

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM/ITC 1995 года:
двойная победа Бернда Шнайдера

Болид Бернда Шнайдера



Гоночные трассы DTM:
А1-Ринг



Продолжатель традиций Mercedes:
карьера Норберта Хауга



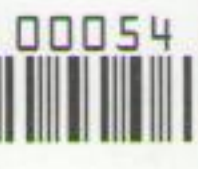
Установка
карбюратора



ISSN 2218-5410



9 772218 541774



DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

54

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Когда в 1995 году Клаус Людвиг покинул Mercedes-Benz, первым номером заводской команды стал Бернд Шнайдер. Он блестяще провел все гонки сезона и в результате одержал двойную победу – в сериях гонок DTM и ITC.

145-148

A1-Ринг, одна из самых скоростных кольцевых трасс Формулы-1, расположена в Штирии (Австрия), среди гор и долин. Пилоты германского кузовного чемпионата с удовольствием приезжали в эти живописные места, чтобы померяться силами с соперниками.

149-150

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1990 году руководителем автоспортивного подразделения Mercedes-Benz был назначен журналист Норберт Хауг. Во многом благодаря Хаугу команде Mercedes удалось вернуться в мировой автоспорт и продолжить традиции знаменитых «серебряных стрел».

197-198

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили важнейшую деталь вашей радиоуправляемой модели – карбюратор. Это сложное устройство имеет ключевое значение для правильной работы двигателя. Сегодня мы закрепим карбюратор на картере двигателя.

181-184



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №54, 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 №16824-5496П от 15.07.2010г.

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., 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 13.12.2011

Серии гонок DTM/ITC 1995 года: двойная победа Бернда Шнайдера

После внезапного ухода Клауса Людвига состав заводской команды Mercedes-Benz пополнился молодыми, талантливыми гонщиками. Первым номером стал Бернд Шнайдер. Вместе с ним храбро сражался и будущий победитель гонки IndyCar Дарио Франкитти.

Трехкратный чемпион DTM Клаус Людвиг обладал особым талантом: он тонко чувствовал ситуацию и всегда точно знал, когда пора сменить команду. В конце 1988 года действующий чемпион поменял болид Ford на Mercedes-Benz. В составе заводской команды Mercedes Людвиг дважды (в 1992 и 1994 годах) завоевывал чемпионский титул.

После завершения сезона DTM 1994 года чемпион снова «упаковал чемоданы» и вместе с экс-чемпионом Формулы-1 Кеке Росбергом перешел в команду Opel.

Соперника звали Бернд Шнайдер, и в 1995 году он действительно стал номером один среди пилотов Mercedes-Benz. Шнайдер продемонстрировал свой потенциал еще в 1994-м. Он дольше всех лидировал в гонке и шесть раз проходил круг быстрее всех.

Новая звезда

Хитрый, опытный Людвиг наверняка почувствовал, что в следующем сезоне у него появится достойный соперник.

1995 год. Команда пилотов DTM на тунинговых болидах AMG-Mercedes C-класса. Слева направо: Александер Грау/Курт Тиим, Эллен Лор, Ян Магнуссен/Йорг ван Оммен и Дарио Франкитти/Бернд Шнайдер.



СЕЗОН DTM 1995 ГОДА (в скобках – место и очки в ITC)



Первое место (первое место)
Бернд Шнайдер (D)

AMG-Mercedes
C-класса

138 (155) очков



Место	Пилот	Машина	Очки
2 (5)	Й. ван Оммен (D)	AMG-Mercedes C-класса	113 (50)
3 (14)	К. Людвиг (D)	Opel Calibra V6	80 (21)
4 (8)	К. Тиим (DK)	AMG-Mercedes C-класса	78 (45)
5 (3)	Д. Франкитти (GB)	AMG-Mercedes C-класса	74 (80)
6 (4)	Н. Ларини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	71 (59)
7 (9)	А. Грау (D)	AMG-Mercedes C-класса	68 (39)
8 (2)	Ян Магнуссен (DK)	AMG-Mercedes C-класса	49 (83)
9 (13)	К. Даннер (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	48 (22)
10 (-)	М. Бартельс (D)	Alfa Romeo 155 V6 TI	47 (-)
11 (15)	А. Наннини (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	44 (17)
12 (5)	М. Ройтер (D)	Opel Calibra V6	39 (50)
13 (11)	Дж. Дж. Лехто (FIN)	Opel Calibra V6	36 (26)
14 (11)	У. Альцен (D)	AMG-Mercedes C-класса	34 (26)
15 (10)	Г. Физикелла (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	30 (37)
16 (7)	С. Модена (I)	Alfa Romeo 155 V6 TI	26 (49)
17 (17)	Э. Лор (D)	AMG-Mercedes C-класса	18 (13)
18 (16)	Я. Дальма (F)	Opel Calibra V6	17 (15)
19 (20)	К. Росберг (FIN)	Opel Calibra V6	17 (3)
20 (19)	Б. Майландер (D)	AMG-Mercedes C-класса	12 (8)

Людвиг принял предложение от команды из Руссельхайма и доказал, что не собирается сдавать позиции, завоевав третье место (после двух пилотов Mercedes).

Тем не менее, его новый болид – Opel Calibra образца 1995 года – не мог сравниться с AMG-Mercedes C-класса.

DTM выходит на мировой уровень

Под кузовом внешне практически не изменившихся болидов C-класса скрывалось несколько интересных новинок. Инженерам AMG, помимо прочего, удалось снизить массу автомобиля. Для улучшения развесовки по осям впервые была использована трубчатая несущая рама.

Параметры шасси максимально адаптировали к установке 2,5-литрового

двигателя V6: несмотря на новое ограничение по максимальному количеству оборотов, этот агрегат развивал мощность более 450 л.с.

Это стало возможным благодаря применению революционной технологии – пневматического привода клапанов вместо стальных пружин, что позволило увеличить обороты двигателя и улучшить состав воздушно-бензиновой смеси в камере сгорания.

Болиды со звездой демонстрировали свои возможности и на мировом уровне, ведь германский кузовной чемпионат постепенно все больше превращался в международную серию гонок: параллельно с DTM пилоты участвовали и в другом чемпионате – International Touring Car Championship (ITC). Помимо семи этапов DTM в Германии пять гонок теперь проходили за рубежом – на трассах в Муджелло, Хельсинки, Донингтоне, Эшториле и Маньи-Кур.

23 июля 1995 года. Элла Лор на AMG-Mercedes C-класса в гонке DTM на аэродроме Дипхольц. Рядом – будущий победитель Михаэль Бартельс на Alfa Romeo.

Одним из самых ярких событий сезона за пределами Германии стала гонка на городской трассе в Хельсинки, собравшая около 110 тысяч зрителей. Где бы ни проходили соревнования, на трибунах всегда царил праздничное настроение. Победителем обеих



серий – DTM и ITC – стал Бернд Шнайдер. На своем стремительном болиде Mercedes гонщик из Саарланда одержал победу в одиннадцати гонках.

Мощный старт Mercedes

Преимущества модернизированного C-класса проявились уже в начале сезона – в первой гонке в Хоккенхайме. В первом заезде с первого по четвертое места заняли пилоты Mercedes. Лучшим стал Бернд Шнайдер, который проехал круг быстрее всех и задал темп всей гонке.

Во втором заезде он опять стал автором самого быстрого круга и в итоге отпраздновал уверенную победу.

Примечательно, что присоединившийся к команде Mercedes молодой



9 июня 1995 года, гонка Donington Gold Cup (ITC). Йорг ван Оммен за рулем AMG-Mercedes C-класса во главе пелетона, за ним – Курт Тиим и Александер Грау.

