

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Сезон 2009 года:  
Гари Паффетт – вице-чемпион DTM

Болид Бернда Шнайдера



Ханс-Вернер Ауфрехт:  
история успеха



Завершение сборки карбюратора  
и подключение топливопровода



ISSN 2218-5410



00060

9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

60

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Сезон 2009 года – юбилейный: «новому» DTM исполнилось десять лет. В этом сезоне Гари Паффетт в упорной борьбе завоевал звание вице-чемпиона DTM, а Джейми Грин был назван лучшим пилотом года.

159–162

Своим успехом DTM во многом обязан Хансу-Вернеру Ауфрехту. Талантливый инженер, он оставил работу в конструкторском отделе Mercedes-Benz и вплотную занялся автогонками. Ауфрехт сумел превратить DTM в самую успешную серию кузовных гонок в мире.

163–164

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сборка нашей радиоуправляемой модели Mercedes DTM подходит к концу. С этим номером вы получили шесть новых деталей. Используя эти детали, мы завершим сборку карбюратора и набора радиоплаты и подключим топливopровод.

209–214



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №60, 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](http://www.deagostini.ru)

Генеральный директор:  
Главный редактор:  
Финансовый директор:  
Коммерческий директор:  
Менеджер по маркетингу:  
Менеджер по продукту:

Николаос Скилакис  
Анастасия Жаркова  
Наталья Василенко  
Александр Якутов  
Михаил Ткачук  
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:

0-800-500-8-40

✉ Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,  
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»  
Украина, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостині»

Свидетельство о государственной регистрации печатного  
СМИ Министерства юстиции Украины  
КВ №16824-5496Р 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:  
Dearprinting – 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 24.01.2012

# Сезон 2009 года: Гари Паффетт становится вице-чемпионом DTM

В десятом сезоне «нового» DTM напряжение сохранялось до последнего момента. Гари Паффетт на AMG-Mercedes С-класса в упорной борьбе завоевал звание вице-чемпиона. В командном зачете победила команда Salzgitter/Mercedes-Benz Bank, а Джейми Грин был назван лучшим пилотом года.



Открытие сезона 2009 года в Хоккенхайме началось с празднования юбилея – сотой по счету гонки и десятилетия «нового» DTM. Секрет успеха популярной серии – в высочайшем уровне спортивного мастерства участников, в демократичной обстановке, когда зрители имеют возможность пообщаться с пилотами и получить автограф, в семейных скидках на билеты и сопровождающих гонки развлекательных мероприятиях для людей любого возраста.

Сезон-2009 сочетал в себе все, что так ценят поклонники автогонок –

напряжение, горячие дуэли, финал, где все решилось в последнюю минуту. В этом году удача улыбнулась еще одному пилоту Mercedes – Гари Паффетту.

---

## Результаты испытаний вселяют надежду

---

По традиционным предсезонным испытаниям можно было судить о том, насколько напряженной будет борьба за чемпионский титул.

На этом кадре, сделанном на автодроме Норинг в Нюрнберге, запечатлено единоборство, продолжавшееся на протяжении всего сезона 2009 года. Гари Паффетт (слева) в дуэли с действующим чемпионом Тимо Шайдером.

В ходе испытаний в Хоккенхайме Пол ди Реста показал лучшее время на трассе. Это был верный знак того, что болиды Mercedes-Benz снова готовы успешно сражаться.

Тем не менее, поначалу звездам Mercedes пришлось проявить терпение. На первых этапах сезона на трассе в Хоккенхайме доминировали их соперники из Ингольштадта.

После двух побед в начале сезона на Нюрбургринге Гари Паффетту пришлось довольствоваться всего лишь одним баллом. Британец вылетел на гравий, но сражался до последнего, пробиваясь вперед. В итоге ему удалось занять восьмое место.

Легенда Ле-Мана Том Кристенсен в своем последнем сезоне в DTM набрал десять очков. Сначала к победе уверенно шел швед Маттиас Экстрём, но лопнувшая задняя покрышка не позволила ему выиграть гонку. Для экс-чемпиона DTM эта неудача, к сожалению, была не последней: в этом сезоне Экстрёму не везло с шинами.

### Верная стратегия ПИТ-СТОПОВ

Насколько важна в автогонках стратегия, продемонстрировали Гари Паффетт и Бруно Шпенглер во время реванша на автодроме EuroSpeedway в Лаузитце.

Хотя оба пилота HWA-Mercedes стартовали с пятой (Шпенглер) и седьмой



(Паффетт) позиций, благодаря продуманной заранее стратегии пит-стопов им удалось показать соперникам выхлопные трубы.

