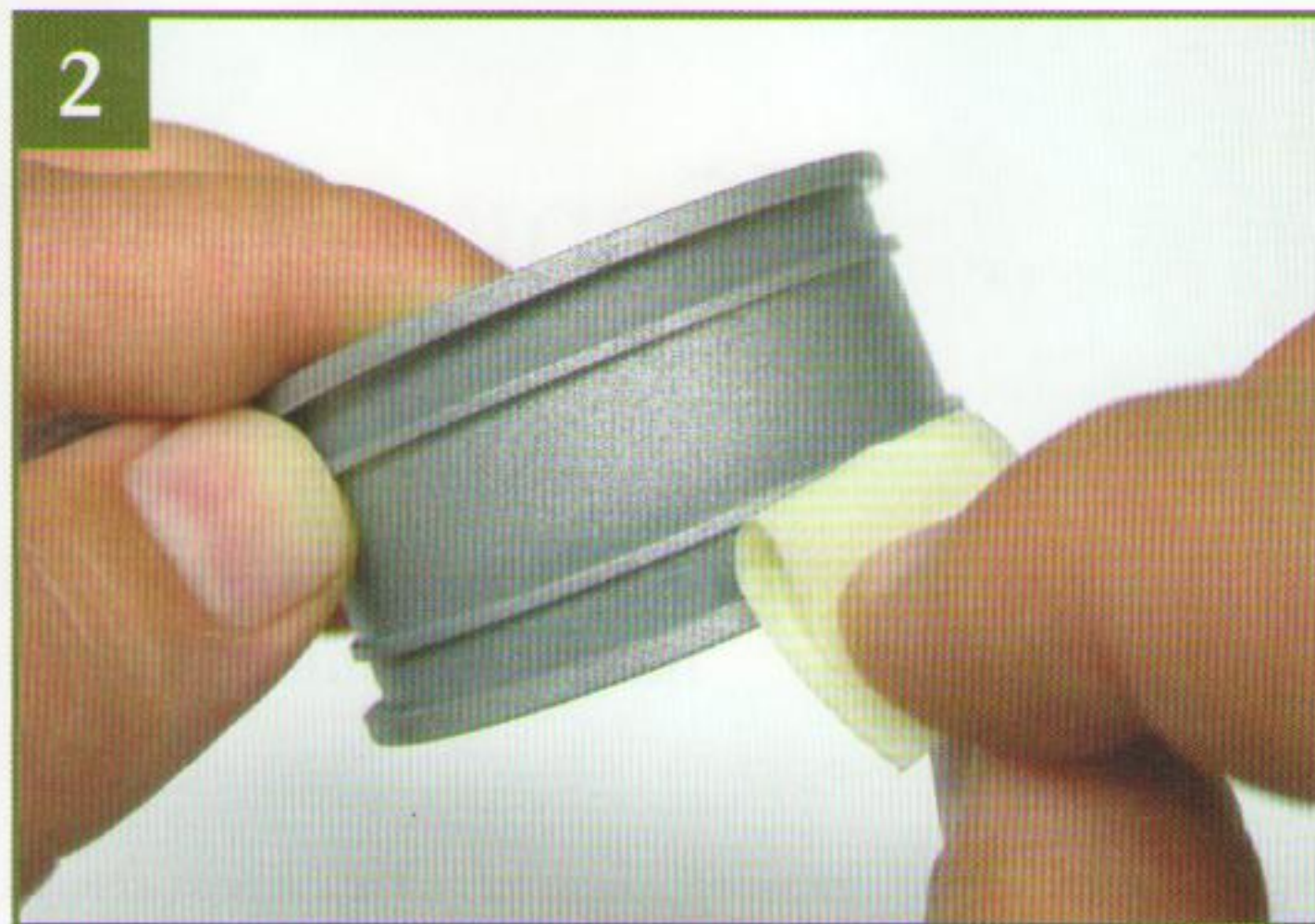
- НАЖДАЧНАЯ БУМАГА
- МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА (цианоакрилатовый)

- 1 Колесный диск
- 2 Губчатая вставка
- 3 Покрышка





1 Слегка обработайте наждачной бумагой внутренние края покрышки, на которые указывают стрелочки. Эту операцию необходимо провести с двух сторон.



2 Слегка обработайте наждачной бумагой по кругу внешние края колесного диска (с двух сторон).