Ларини и Кристиан Даннер одержали двойную победу. Даннер выиграл еще и первый заезд на трассе Норисринг в Нюрнберге. И только после этого, во втором заезде, Бернд Шнайдер одержал долгожданную победу. Это был первый триумф Mercedes на треке Норисринга с 1991 года.

В английском Донингтон Парке, на сложной трассе, изобилующей подъемами и спусками, снова пришло время команды Mercedes-Benz.

Четверо пилотов Mercedes в первом заезде и пятеро во втором первыми пересекли финишную черту. Победителем обеих гонок снова стал Бернд Шнайдер.

Зная свои сильные стороны, Шнайдер сохранял спокойствие даже тогда, когда двойную победу в Дипхольце одержал Михаэль Бартельс на Alfa Romeo. На португальской трассе Эшторил пилот из Саарланда уверенно

шотландец Дарио Франкитти уже в своей первой гонке сразу же занял поул-позицию и в результате поднялся на третью ступеньку подиума. Участие в DTM для Франкитти стало началом блестящей карьеры: в 2007 и 2009 годах он стал победителем американской серии гонок IndyCar.

В очередной гонке на берлинском Авусе Бернду Шнайдеру пришлось сдаться за семь кругов до финиша, однако он стойко перенес этот удар и не остановился на полпути к победе.

Уже в следующей гонке на итальянском автодроме Муджелло – первой в сезоне ITC 1995 года, звезда Mercedes Бернд Шнайдер одержал свою третью победу в сезоне.

Победа Дарио Франкитти во втором заезде позволила ему занять четвертое место. Это стало еще одним доказательством того, что третье место в Хоккенхайме было отнюдь не случайным.

Чемпионская тактика

В Хельсинки итальянцы нанесли ответный удар. Пилоты Alfa Romeo Никола

В гонке Donington Gold Cup Бернд Шнайдер одержал двойную победу. И это еще не все.

В первом заезде гонщик из Саарланда финишировал в группе четырех, а во втором – пяти болидов Mercedes. Этот успех доказал преимущество модернизированных AMG Mercedes C-класса в сезоне DTM 1995 года.



победил в первом заезде и пришел вторым во второй гонке.

В гонке на «домашнем» автодроме Нюрбургринг лучший пилот Mercedes одержал еще одну двойную победу. Теперь уже ничто не могло помешать Бернду Шнайдеру завоевать звание чемпиона DTM. Слишком велик был отрыв от соперников и значительны преимущества AMG-Mercedes C-класса, слишком малы (даже теоретически) шансы преследователей.

На трассе Алеманнринг, расположенной в промышленном районе небольшого городка Зинген, Шнайдер проявил себя как опытный автогонщик.

Он провел две гонки, продемонстрировав продуманную тактику, и, заняв третье место во втором заезде, получил то, что принадлежало ему по праву: звание чемпиона DTM.

25 июня 1995 года. Элен Лор (под стартовым номером 17) за рулем AMG-Mercedes C-класса на Норисринге перед стартом гонки «200 миль Нюрнберга» (DTM).

Дубль Шнайдера

Однако это была лишь половина миссии Бернда Шнайдера: он должен был сделать дубль в кузовных гонках, победив и в DTM, и в ИТС. И уже в следующей гонке на французском автодроме Маньи-Кур новый чемпион DTM одержал чистейшую победу и завоевал корону ИТС.

Все складывалось удачно, и в дуэли-реванше он повторил свой триумф. Праздник, устроенный в честь победителя в лагере Mercedes, по своему



размаху полностью соответствовал масштабу успеха, одержанного Шнайдером.

В завершающей гонке сезона, традиционно проходившей в Хоккенхайме, смог проявить себя и Клаус Людвиг. Его Opel Calibra был оснащен задним антикрылом новой конструкции с гидравлическим приводом, который мог устанавливаться и вертикально (для увеличения прижимной силы), и горизонтально (для увеличения скорости). Не в последнюю очередь благодаря этому механизму «король Людвиг» выиграл оба заезда и обеспечил себе третье место в классификации пилотов в сезоне DTM 1995 года, уступив Бернду Шнайдеру и его товарищу по команде Йоргу ван Оммену.

Луис Крагес на AMG-Mercedes C-класса в гонке ИТС в Хельсинки 4 июня 1995 года.

Гоночные трассы DTM: А1-Ринг, автодром с видом на Альпы

Кольцевая трасса А1 расположена в Штирии (Австрия), примерно в 76 километрах к западу от Граца. До реконструкции в 1997 году этот автодром считался самой скоростной трассой Формулы-1. С 2001 по 2003 год на А1-Ринг проходили гонки DTM.

Имена таких пилотов, как Йохен Риндт или Ники Лауда, заставляют сильнее биться сердца поклонников автогонок. На австрийском автодроме А1-Ринг именами этих звезд национального автоспорта названы участки трассы.

Пилоты германского кузовного чемпионата с удовольствием приезжали в живописную Штирию, чтобы

померяться силами с соперниками на кольце А1-Ринг длиной 4,33 км.

Трасса, расположенная среди гор и долин, стала счастливой, прежде всего, для пилотов Mercedes. Во всех трех гонках DTM, проходивших на этом треке, они показали своим соперникам задние фонари. В 2001 году победу одержал Бернд Шнайдер, а в последующие два года – Михаэль Фесслер.

В сезоне-2002 Mercedes-Benz обошел своих конкурентов, одержав четыре победы (Михаэль Фесслер, Бернд

Шнайдер, Жан Алези, Уве Альцен), а в 2003 году пилоты в комбинезонах со звездой заняли уже весь подиум (Михаэль Фесслер, Бернд Шнайдер, Кристиан Альберс).

Построенный в 1969 году автодром «Остеррайхринг», как он тогда

9 сентября 2009 года. Пилот DTM Уве Альцен в тренировочном заезде на австрийском автодроме А1-Ринг. Местных буренок гонка явно не впечатлила.



ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: А1-РИНГ

ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ

Длина: 4326 м

Ширина: 10–15 м

Поворотов: 7

Прямых: 4

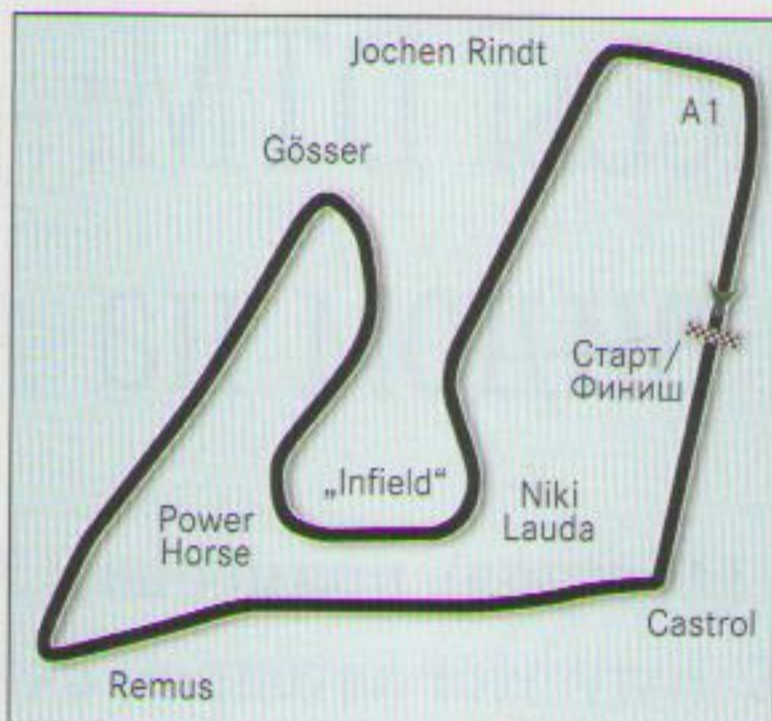
Открытие: 1969 год

Реконструкция:
1995/1996 годы

Дистанция:
40 кругов (173,04 км)

Мест для зрителей:
около 60 тысяч

Рекорд заезда DTM: 1.27,212 мин, Марсель Фесслер, AMG-Mercedes CLK-DTM



Вопрос о новой реконструкции трассы А1 приобрел политическую окраску. Последние гонки Формулы-1 и DTM состоялись в 2001 году, после чего начались строительные работы. Территорию приобрел владелец компании Red Bull Дитрих Матешитц, планировавший переоборудовать ее в академию автоспорта и авиации. Однако протесты населения свели эти планы на нет. Только весной 2011 года реконструкция автодрома была, наконец, закончена.



