

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Сьюзи Стодарт:
первая леди новых DTM

Болид Бернда Шнайдера



1999 год: McLaren-Mercedes MP4-14
побеждает в Формуле-1



Установка
переднего бампера



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00059

DEAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

59

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Когда в 2009 году в традиционной стартовой гонке сезона на трассе в Хоккенхайме появилась Сьюзи Стоддарт на AMG-Mercedes C-класса, выкрашенном в яркий розовый цвет, сражены были даже завсегдатаи соревнований. Сьюзи мечтает повторить успех Эллен Лор и одержать победу в гонке DTM.

157-158

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1999 году проходил юбилейный, пятидесятый чемпионат мира в гонках Формулы-1. Основными претендентами на звание чемпиона были Мика Хаккинен и Эдди Ирвайн. В итоге «летучий финн» сумел защитить свой чемпионский титул.

211-214

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сборка вашей радиоуправляемой модели приближается к концу. Сегодня вас ждет многоступенчатый, но довольно простой этап. Мы установим передний бампер и продолжим работу с набором радиоплаты.

203-208



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №59, 2012
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 Паблишинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 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:

☎ 0-800-500-8-40

✉ 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. 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., 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», 2012
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 17.01.2012

Сьюзи Стоддарт – первая леди новых DTM

Тот, кто полагает, что Сьюзи Стоддарт выступает в DTM только потому, что в команде Mercedes предусмотрена квота для женщин, глубоко ошибается. Эта привлекательная шотландка – любительница высоких скоростей и к тому же невероятно честолюбива.

Ее мечта – повторить успех Эллен Лор и одержать победу в гонке DTM.

Болельщиков DTM удивить совсем не просто. Но когда в 2009 году в традиционной стартовой гонке сезона на трассе в Хоккенхайме появилась Сьюзи Стоддарт на AMG-Mercedes C-класса, выкрашенном в яркий розовый цвет, сражены были даже завсегдатаи соревнований.

Многие поначалу решили, что это шутка. Однако они ошиблись. Остроумная шотландка весь сезон выступала на своей «милашке в розовом». Ее фирменный стиль – мужественная и упорная борьба за каждый сантиметр асфальта. Ее девиз: «Мне не бывает страшно, а если я вдруг испугаюсь, то перестану участвовать в гонках».

Карт вместо Барби

Симпатичная блондинка вошла в команду не ради квоты – это доказала гонка на трассе EuroSpeedway в Лаузитце, где Стоддарт заняла одиннадцатое место, пропустив вперед Ральфа Шумахера на новой модели Mercedes C-класса. Случайность? Напротив! На следующих этапах она дважды поднималась на десятое и одиннадцатое места.

Начало выступлений Стоддарт в DTM было многообещающим. Уже в своей дебютной гонке, состоявшейся 9 апреля

2006 года в Хоккенхайме, она заняла одиннадцатое место. И это на двухлетней «подержанной» машине команды Mücke Motorsport. Через шесть месяцев на той же трассе Сьюзи пришла девятой, показав свой лучший результат в сезоне.

Однако Стоддарт осталась недовольна этими результатами и поставила перед собой более амбициозную

«Милашка в розовом». Автомобиль, притягивающий восхищенные взгляды, и милая улыбка девушки. Сьюзи Стоддарт на фоне болида AMG-Mercedes команды TV-Spielfilm.





Автоспорт — это всегда риск. Однако Сьюзи Стоддарт не испугал даже сорванный капот, как после столкновения в 2007 году. Ее девиз: «Мне не бывает страшно, а если я вдруг испугаюсь, я перестану участвовать в гонках».

цель: когда-нибудь она непременно станет второй женщиной после Эллен Лор, одержавшей победу в гонке немецкого кузовного чемпионата. Лор это удалось в 1992 году.

В 2003 и 2004 годах Стоддарт выходила в финал престижного конкурса Британского клуба автогонщиков и McLaren для молодых пилотов — McLaren Autosport BRDC Young Driver of the Year Award — и благодаря этому привлекла к себе внимание руководителей автоспортивного подразделения Mercedes.

Разумеется, ее гоночная карьера началась гораздо раньше. Как и у многих звезд гоночного спорта, у Сьюзи Стоддарт богатая спортивная биография.

У ее отца был магазин мотоциклов, он сам участвовал в гонках, на которые его сопровождала маленькая Сьюзи. Там она и заразилась «гоночным вирусом». Случилось то, что должно было случиться: самой заветной ее мечтой стала не кукла Барби, а карт. И эта мечта исполнилась в ее восьмой день рождения.



Успех в горнолыжном спорте

Сьюзи участвовала в соревнованиях и выигрывала гонки у соперников-мужчин. Однако картинг был не единственным ее увлечением. В юности она показывала прекрасные результаты в горнолыжном спорте. Но когда она увидела гонки Формулы-3 в Донингтоне, ей стало ясно, какому виду спорта в будущем стоит отдать предпочтение.

В 2001 году, после четырех лет тренировок в картинге, Стоддарт пришла в британскую Формулу Renault, где раскрылся ее талант гонщика. Она

Леди в красном. Сьюзи Стоддарт прекрасно смотрится и в вечернем платье. В этом смогли убедиться гости спортивного бала-2009.

ПОРТРЕТ: СЬЮЗИ СТОДДАРТ

РОДИЛАСЬ: 6 декабря 1982 года в Обане (Шотландия)

ГОНКИ В ЧЕМПИОНАТЕ DTM: 30

НАБРАНО ОЧКОВ В DTM: 0

ЛУЧШИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В DTM

2006: 9-е и 10-е места в Хоккенхайме

2009: 11-е место в гонке на трассе EuroSpeedway Lausitz, 10-е место на Норисринге, 11-е — в Зандворте, 10-е — в Ошерслебене, 11-е — на Нюрбургринге

ДРУГИЕ ПОБЕДЫ

В 1996 и 1998 годах признана лучшим пилотом года в Великобритании

2004: 5-е место в британской формуле Renault (три подиума)

2003 и 2004: вышла в финал престижного конкурса молодых пилотов McLaren Autosport BRDC Young Driver of the Year Award



Уже в своем первом сезоне в DTM шотландка привлекла к себе внимание мастерством и упорством. Лучший результат — девятое место.

постоянно улучшала результаты: заняв в 2003 году девятое место в общем зачете среди юниоров, а на следующий год пятое, Сьюзи привлекла к себе внимание болельщиков и специалистов.

В 2005 году ее пригласили в престижный британский чемпионат Формулы-3. Оттуда она позднее перешла в команду Mercedes. Причина популярности Сьюзи — не только в ее смелой манере вождения, но и в общительном характере. В 2006 году Сьюзи усовершенствовала свой немецкий, чтобы разговаривать с болельщиками DTM и журналистами на их родном языке.



Сезон 1999 года: Мика Хаккинен защищает звание чемпиона мира на болиде McLaren-Mercedes MP4-14

В 1999 году отмечался юбилей – 50-й чемпионат мира в гонках Формулы-1.