3 Положите покрышку себе на ладонь так, как показано на фото, и вставьте в нее губчатую вставку.



4 Губчатая вставка должна быть равномерно распределена по всей внутренней поверхности покрышки.



5 Затем вставьте в покрышку колесный диск и осторожно натяните на него покрышку. Обратите внимание на направление протектора: вы собираете левое колесо.



6 Удостоверьтесь, что края покрышки и колесного диска в точности совпадают.



7 Проверьте внешнюю и внутреннюю стороны колеса.



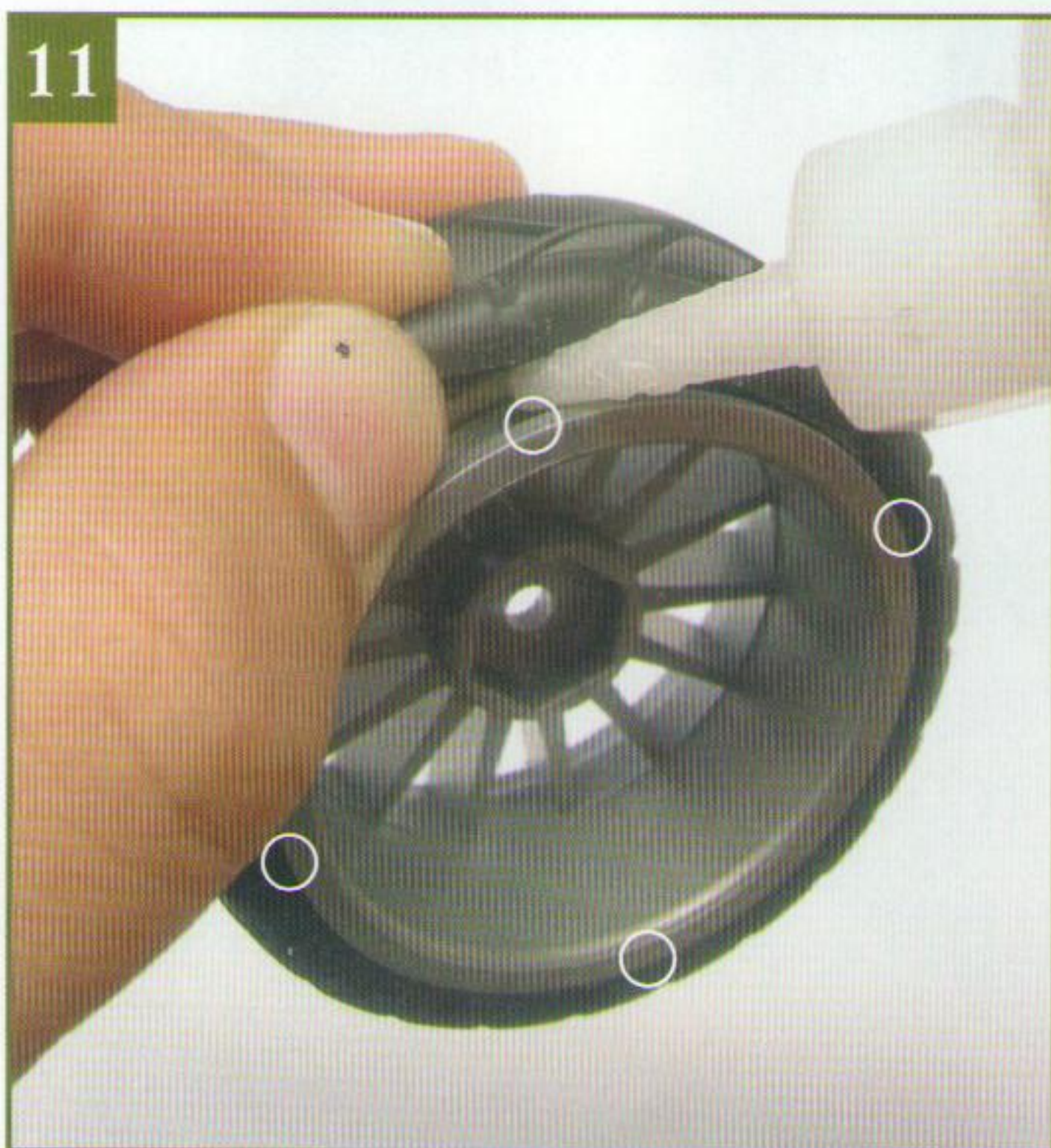
8 Слегка приподнимите покрышку и капните под нее моментальный клей ЦА.