Год за годом гонки DTM привлекали толпы болельщиков. На соревнования, проходившие на австрийской кольцевой трассе А1, ежегодно съезжались около 60 тысяч зрителей.

Помимо поворота А1 были и другие сложные отрезки трека. Remus – второй, самый узкий поворот трассы, в котором пилотам приходилось сбрасывать скорость после поднимающейся в гору прямой, не прощав ошибок и одновременно давал прекрасные возможности для обгона. Здесь требовалось особое внимание.

Зато в инфилде, частично расположенном на спуске, важно было точно выдержать траекторию, чтобы получить преимущество по времени. По стартовой расстановке было хорошо заметно, кто из пилотов допустил ошибку. И в ходе основной гонки здесь тоже легко было проиграть соперникам. Однако по-настоящему тесно становилось при торможении в поворотах Jochen Rindt или Remus.

назывался, вначале представлял собой классическую высокоскоростную трассу. В середине 90-х была проведена реконструкция в соответствии с требованиями безопасности.

С 2003 года на трассе А1-Ринг уже не проводились гонки Формулы-1: рассматривались различные проекты реконструкции трека.

Чертова трасса

На первый взгляд могло показаться, что конфигурация трассы А1-Ринг, открытой в 1997 году после модернизации, достаточно проста, несмотря на чередование медленных и быстрых участков.

На трассе не было шикан, все повороты были открытыми. Тем не менее, трек отличало плохое сцепление с покрытием. Поэтому ключом к успеху была хорошая развесовка по осям. Тот, кто

переоценил свои силы в повороте и оказался на газоне, на своем опыте знал, какие опасности таит в себе трасса, проложенная около деревни Шпильберг.

Это относилось, прежде всего, к повороту А1, внутренняя сторона которого имела сильный уклон. Причем коварный уклон находился непосредственно в точке апекса. Это усложняло дело, и только уверенный поворот руля гарантировал правильное прохождение этого участка трассы.

Жану Алези трасса А1 была знакома еще по гонкам Формулы-1. В 2002 году в соревнованиях на А1-Ринг он пришел третьим.





В лучших традициях Mercedes: карьера Норберта Хауга

Поздней осенью 1990 года Норберт Хауг вступил в должность руководителя автоспортивного подразделения Mercedes-Benz. За двадцать лет работы на этом посту ему удалось вернуть штутгартскую автомобильную марку в мировой автоспорт и продолжить традиции знаменитых «серебряных стрел».

Норберт Фридрих Хауг родился 24 ноября 1952 года в небольшом городке Энгельсбранд-Грюнбах недалеко от Пфорцхайма (земля Баден-Вюртемберг). Свою профессиональную карьеру он начал в качестве стажера в газете Pforzheimer Zeitung. В 1973 году Хауг получил диплом журналиста.

Из ежедневной газеты в специализированный журнал

Страстно увлекавшийся автоспортом молодой человек нашел работу, о которой можно было только мечтать: его приняли на должность редактора специализированного издания auto motor und sport.

Увлеченность и компетентность Хауга не остались незамеченными, и уже через год он был назначен руководителем отдела, освещавшего события из мира автоспорта. Он ездил по стране и за рубеж, брал многочисленные интервью у пилотов, руководителей команд и инженеров. Это позволило ему

Руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг, 2007 год. В 2010-м он отпраздновал 20 лет своего пребывания на этой должности.





Норберт Хауг принимает кубок, врученный команде McLaren-Mercedes за победу Льюиса Хэмилтона в Гран-при Германии 2008 года.

2003 год. Норберт Хауг на Гран-при Европы. Кими Райкконен за рулем McLaren-Mercedes завоевал звание вице-чемпиона мира.



составить профессиональную картину развития национального и мирового автоспорта.

При этом Хауг не остался теоретиком. В его обязанности редактора входило в том числе и тестирование гоночных болидов.

В январе 1988 года Хауг из редакторского кресла специализированного издания sport auto перекочевал в кресло заместителя главного редактора журнала auto motor und sport.

А поздней осенью 1990 года тогдашние топ-менеджеры Mercedes Вернер Нифер и Юрген Хубберт пригласили ведущего журналиста и фаната автогонок руководить автоспортивным подразделением звездной марки.

Уже в первый год пребывания Хауга на этом посту команда Mercedes-Benz завоевала звание чемпиона мира в группе С. Кроме того, новый спортивный руководитель произвел структурные изменения, тем самым заложив основу успеха команды в DTM. Разработка и производство всех болидов для кузовных гонок были поручены

Ведущий телеканала RTL Кай Эбель берет интервью у руководителя автоспортивного подразделения Mercedes Норберта Хауга после двойной победы «серебряных стрел» в Гран-при Испании 1998 года.

компании AMG. Деятельность Хауга принесла свои плоды уже в 1992 году: Клаус Людвиг завоевал чемпионский титул. В 1995-м Бернд Шнайдер одержал двойную победу, став чемпионом DTM и ИТС.