За корону победителя сражались команды McLaren и Ferrari. Основными претендентами на звание чемпиона мира были Мика Хаккинен и Эдди Ирвайн.

В итоге «летучий финн» сумел защитить свой чемпионский титул.



Гран-при Франции,
27 июня 1999 года:
Мика Хаккинен (под номером 1)
на McLaren-Mercedes MP4-14, стартовав
с пол-позиции, занял второе место.

В 1999 году, как и в предыдущем сезоне, болид McLaren-Mercedes убедительно продемонстрировал свое превосходство в гонках Формулы-1. Мощный двигатель, сбалансированная динамика и прекрасная команда пилотов – Мика Хаккинен и Дэвид Култхард – позволяли надеяться на завоевание очередного чемпионского титула. В качестве

основного соперника выступила команда Ferrari.

Однако McLaren-Mercedes ждала череда досадных неудач: Хаккинен до самого финала сезона оставлял своим соперникам шансы на победу.

В первой из шестнадцати гонок сезона, проходившей в Австралии, McLaren-Mercedes показал, что он прекрасно выполнил «зимнее домашнее

задание». Хаккинен стартовал с пол-позиции. Тем не менее, в ходе гонки несколько «серебряных стрел» сошли с дистанции.

После четырнадцати кругов Култхард был вынужден сдаться из-за проблем с гидравликой, Хаккинен сошел на 23-м круге. В итоге шесть первых мест заняли болиды разных команд. Такая уравновешенная стартовая

расстановка сил обещала интересный сезон и напряженную борьбу.

Уже в Бразилии для McLaren все вернулось на свои места: Хаккинен после поул-позиции не только показал самый быстрый круг, но и со значительным отрывом первым пересек финишную черту.

У болида Култхарда сломался двигатель, а оба Ferrari продолжили набирать очки. Бывший юниор Mercedes Хайнц-Харальд Френтцен на болиде Jordan снова показал высокое мастерство и занял третье место. В следующей гонке McLaren-Mercedes привлек внимание колоссальной скоростью, когда Хаккинен снова продемонстрировал наилучшее время в тренировочном заезде.

Неприятности действующего чемпиона

В гонке в Имоле Хаккинен вылетел на газон после восемнадцати кругов.

Его товарищ по команде Култхард использовал потенциал своего болида и пришел вторым после Михаэля Шумахера на Ferrari.

В Монако после тренировочного заезда Хаккинен, казалось, уверенно шел к победе, ведь первая стартовая позиция всегда означает колоссальное преимущество: на городской трассе обгоны становятся особенно сложными и рискованными.

Однако болид финна стартовал с сильной пробуксовкой задних колес, поэтому Шумахер, шедший вторым, опередил пилота McLaren уже в первом повороте. Хаккинену, снова показавшему самый быстрый круг, досталось лишь третье место после Scuderia.

Тем не менее, он взял реванш в следующей гонке. Уже в пятый раз в этом году быстрый финн показал лучший результат в тренировочном заезде. И опять ему удалось завоевать победу — вторую в сезоне. Култхард пришел к финишу вторым, обеспечив команде двойной успех. Основные соперники,

Шумахер и Эдди Ирвайн, заняли третье и четвертое места.

Ни поул Шуми, ни самый быстрый круг Ирвайна не смогли остановить Хаккинена — он завоевал свою третью победу: в Монреале финн проявил выдержку и удачно использовал ошибки соперников.

Побеждает холодный рассудок

Первая победа Хаккинена и McLaren-Mercedes в Канаде позволила финну возглавить турнирную таблицу чемпионата мира. В интервью журналистам он назвал причиной успеха хорошую управляемость болида в диапазоне предельных нагрузок. Култхард занял седьмое место.

Из-за проблем с электрикой Култхард не набрал очков и во французском Манья-Кур. Его товарищ по команде занял второе место. Поскольку самые опасные соперники оказались



Формула-1, Гран-при Сан-Марино 1999 года. На старте: Мика Хаккинен (под стартовым номером 1) и Дэвид Култхард (под стартовым номером 2) на McLaren-Mercedes MP4-14. Дэвид Култхард занял в этой гонке второе место.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БОЛИДА ФОРМУЛЫ-1

MCLAREN-MERCEDES MP4-14, 1999

ДВИГАТЕЛЬ: модель FO 110 H, 10-цилиндровый, V-образный, четырехтактный бензиновый двигатель жидкостного охлаждения, угол развала цилиндров 72°, продольное вертикальное расположение перед задней осью, 6-опорный коленчатый вал, блок цилиндров из легкого сплава, легкосплавные гильзы цилиндров с никасиловым покрытием, съемная головка блока цилиндров из легкого сплава, четыре клапана на цилиндр, привод клапанов с помощью тарельчатых толкателей и пневматических пружин, два верхних распределительных вала на каждый ряд цилиндров с приводом с помощью набора цилиндрических шестерен, электронное управление впрыском во впускной коллектор (TAG 2000 Electronic System), электронное управление зажиганием, принудительная система смазки с сухим картером

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2998 см³

ЧИСЛО ОБОРОТОВ: более 16 тысяч об/мин

МОЩНОСТЬ И КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:
нет данных

КУЗОВ И ШАССИ: монокок из углеродного волокна со встроенной дугой безопасности,

впереди — двойные поперечные рычаги, расположенные внутри торсионы, упругие элементы с приводом с помощью толкающих штанг, сзади — двойные поперечные рычаги, расположенные внутри блоки пружин и амортизаторов, приводимые с помощью толкающих штанг

ТОРМОЗА И КОЛЕСА: гидравлическая тормозная система, воздействующая на передние и задние колеса, легкосплавные колесные диски с центральным замком

ТРАНСМИССИЯ: привод на задние колеса, 7-ступенчатая шестеренная коробка передач со встроенной главной передачей, секвентальное полуавтоматическое переключение передач

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:
длина 4550 мм, ширина 1800 мм,
масса с пилотом 600 кг

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
более 340 км/ч (в зависимости от передаточного отношения)



на более низких позициях в турнирной таблице, Хаккинену удалось сохранить лидерство в чемпионате.

Тяжелая авария на первом круге гонки в Сильверстоуне пошатнула позиции Михаэля Шумахера и его шансы на чемпионский титул. Хаккинен, показавший лучший результат в тренировочном заезде и стартовавший с поула-позиции, через 36 кругов был вынужден закончить гонку в боксах. Быстрейший круг ничего ему не дал. Однако другой McLaren одержал победу, и Дэвид Култхард набрал десять очков. Второе место занял Ирвайн, и интрига чемпионата сохранилась.

Шумахеру пришлось пропустить следующий этап в Австрии.

Презентация нового болида Формулы-1 McLaren-Mercedes MP4-14, созданного к сезону 1999 года. В Барселоне Мика Хаккинен и Дэвид Култхард продемонстрировали свой новый «служебный автомобиль».