9 Отпустите покрышку и прижмите ее к колесному диску, чтобы дать клею схватиться.



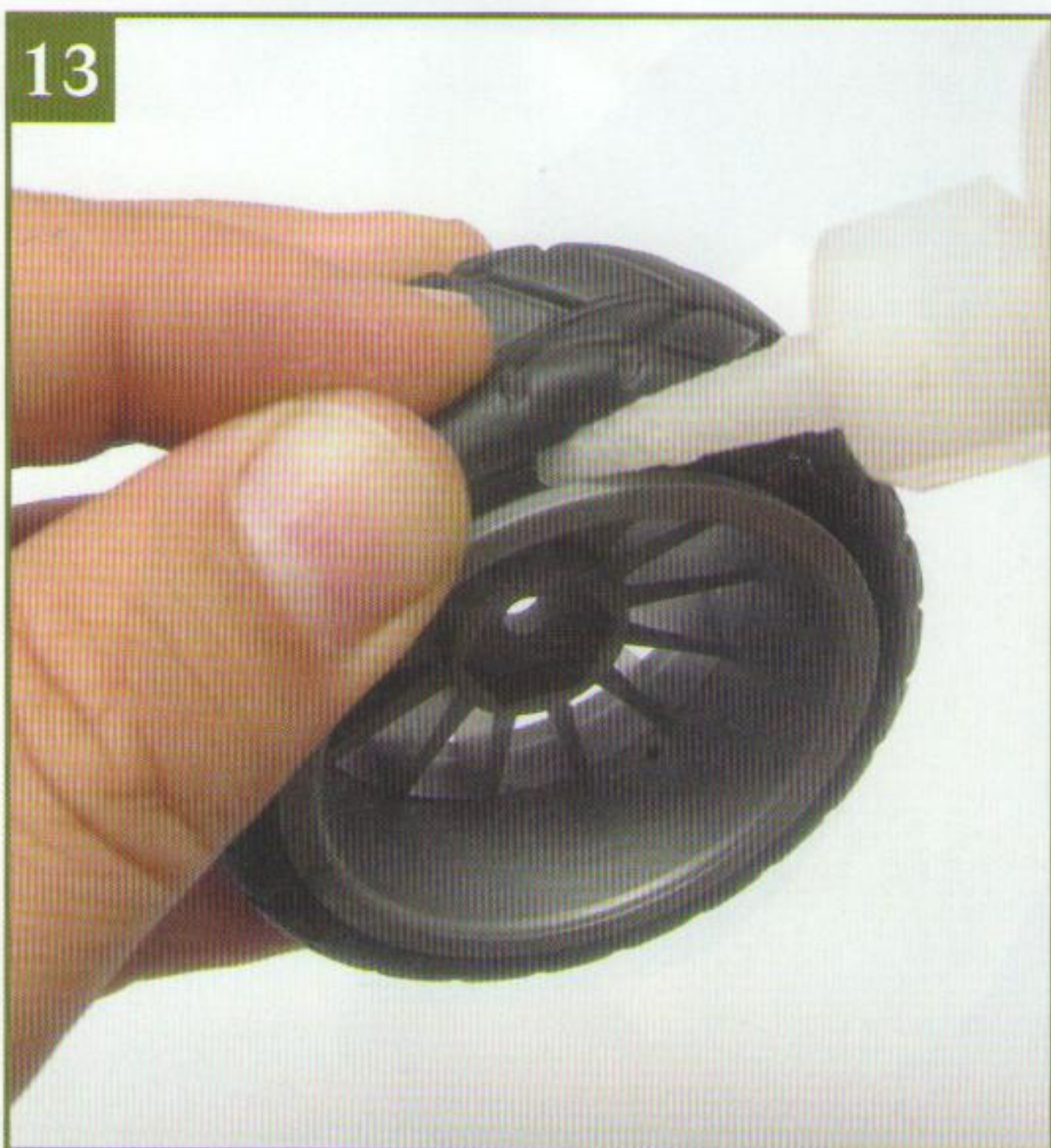
10 Повторите эту операцию в точках, отмеченных белыми кружками.