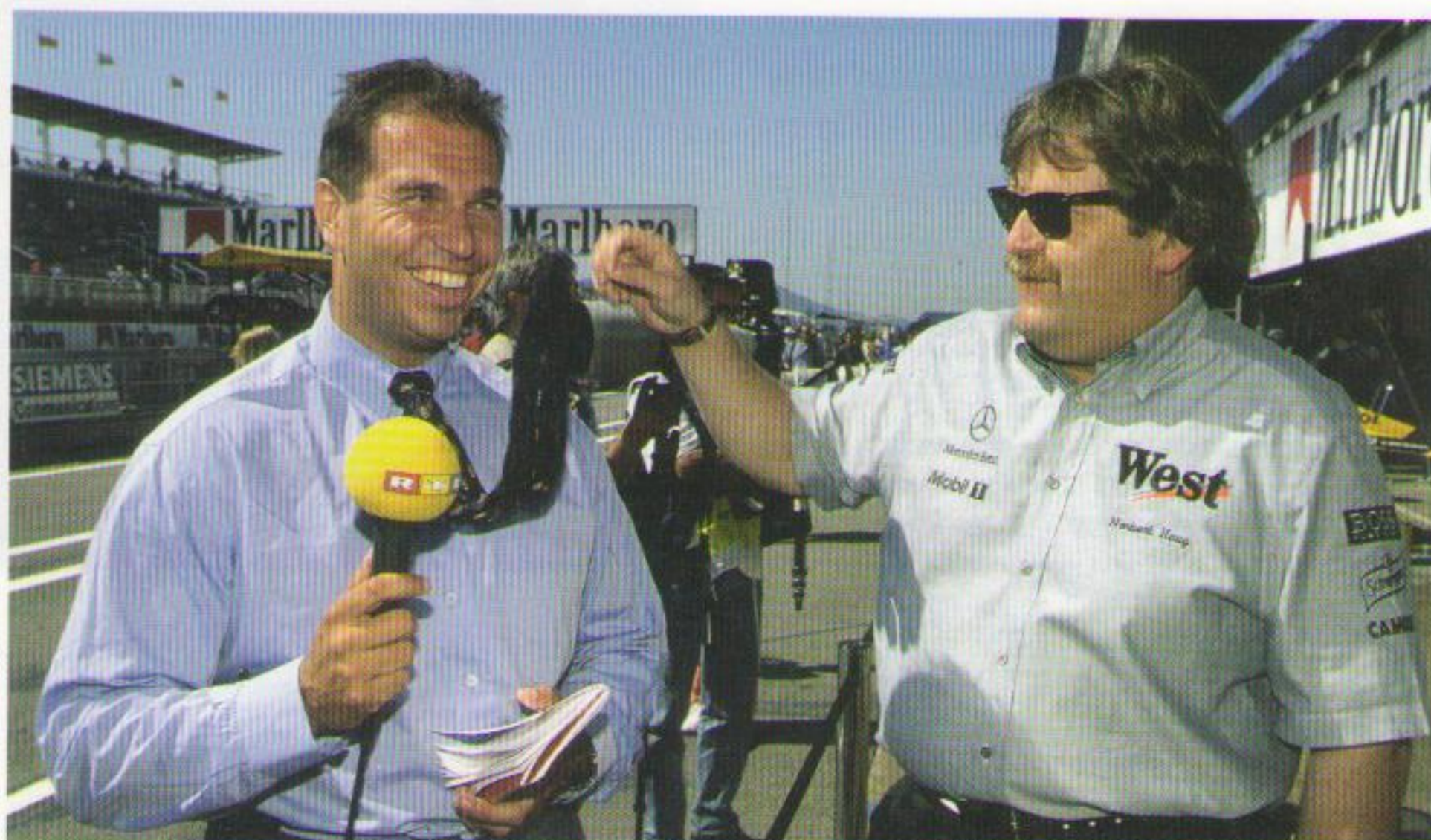
Затем последовали победы в международном чемпионате FIA GT (1997/1998) и еще четыре победы пилотов команды в DTM.

Хауг и Формула-1

В 1993 году Mercedes-Benz начал участвовать в гонках Формулы-1 — в качестве партнера производителя двигателей Ilmor и команды Sauber, перешедшей в королевский класс автогонок из группы С. На болидах появилась надпись — Concept by Mercedes-Benz. В 1994 году новая команда Формулы-1 Sauber-Mercedes по итогам сезона набрала двенадцать очков и заняла восьмое место в кубке конструкторов.

Параллельно Mercedes-Benz сотрудничал с успешной американской командой Роджера Пенске и производителем двигателей Марио Иллиеном (Ilmor). Результатом совместной работы стала победа в престижной гонке «500 миль Индианаполиса».

В 1995 году Mercedes отказался от сотрудничества с Sauber, сделав выбор в пользу успешной британской команды McLaren. В 1998-м, после трех лет пребывания команды на четвертом месте, мечта стала реальностью: была завоевана первая победа в чемпионате пилотов и в кубке конструкторов. На следующий год финн Мика Хаккинен снова стал чемпионом. Затем команда десять раз становилась вице-чемпионом мира (пять раз в чемпионате пилотов и столько же в кубке конструкторов). В 2008 году Льюис Хэмилтон принес McLaren-Mercedes чемпионский титул в Формуле-1. Нам остается следить за успехами заводской команды Формулы-1 Mercedes (Mercedes GP) под руководством Норберта Хауга.



Установка карбюратора

Топливо, подаваемое в цилиндры двигателя внутреннего сгорания, обязательно смешивается с воздухом, чтобы получить необходимый для горения кислород. Состав закачиваемой в двигатель топливно-воздушной смеси регулирует специальное устройство – карбюратор.

С этим выпуском вы получили важнейшую деталь вашей радиоуправляемой модели – карбюратор. Это сложное устройство имеет ключевое значение для правильной работы двигателя. Карбюратор отвечает за создание топливно-воздушной смеси, подаваемой в камеру сгорания. От настроек карбюратора напрямую зависит функционирование двигателя.

В инструкции по сборке вы найдете описание основных элементов карбюратора двигателя Super Tiger DTX 18. Сегодня мы закрепим карбюратор на картере двигателя.

Как всегда при работе с двигателем, мы советуем вам проводить сборку на идеально чистой поверхности. В точности выполняйте инструкции и сверяйтесь с приведенными фотографиями.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

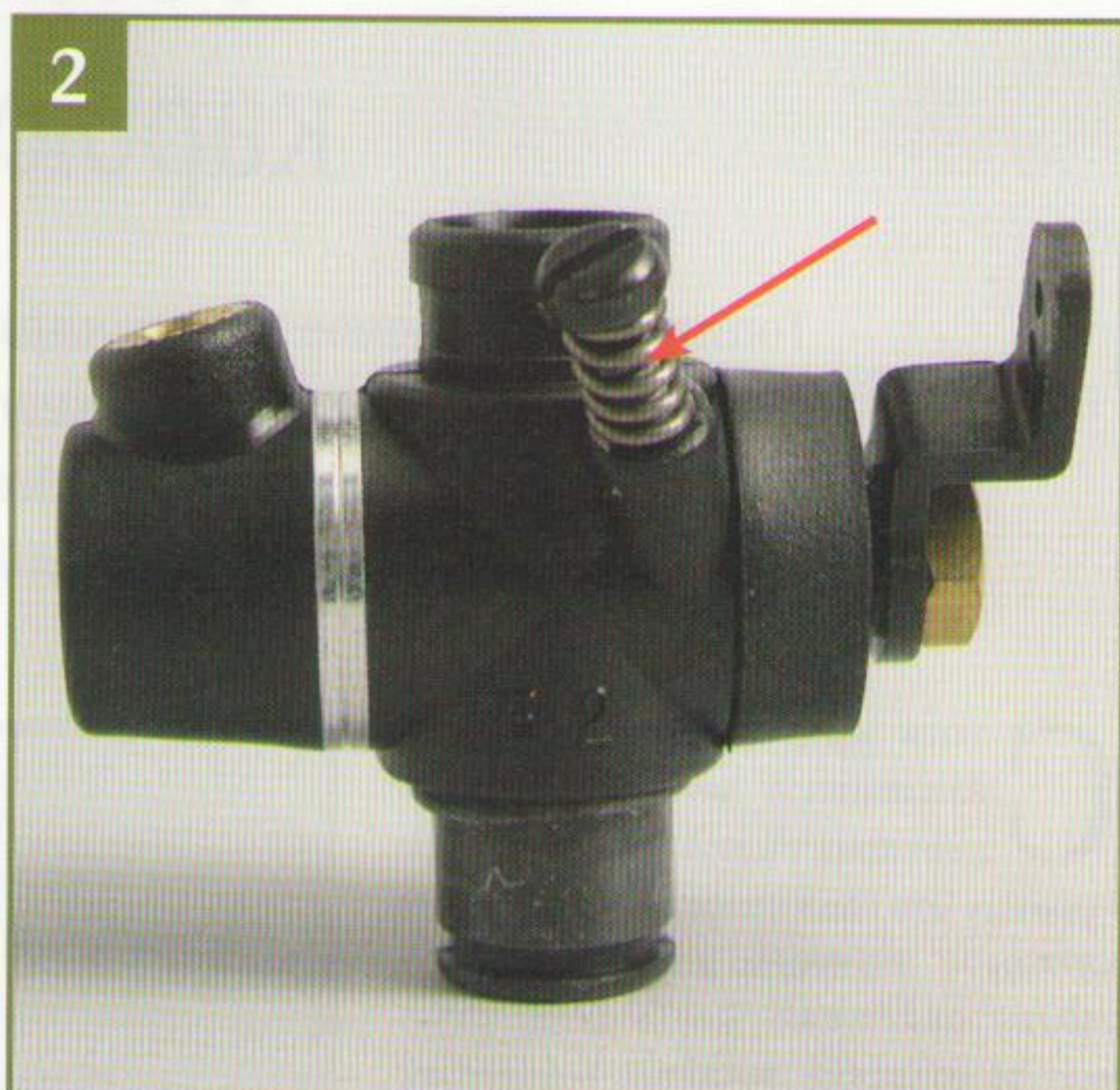
- КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ



1 Корпус карбюратора в сборе



1 Обратите внимание на левую сторону карбюратора. Вы видите рычаг управления дроссельной заслонкой (показан красной стрелкой).



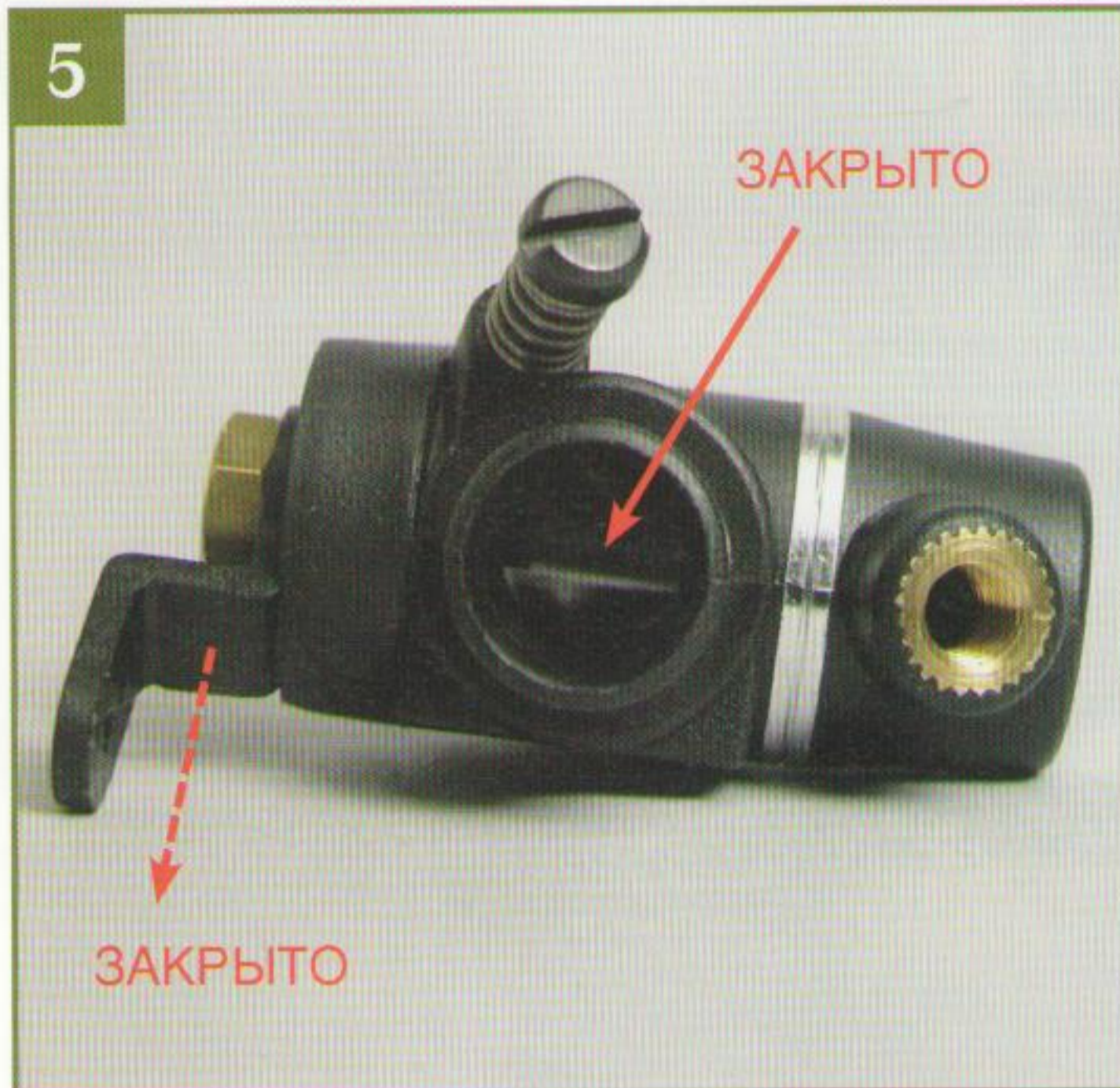
2 На передней части карбюратора есть снабженный пружиной винт, регулирующий открытие дроссельной заслонки, – так называемый винт холостого хода.



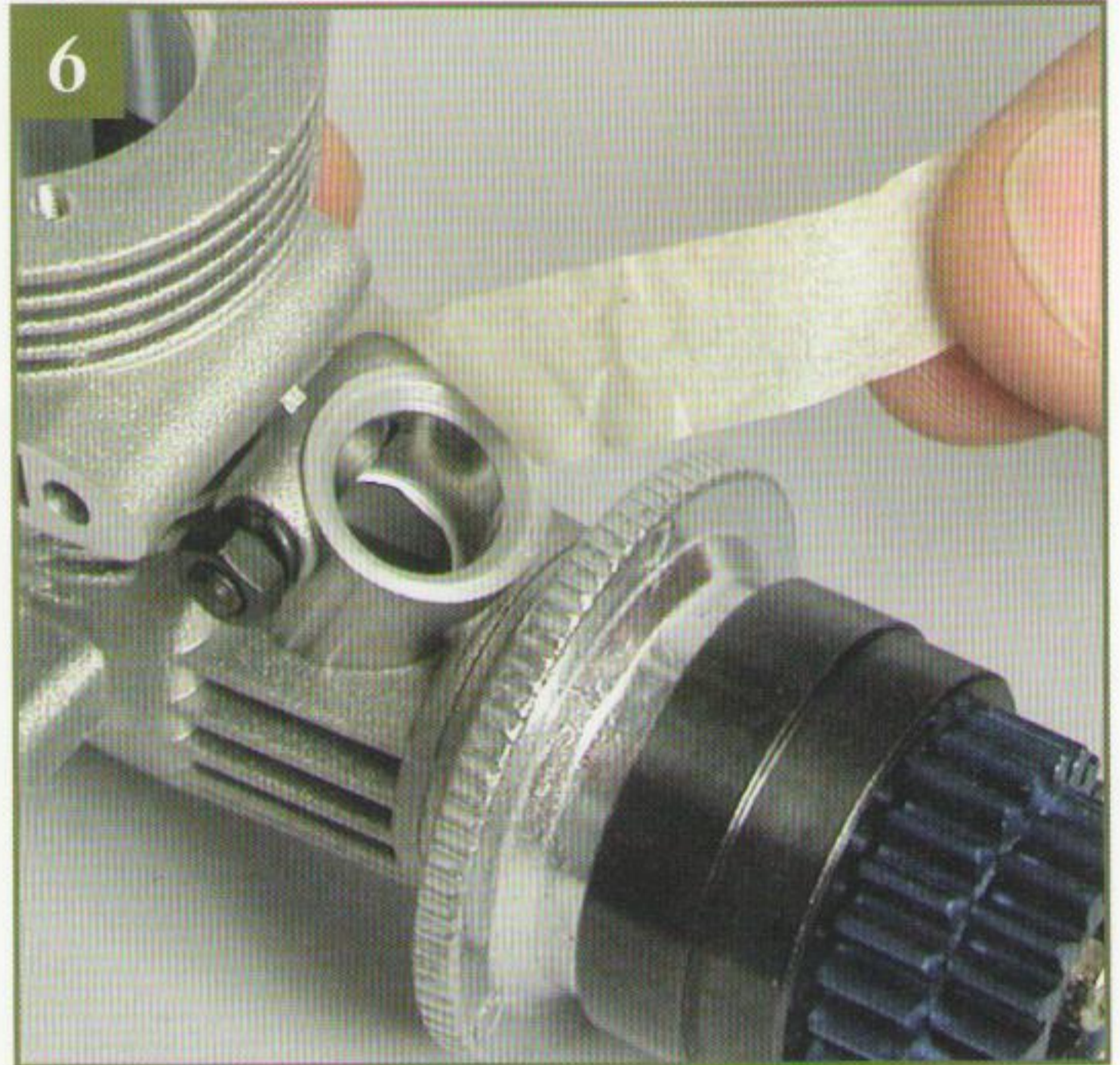
3 С правой стороны находится регулировочный винт иглы настройки количества смеси (обведен белым). Красная стрелка указывает на отверстие для подачи топлива и установки иглы, которую вы получите с № 60.