Гран-при Монако, 16 мая 1999 года.

Мика Хаккинен (стартовый номер 1) на McLaren-Mercedes MP4-14 занял в гонке третье место, несмотря на то что стартовал с поула-позиции, показав лучшее время в тренировочном заезде.

Хаккинен снова стартовал с поула и продемонстрировал быстрейший круг. Тем не менее, победа досталась Ирвайну на Ferrari, опередившему Култхарда и действующего чемпиона мира. В Хоккенхайме для Хаккинена все оказалось еще хуже. Как и его соперник Шумахер, он попал в аварию: на 26-м круге на скорости 340 км/ч у его болида внезапно лопнула покрышка. Команда в боксах загаила дыхание. Позднее финн признался, что он здорово испугался и к тому же был страшно раздосадован — ведь до этого он лидировал в гонке. В команде Ferrari заменивший Шумахера запасной гонщик Мика Сало занял второе место, уступив победу основному пилоту, Ирвайну. Култхард на McLaren пришел пятым.

Поскольку Хаккинен пережил аварию без травм, уже в Венгрии он снова смог занять место в кокпите. «Летучий





Гран-при Бельгии, 1999 год. Впереди – Мика Хаккинен и Дэвид Култхард на «серебряных стрелах» McLaren-Mercedes, за ними – Хайнц-Харальд Френтцен на Jordan-Mugen-Honda (второй слева) и Эдди Ирвайн на Ferrari.

обтекатели соответствующими регламенту. Если бы победа в этой гонке досталась Хаккинену, он бы досрочно завоевал звание чемпиона мира, но финн остался на третьем месте.

финн» в очередной раз продемонстрировал самый быстрый круг в тренировочном заезде и, опередив своего товарища по команде, победил и сохранил шансы на чемпионский титул.

Двойная победа «серебряных стрел»

Шансы на чемпионство резко выросли после того, как, стартовав с поула в бельгийском Спа-Франкоршам и продемонстрировав самый быстрый круг в основной гонке, Хаккинен вторым пересек финишную черту. «Серебряные стрелы» одержали двойную победу.

В тренировочном заезде в Гран-при Италии снова доминировал Хаккинен. Однако гонка для него закончилась после тридцати кругов. Култхард снова принес несколько очков команде, заняв пятое место.

Гран-при Испании на автодроме Circuit de Catalunya, 30 мая 1999 года. Поздравление победителей: технический директор Адриан Ньюи в черной форме команды и чемпион Мика Хаккинен. Занявший второе место Дэвид Култхард и Михаэль Шумахер устроили душ из шампанского.

На следующем этапе на Нюрбургринге Хаккинен показал самый быстрый круг и получил решающие очки за пятое место.

В предпоследней гонке сезона снова выступил Михаэль Шумахер. Он на удивление быстро пришел в себя после двойного перелома, завоевал поул и показал самый быстрый круг. Заставила всех поволноваться победа Ирвайна, опередившего Шумахера: вначале пилоты Ferrari были дисквалифицированы, но чуть позже FIA отозвал свое решение и все же признал запрещенные

Напряжение до последнего момента

Гонка в Сузукэ стала решающей. Шумахер смог опередить Хаккинена только в первой фазе гонки. Дальше он держался за Дэвидом Култхардом, и победа досталась Хаккинену. Благодаря этой победе в напряженной гонке финн второй раз подряд завоевал звание чемпиона мира. Для этого хватило преимущества в два очка. В кубке конструкторов McLaren-Mercedes набрал 124 очка и занял второе место после Ferrari, набравшего 126 очков.



Установка переднего бампера и работа с набором радиоплаты

Сборка нашей радиоуправляемой модели подходит к концу.

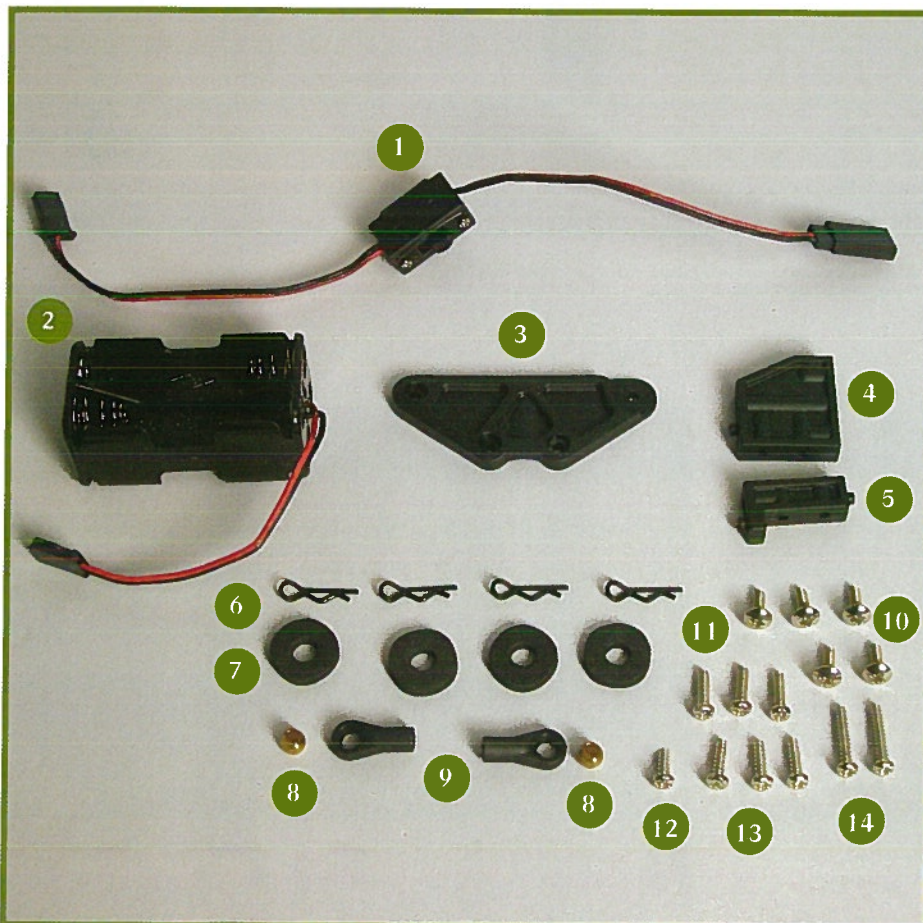
Полученные с этим выпуском детали — бокс для батарей, выключатель, клипсы крепления кузова, аксессуары и стойки крепления сервомашинки — позволят нам установить передний бампер и продолжить работу с набором радиоплаты.

С этим выпуском вы получили много новых деталей для вашей модели Mercedes DTM. Одни из них относятся к системе сервоприводов рулевого управления (стойки

крепления и тяга), другие входят в набор радиоплаты, устанавливаемой на вашу радиоуправляемую модель.