11 Склейте покрывку и колесный диск в четырех точках с внутренней стороны.



12 Слегка приподняв непроклеенные края покрывки, промажьте ее небольшим количеством клея по кругу. Не используйте слишком много клея и не оставляйте непроклеенных участков.

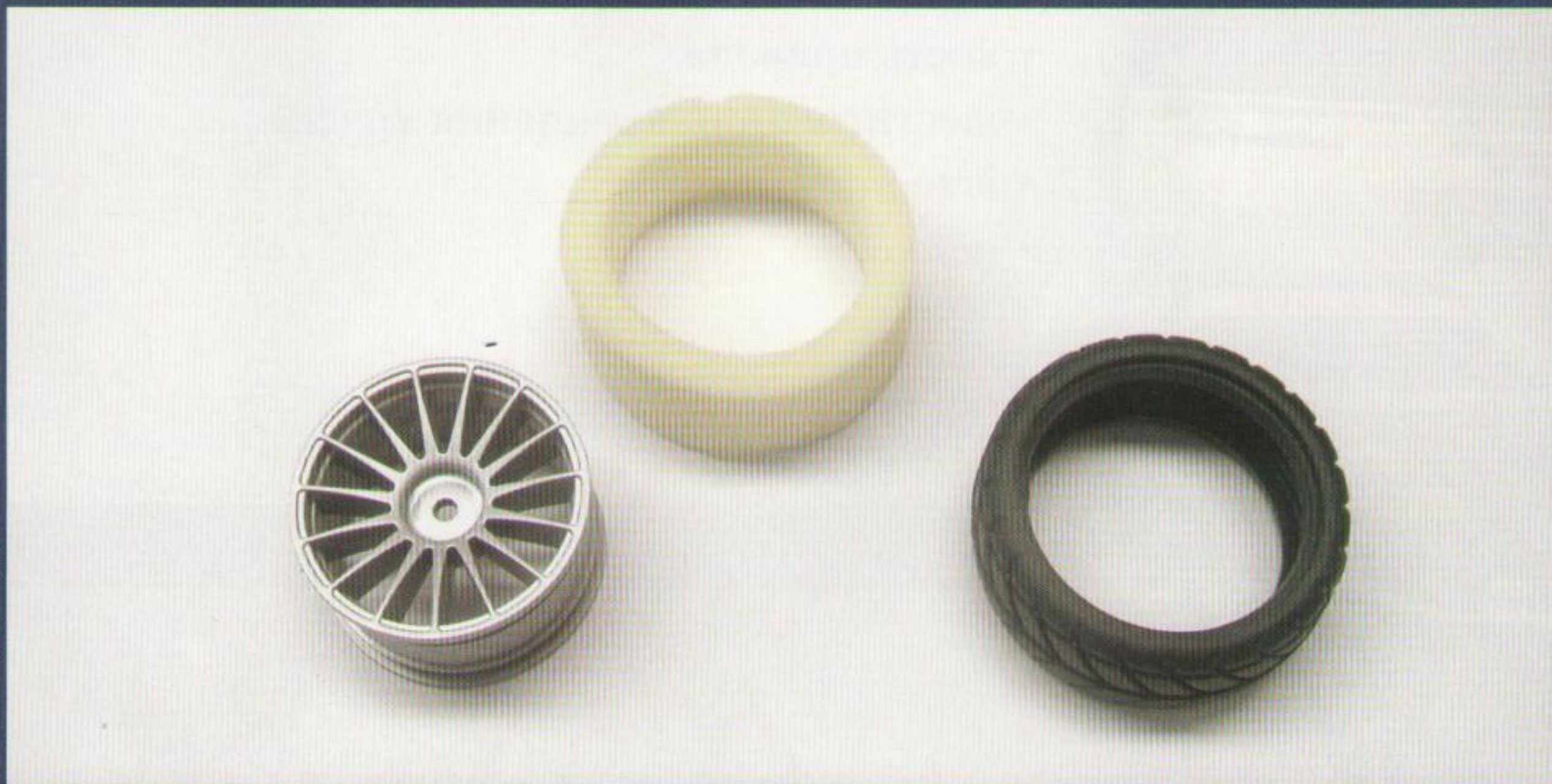


13 Повторите эту операцию с внутренней стороны колеса и дайте клею как следует высохнуть.