4 На фото вы видите карбюратор с рычагом управления дроссельной заслонкой в открытом положении. Соответственно, вращающаяся задвижка тоже находится в открытом положении.



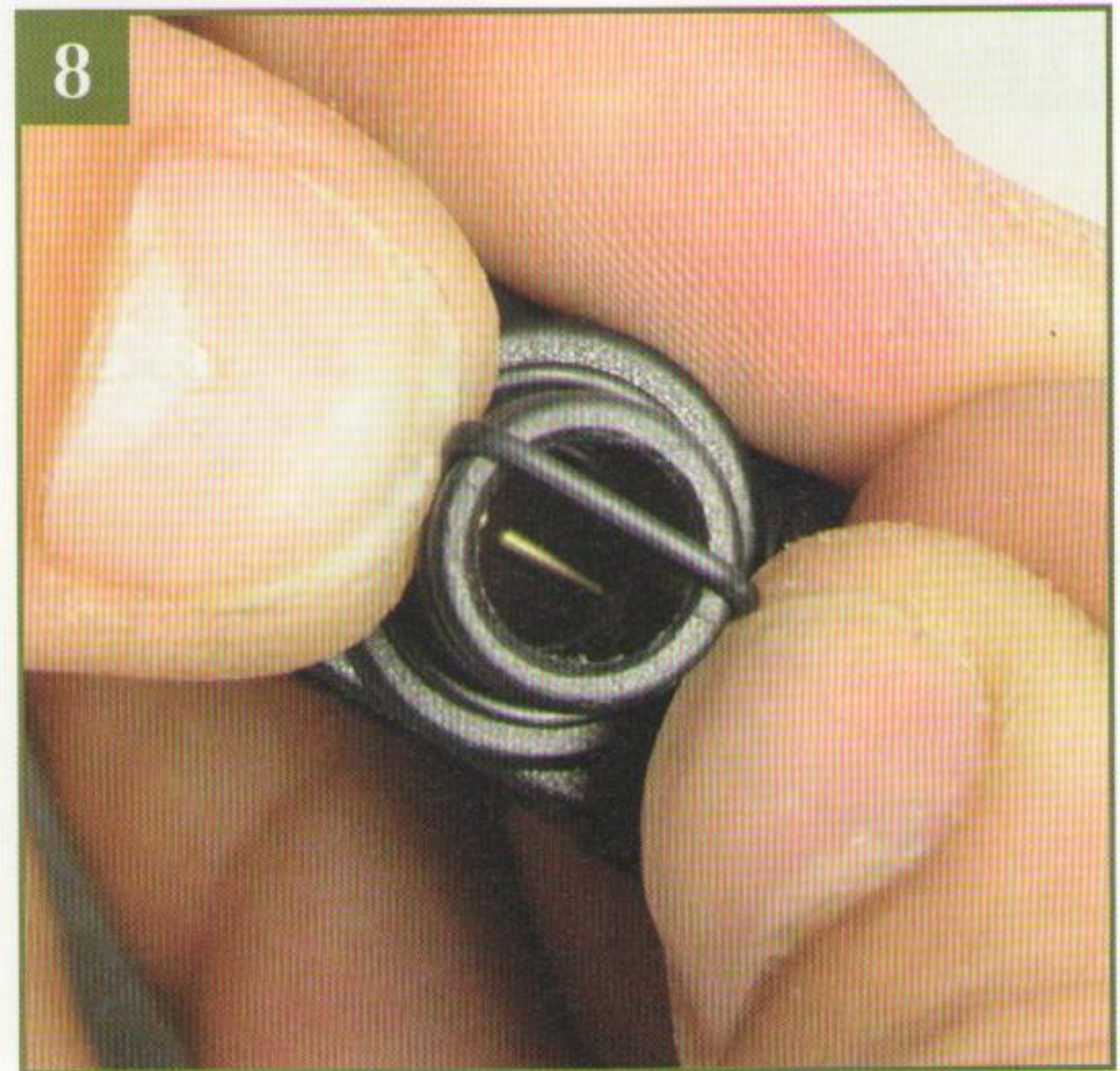
5 Обратная ситуация: рычаг управления дроссельной заслонкой находится в закрытом положении, и вращающаяся задвижка полностью перекрывает отверстие карбюратора.