Двухканальный ресивер будет поставляться в комплекте с пультом

радиоуправления, который можно заказать на сайте www.deagostini.ru на странице коллекции, по телефону бесплатной горячей линии 8-800-200-02-01 или в киоске у продавца.

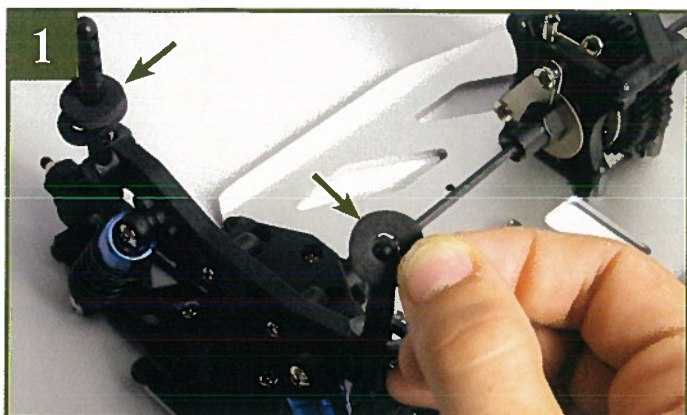


ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО РАЗМЕРА
- ДЛИННОГУБЦЫ

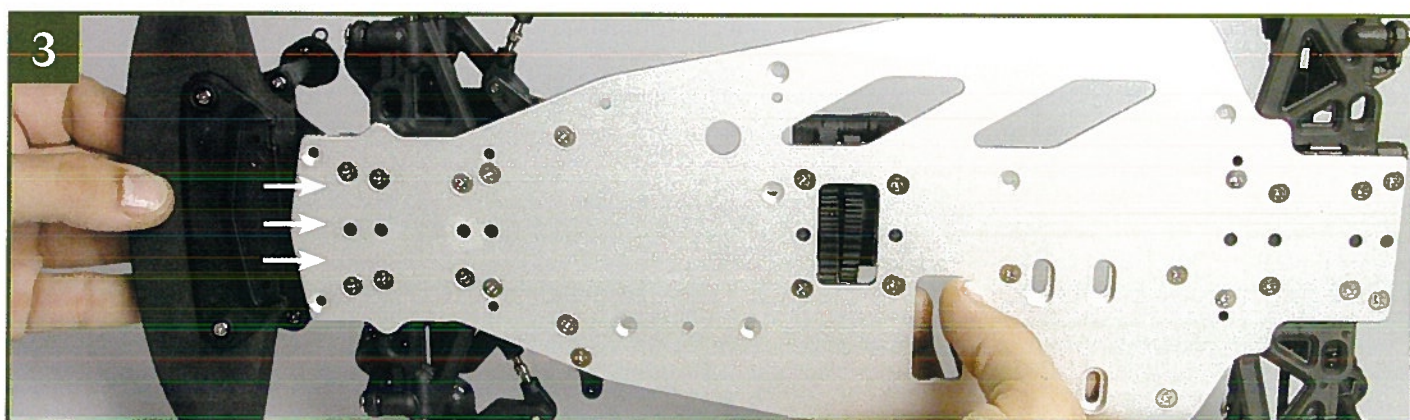
- 1 Выключатель
- 2 Бокс для батарей
- 3 Верхняя пластина рулевой колонки
- 4 Стойка крепления сервомашинки задняя
- 5 Стойка крепления сервомашинки передняя
- 6 Клипса крепления кузова (4 шт.)
- 7 Прокладка под кузов (4 шт.)
- 8 Шаровая (2 шт.)
- 9 Пластиковый наконечник (2 шт.)
- 10 Винт с полукруглой головкой 3×8 мм (5 шт.)
- 11 Винт 3×10 мм (3 шт.)
- 12 Саморез 3×8 мм
- 13 Саморез 3×10 мм (3 шт.)
- 14 Саморез с крестообразным шлицем 3×15 мм (2 шт.)



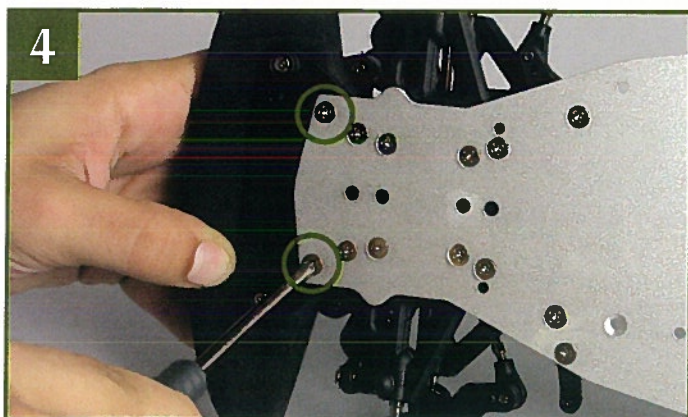
1 Положите вашу модель на рабочий стол. Наденьте две прокладки под кузов на задние стойки кузова.



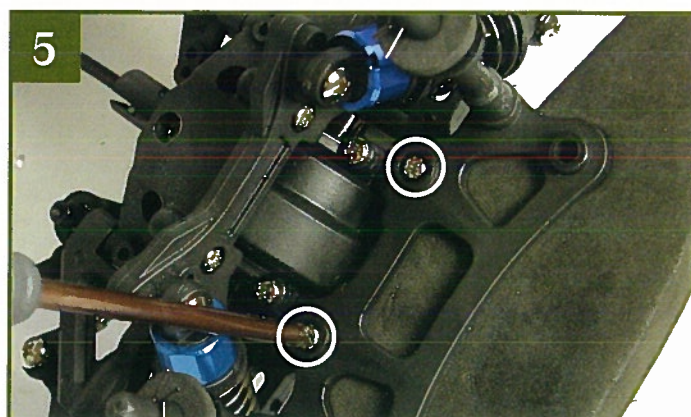
2 Еще две стойки кузова несет передний бампер. Наденьте на них две оставшиеся прокладки под кузов. Используя четыре клипсы, закрепите прокладки на передних и задних стойках.



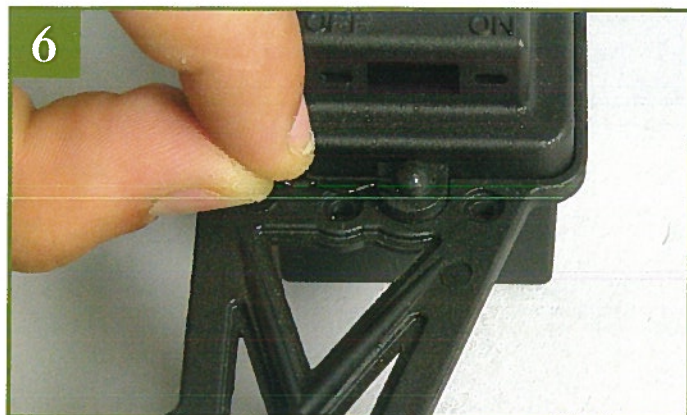
3 Возьмите раму и бампер в сборе и соедините бампер с передней частью рамы, как показано на фото.