14 Теперь покрывка надежно закреплена на колесном диске. Четвертое (левое) колесо вашей радиоуправляемой модели готово.

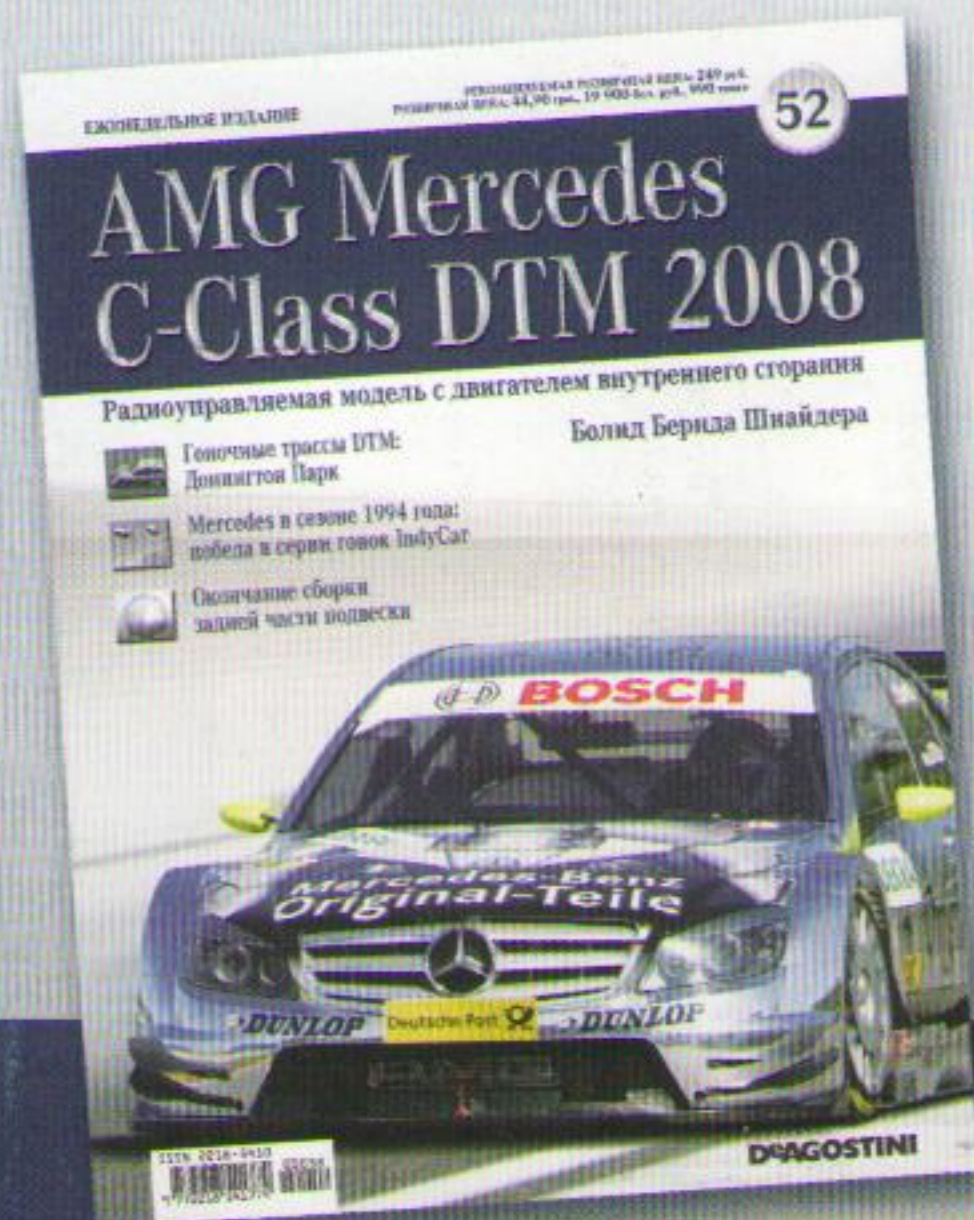
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Используя колесный диск, покрышку и губчатую вставку, мы соберем четвертое колесо нашей модели AMG Mercedes C-класса DTM-2008.