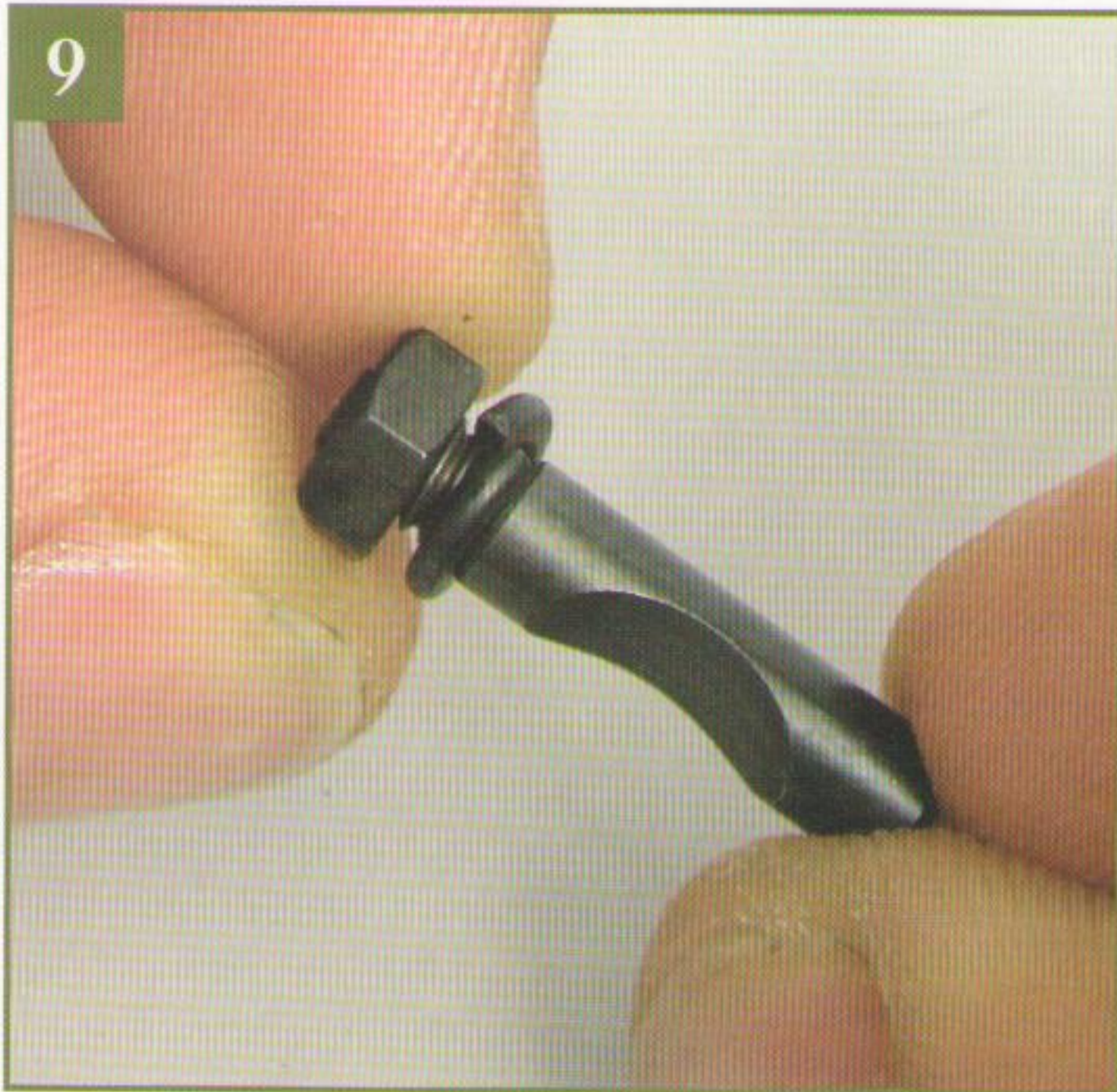
6 Положите перед собой картер двигателя. Снимите малярный скотч, которым мы предварительно закрыли отверстие карбюратора.



7 Возьмите уплотнительное кольцо, прилагавшееся к № 39. Красной стрелкой показан желобок, на который необходимо установить это кольцо.



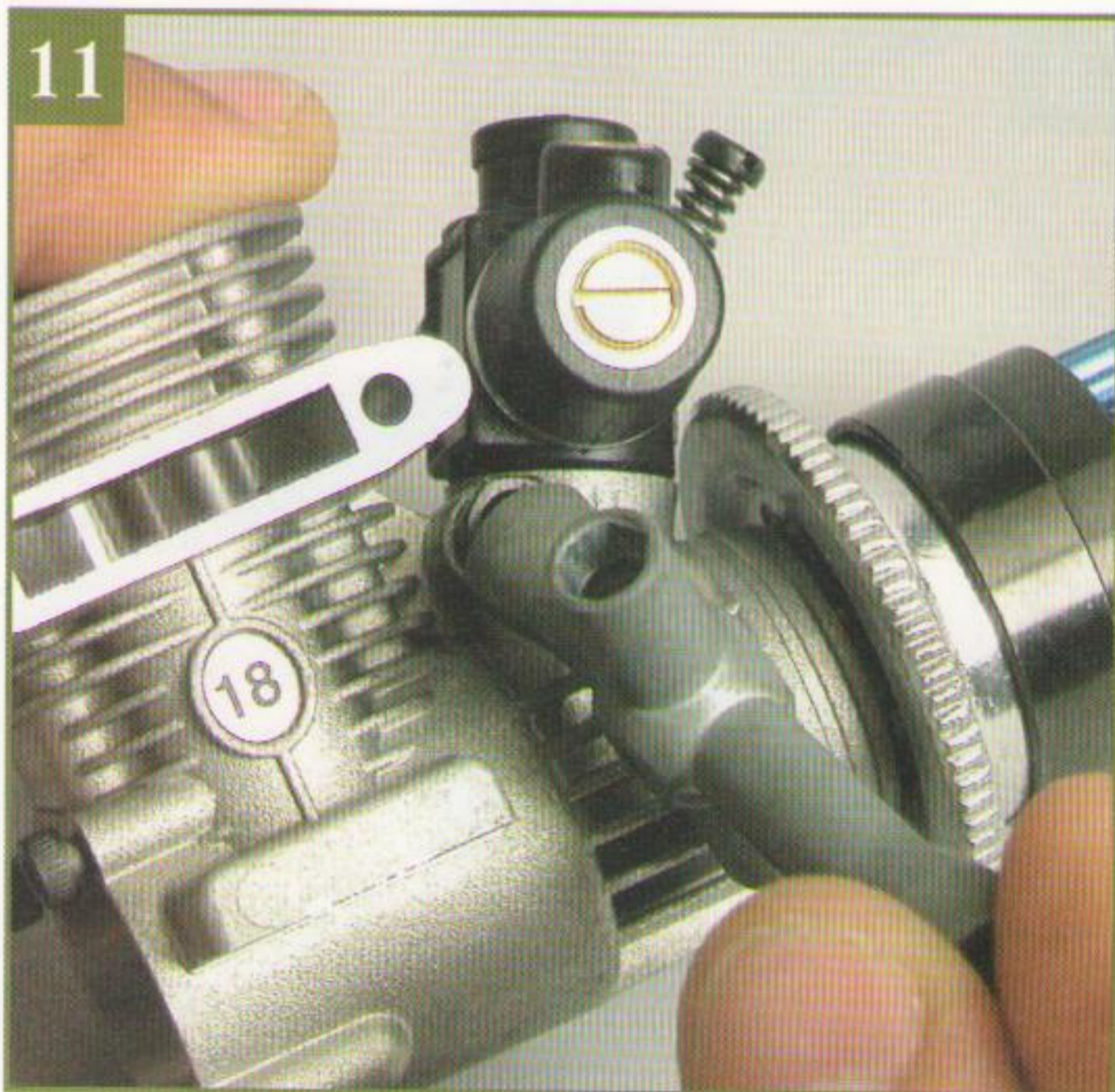
8 Надевать кольцо следует двумя руками, растягивая и аккуратно заводя в желобок.



9 Извлеките болт крепления карбюратора из картера двигателя. Ослабьте гайку так, чтобы она держалась на самом конце резьбы, и установите болт крепления карбюратора обратно – с правой стороны картера.



10 Вставьте карбюратор в отверстие, как показано на фото.