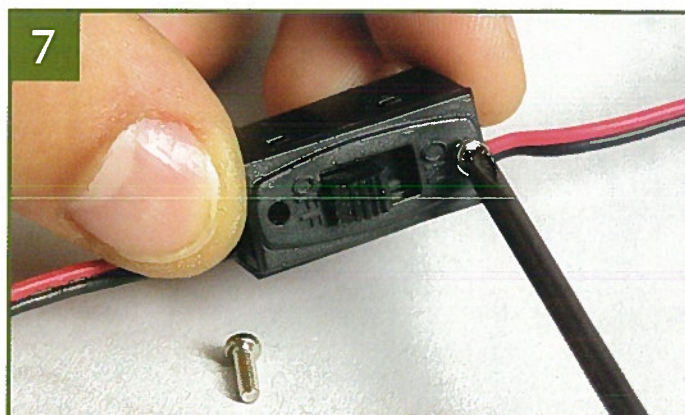
4 Возьмите два потайных самореза с крестообразным шлицем 3×10 мм, полученных с № 20 (стр. 61, деталь 9). Используя отвертку, затяните их в гнездах, обведенных зеленым.



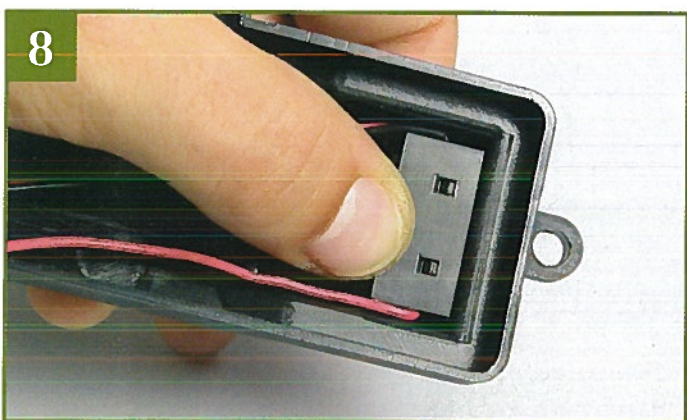
5 Соедините бампер с передним краем рамы при помощи двух саморезов 3×8 мм: один из них вы получили с этим номером (деталь 12), другой – с № 20 (стр. 61, деталь 7).



6 Теперь откройте набор радиоплаты, сняв для этого запирающие клипсы и убрав их в надежное место.



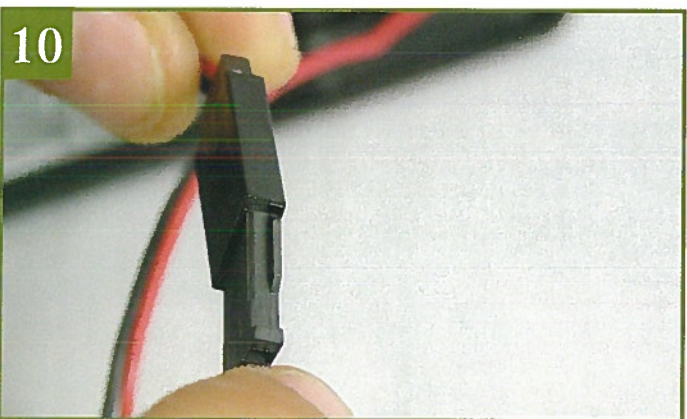
7 Возьмите выключатель и, используя малую крестовую отвертку, снимите винты с его лицевой части.



8 Вставьте выключатель в отверстие на крышке набора радиоплаты так, чтобы положения «ON» и «OFF» совпали.



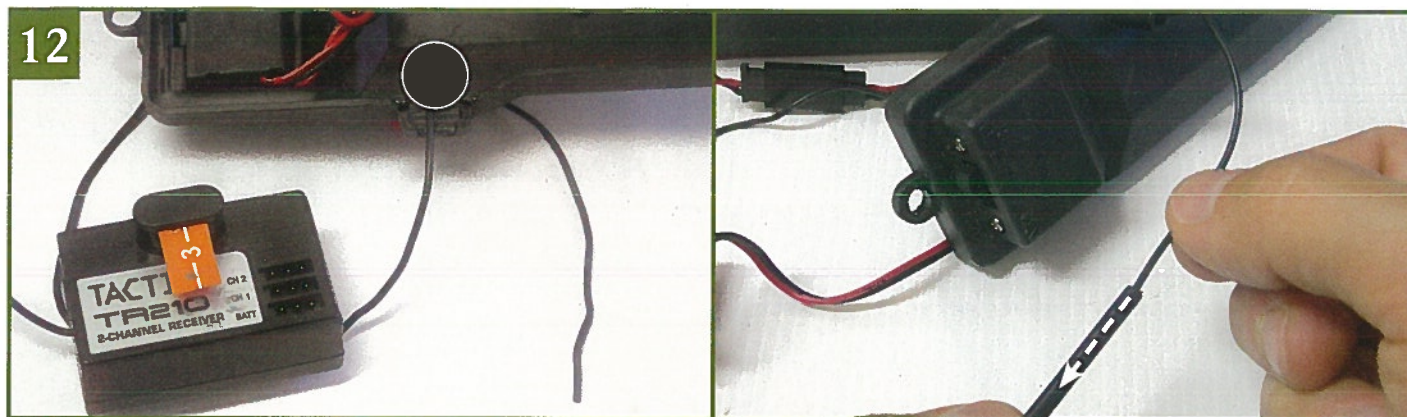
9 Удостоверившись в правильности сборки, зафиксируйте выключатель при помощи малой крестовой отвертки.



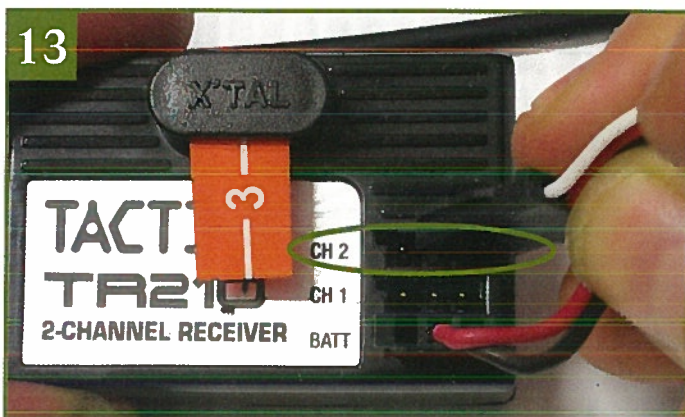
10 Соедините выключатель с боксом для батарей и положите бокс в набор радиоплаты.