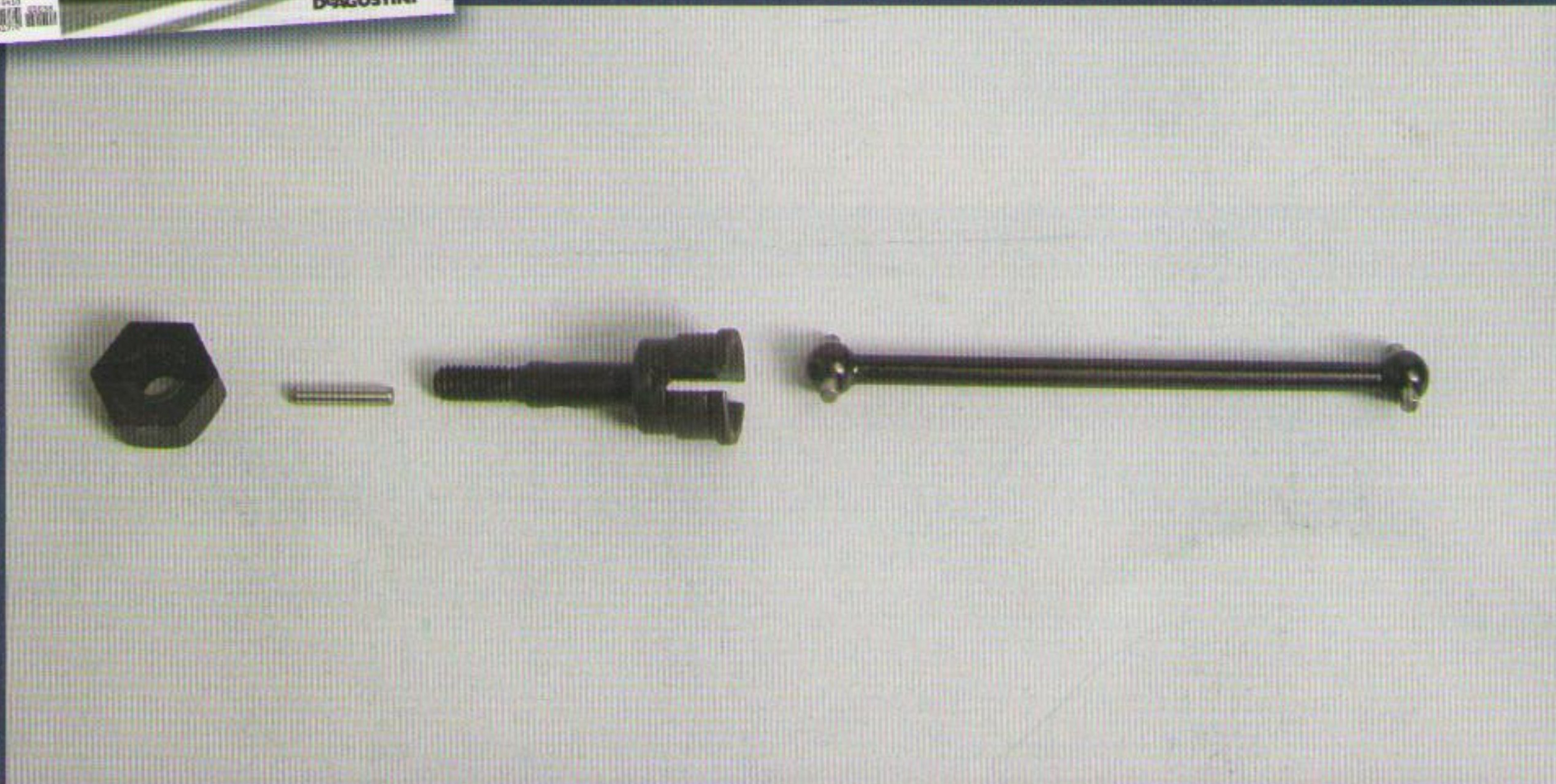


В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 52)
и комплект деталей:

- кость привода
- шестигранник крепления колеса
- штифт
- полуось.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Кольцевая трасса Донингтон Парк с многочисленными комбинациями поворотов требует от пилотов мастерства и настоящего мужества.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1994 году формульный двигатель марки Mercedes-Benz привлек к себе внимание в американской серии гонок IndyCar.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и закончим сборку задней части подвески.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

D'AGOSTINI