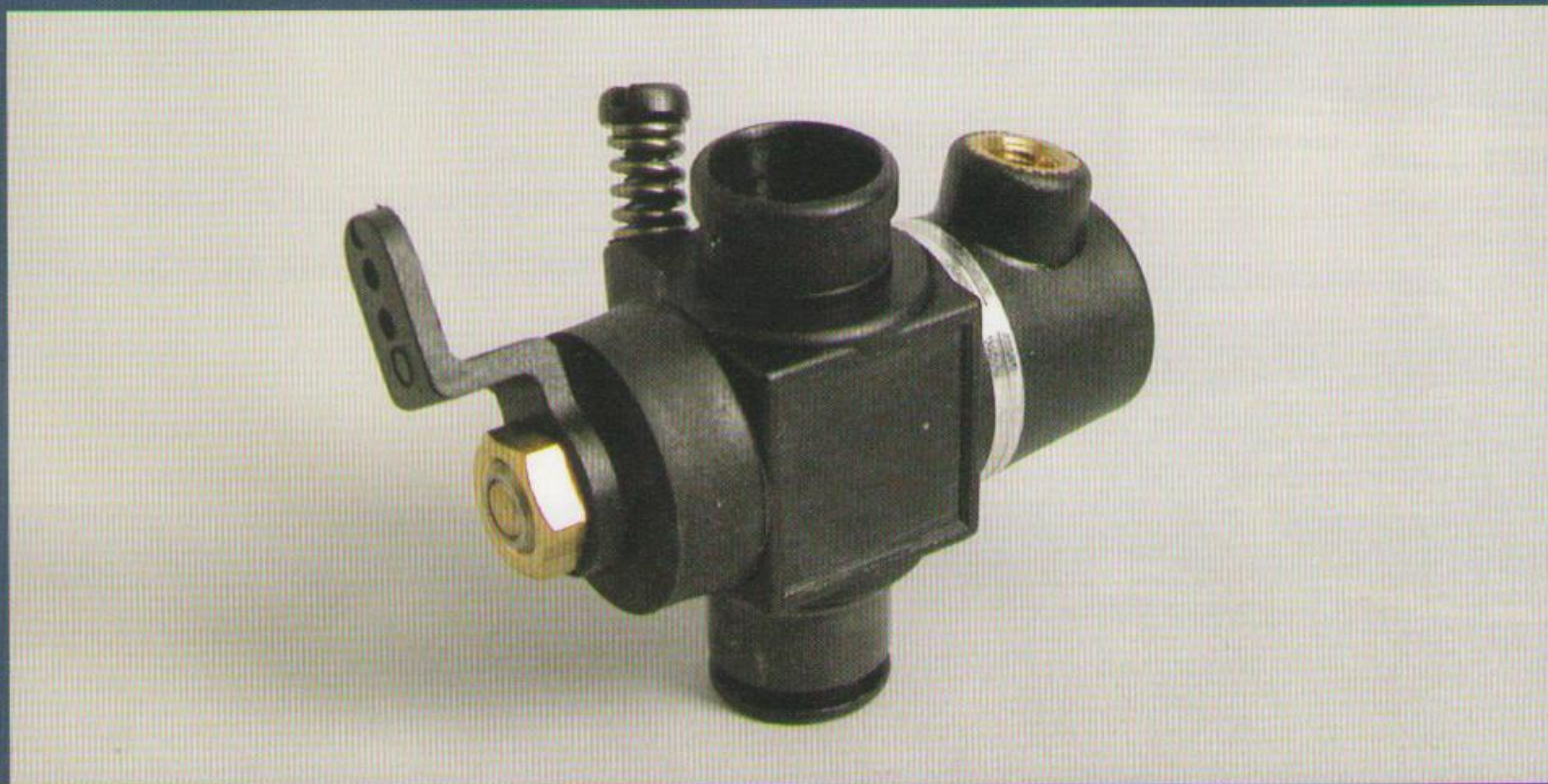


11 Удостоверьтесь, что карбюратор выровнен по центральной линии картера. Затяните при помощи крестового ключа гайку болта крепления карбюратора, не перетягивая ее.



12 Перед вами результат сборки. Карбюратор установлен на картер.

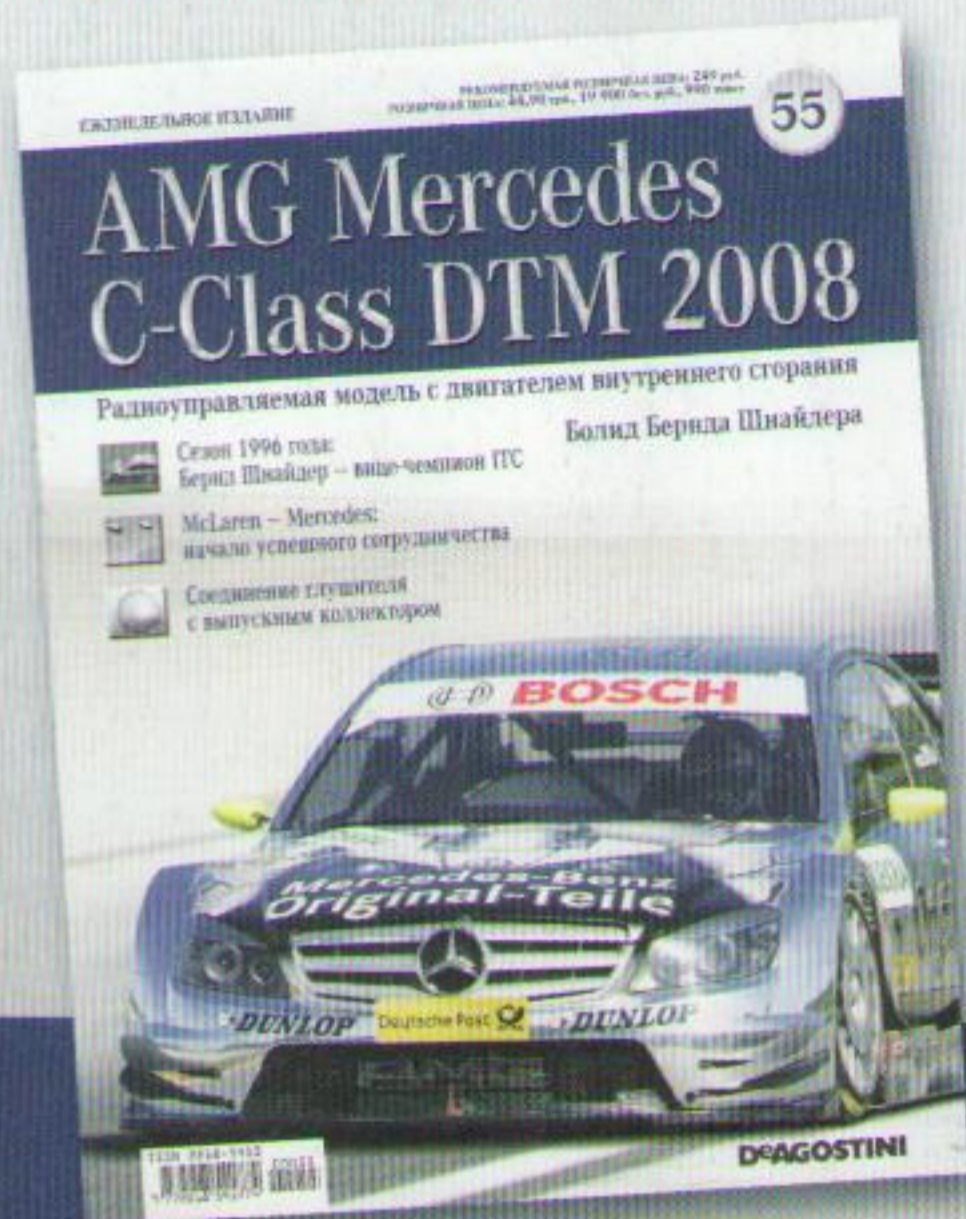
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы изучим карбюратор, важнейшую деталь нашей радиоуправляемой модели, и закрепим его на картере двигателя.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 55)
и комплект деталей:

- глушитель в сборе
- крепеж глушителя
- саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм
- потайной саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В 1996 году Бернд Шнайдер стал вице-чемпионом в серии гонок ГТС, проходившей в Сан-Пауло и Сузуке.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1995 году Mercedes-Benz начал сотрудничать с девятикратным чемпионом мира командой McLaren.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим новые детали и соединим глушитель с выпускным коллектором.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00054

DEAGOSTINI