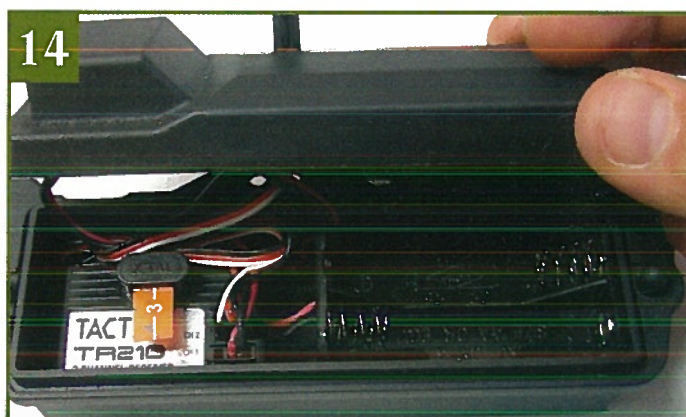
11 Соедините второй выход выключателя с соответствующим слотом, помеченным «BATT».



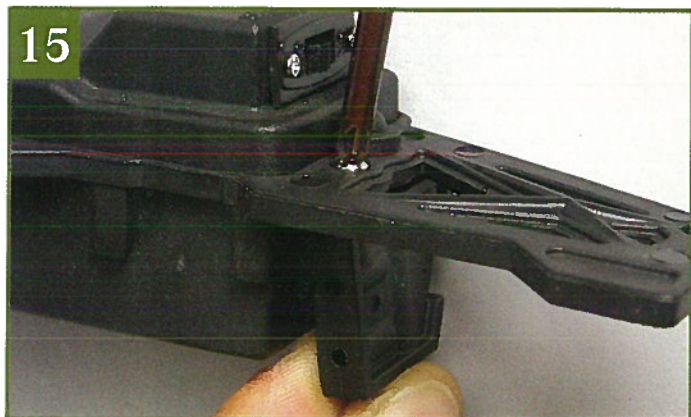
12 Вставьте провод антенны ресивера во внутреннее отверстие на крышке набора радиоплаты (слева). Затем заведите его в трубку антенны (справа), прилагавшуюся к № 8. ВНИМАНИЕ! Не обрезайте лишнюю часть провода!



13 Возьмите трехштырьковый штекер уже установленной вами сервомашинки (сервомашинка разгона-торможения) и соедините его со слотом «CH2» ресивера.



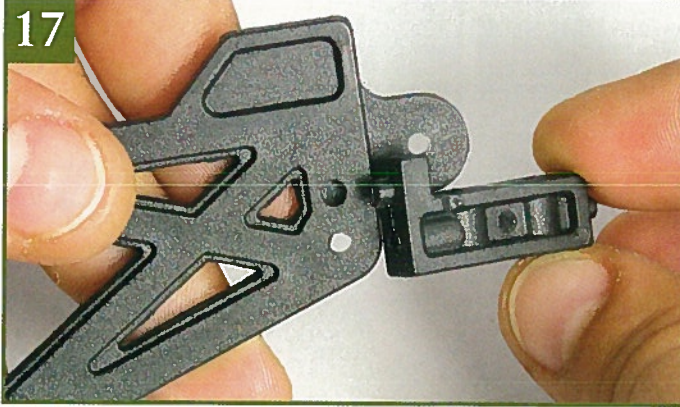
14 Положите ресивер обратно в набор радиоплаты. Осторожно сверните провода. Закройте крышку набора радиоплаты, поставив на место заднюю клипсу.



15 Соедините заднюю стойку крепления сервомашинки с набором радиоплаты так, как показано на фото. Закрепите соединение при помощи самореза 3×10 мм.



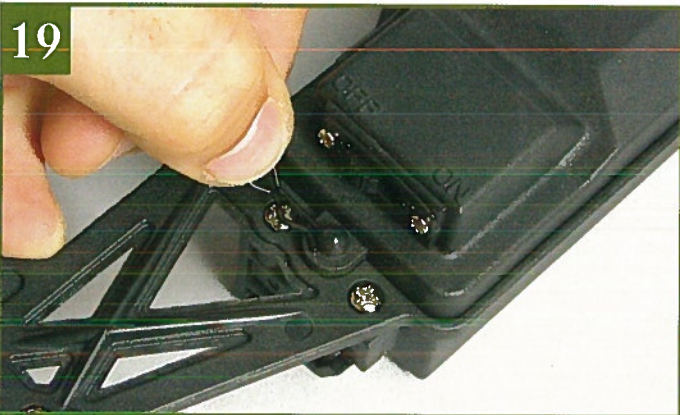
16 Используя второй саморез 3×10 мм, завершите соединение между задней стойкой крепления сервомашинки и набором радиоплаты.



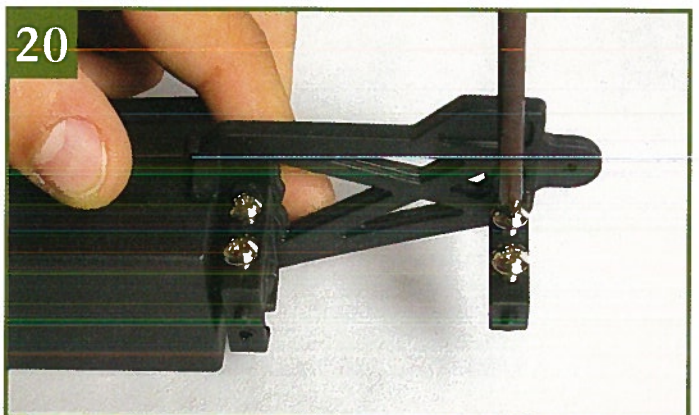
17 На фото показано правильное соединение между передней стойкой сервомашинки и набором радиоплаты.



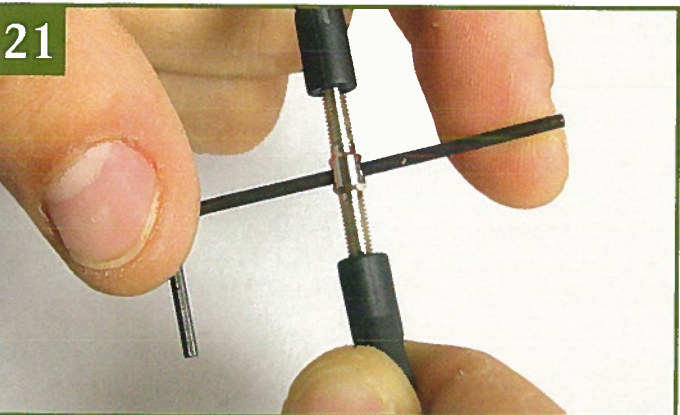
18 Соединив детали, вставьте и затяните саморез 3×10 мм, заведя его в соответствующее отверстие.



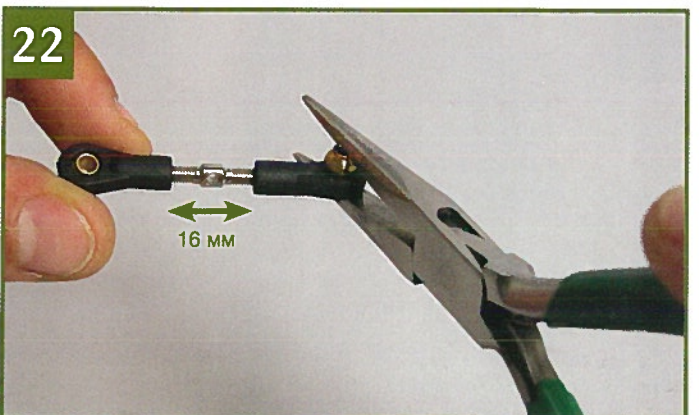
19 Теперь вы можете поставить на место переднюю запирающую клипсу набора радиоплаты.



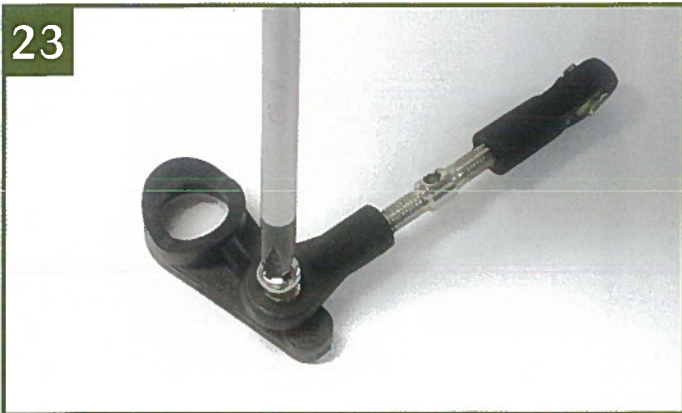
20 Возьмите четыре винта с полукруглой головкой и наживите их в отверстия на стойках сервомашинки.



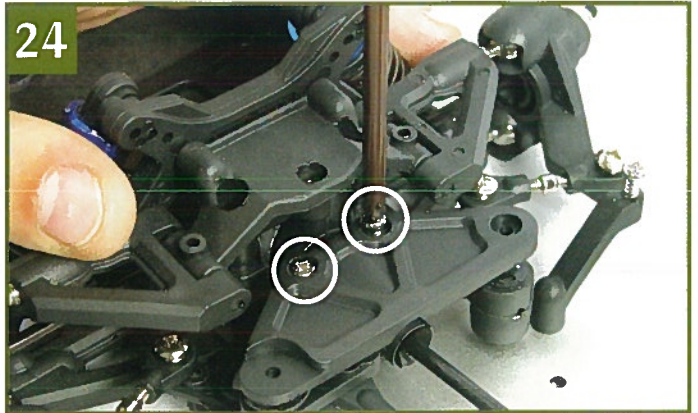
21 Возьмите тягу сервомашинки, прилагавшуюся к № 40, и навинтите на нее два пластиковых наконечника.



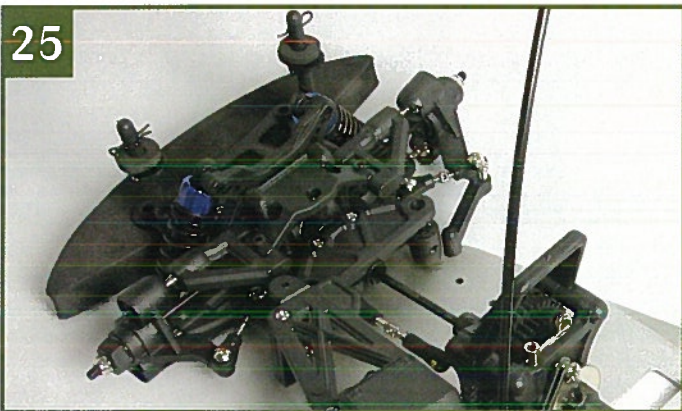
22 Вставьте шаровые в отверстия в пластиковых наконечниках. Расстояние между внутренними концами пластиковых наконечников должно составлять около 16 мм.

23

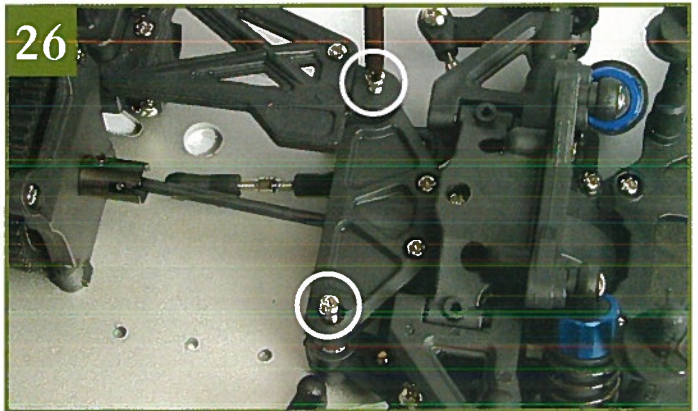
23 Разберите левую сторону рулевой колонки, сняв клипсу и пружину. Подсоедините конец тяги к качалке рулевой колонки А (см. № 42, деталь 6), используя винт 3×10 мм. Внимательно сверьтесь с фото.

24

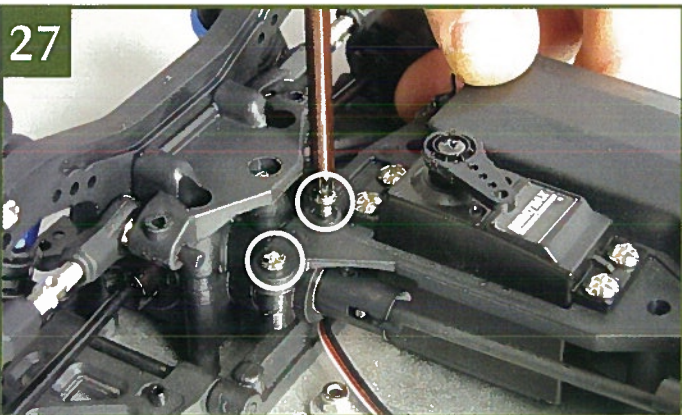
24 Снова соберите рулевую колонку, следуя инструкции из № 42 (стр. 136–140). Установите верхнюю пластину в указанное положение и вставьте в нее два самореза 3×15 мм, обведенные красным.

25

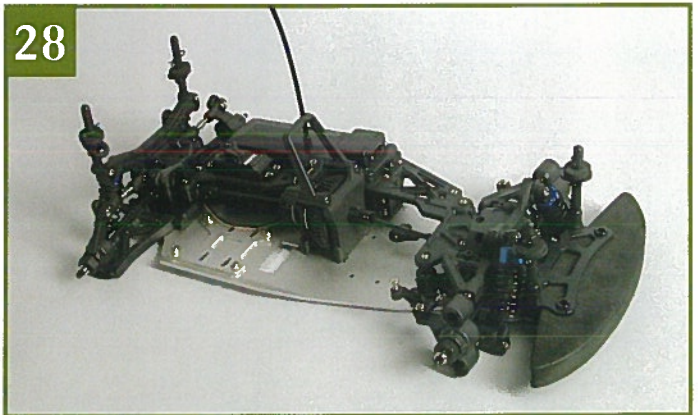
25 На фото сверху показано текущее состояние вашей модели. Удостоверьтесь, что все функционирует должным образом, прежде чем перейти к следующей стадии.

26

26 Используйте два винта, чтобы закрепить верхнюю пластину на цилиндрах рулевой колонки.

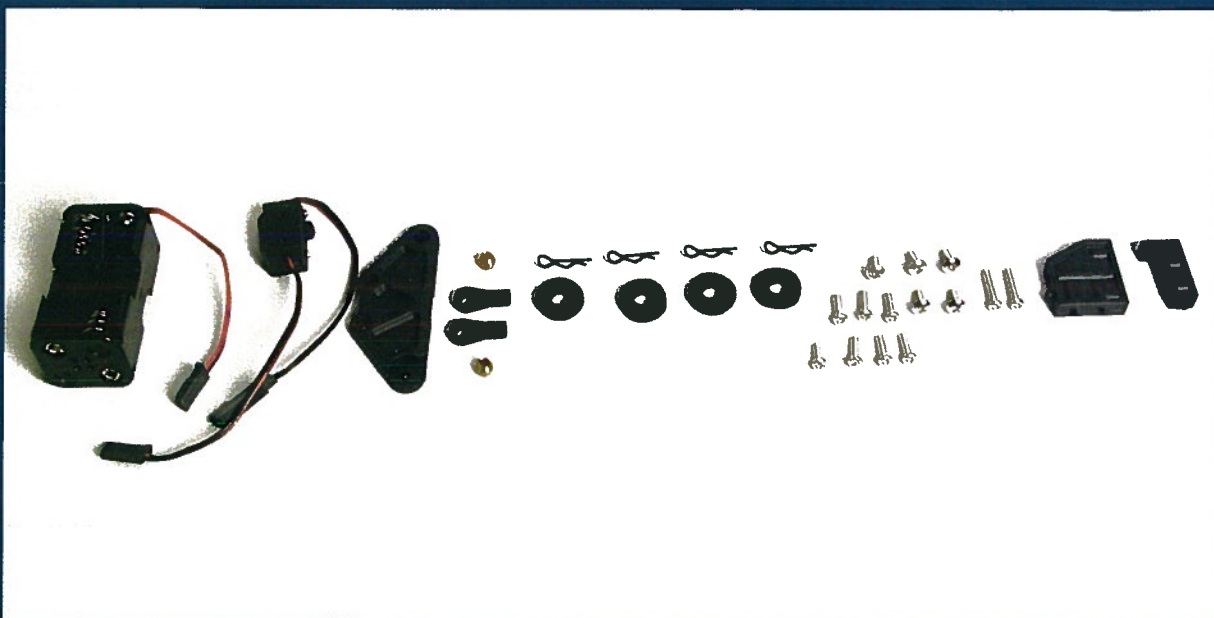
27

27 Возьмите два самореза 3×15 мм, полученные с № 22 (деталь 6 на стр. 69), и используйте их, чтобы закрепить набор радиоплаты на втором дифференциале.

28

28 На фото вы видите результат сборки. Все тщательно проверьте, после чего уберите детали и инструменты в безопасное место.

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

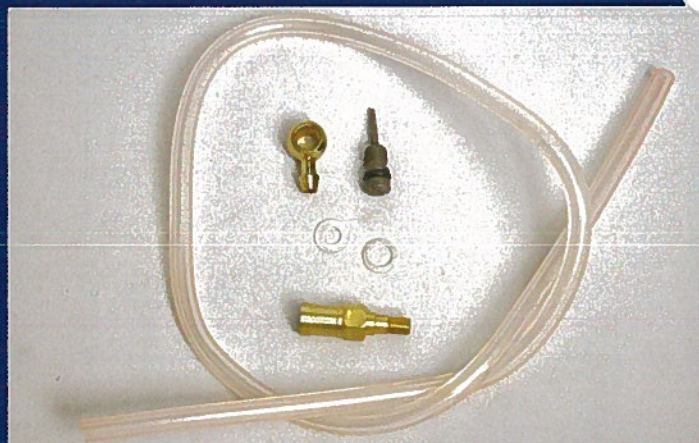
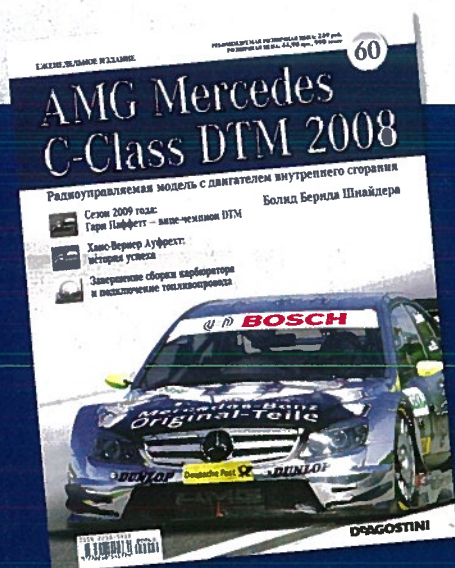


Используя полученные с этим выпуском детали, мы установим передний бампер и продолжим работу с набором радиоплаты.



В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 60)
и комплект деталей.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В 2009 году Гари Паффетт завоевал звание вице-чемпиона DTM, а Джейми Грин стал лучшим пилотом года.

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Своим успехом DTM во многом обязан талантливому инженеру и менеджеру Хансу-Вернеру Ауфрехту.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы завершим сборку карбюратора и набора радиоплаты и подключим топливпровод.

ЗАКАЖИТЕ СЕЙЧАС!

СТАРТЕР для калильной свечи

по специальной цене

499 руб.*

Для чего он нужен?

Используется для прогрева калильной свечи при запуске двигателя. Без прогрева калильной свечи двигатель не запустится. В комплект входит стартер и зарядное устройство к нему.



ПУЛЬТ радиоуправления

по специальной цене

999 руб.*

4 частоты радиоуправления позволяют одновременно управлять 4 машинами в гонке. К пультам прилагаются флажки, чтобы фиксировать, какие частоты используют участники гонки.



Вы можете оформить заказ на сайте www.deagostini.ru на странице коллекции или по телефону бесплатной горячей линии **8-800-200-02-01**, или сделать предварительный заказ **В КИОСКЕ** у продавца.

ISSN 2218-5410



* Рекомендуемая розничная цена. В стоимость не включены 100 руб. компенсации почтового тарифа при заказе по телефону горячей линии и через веб-сайт.

 **DEAGOSTINI**

www.deagostini.ru