Оба гонщика максимально оттягивали момент заезда на пит-стопы, что обеспечивало им свободный путь и позволяло увеличивать скорость.

В результате победа досталась Паффетту, опередившему Шпенглера. Для британца это был первый триумф после победы в Ошерслебене в 2007 году. Реализация стратегии стала возможной благодаря новому AMG Mercedes C-класса, позволявшему долго сохранять покрышки и не торопиться с их заменой.

Еще один «звездный час» наступил четыре недели спустя, в середине сезона, в гонке на Норисринге. В захватывающей, напряженной борьбе Джейми Грин на Mercedes прошлогодней модели за три круга до финиша вырвал победу у чемпиона 2008 года Тимо Шайдера, совершив амбициозный маневр, за которым последовал один из самых напряженных финалов в истории DTM. Четыре болида круг за кругом преследовали друг друга на пределе возможного, пока Грин не решил исход гонки в свою пользу.

«Сегодня все прошло просто замечательно. Спасибо моей команде

Девушка на стартовой решетке с табличкой Пола ди Реста не зря улыбается — в Брэндз Хэтч ее подопечный занял высшую ступень подиума. Шотландец стартовал с поула-позиции и в основной гонке пришел к финишу первым. Во время «домашней игры» он отпраздновал триумфальную победу.



за прекрасную машину и оптимальную стратегию», — радовался британец.

В Зандворте снова пришла очередь Гари Паффетта.

Вторая победа в сезоне принесла чемпиону DTM 2005 года не только лидерство в турнирной таблице. Она стала первым за четыре года триумфом

Снимите шлемы! Групповой портрет в Дижоне. Перед стартом последней гонки сезона шансы пилота Mercedes Паффетта, согласно турнирной таблице, были невелики. Но вскоре все изменилось.



Mercedes на неприветливом побережье Северного моря.

### «Осенний чемпион» Паффетт

Однако слишком большой успех в DTM безжалостно наказывается весовым гандикапом. В Ошерслебене армаде Mercedes пришлось «потяжелеть» на 20 кг по сравнению с соперниками из Ингольштадта.

В итоге в гонке доминировали трое пилотов Audi во главе с Тимо Шайдером. Лучший пилот Mercedes, Пол ди Реста, пришел четвертым.

Тем не менее, повод для праздника был. К середине сезона гонщик Mercedes Гари Паффетт обеспечил себе пятое место.

Однако ингольштадтцы оказались непобедимыми и на Нюрбургринге. Имидж Mercedes поддерживал Джейми Грин, занявший пятое место. Бруно Шпенглер и Гари Паффетт роптали на судьбу: столкновения, которые произошли в начале гонки по вине пилотов других команд, отняли у них шансы на более высокие места. В Айфеле Гари Паффетт после «контакта с противником» продолжал отчаянно сражаться, пробиваясь вперед с последней позиции, и в итоге пришел восьмым, набрав одно очко, но при этом утратив лидерство в турнирной таблице.

Но в неудаче на Нюрбургринге был и положительный момент: в следующей гонке болиды Mercedes смогли выступать уже без весового гандикапа. Пол ди Реста чувствовал себя

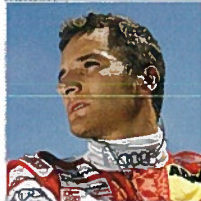
достаточно уверенно, отправляясь на «домашнюю гонку» в Брэндз Хэтч. Интуиция не подвела молодого шотландца: уже в тренировочном заезде в лидеры вышли белые болиды C-класса с логотипом AMG на боках.

### Домашняя победа ди Реста

Эта тенденция продолжилась и в основной гонке. Пол ди Реста показал быстрейший круг, лидировал на протяжении всей гонки и в итоге отпраздновал убедительную победу. Здесь ничего не смог изменить даже выпущенный незадолго до окончания заезда пейс-кар.

Шотландец радовался своей первой победе в 2009 году: «Для меня это

#### DTM 2009



Первое место  
Тимо Шайдер (D)  
Abt Audi A4 2009/  
AS Team Abt (\*2)  
64 очка



Место	Пилот	Машина/команда (* командный зачет)	Очки
2.	Г. Паффетт (GB)	AMG-Mercedes C-класса 2009/HWA 2 (*1)	59
3.	П. ди Реста (GB)	AMG-Mercedes C-класса 2009/HWA 1 (*4)	45
4.	Б. Шпенглер (CAN)	AMG-Mercedes C-класса 2009/HWA 2 (*1)	41
5.	М. Экстрём (S)	Abt Audi A4 2009/Abt Sportsline (*3)	41
6.	М. Томчик (D)	Abt Audi A4 2009/Abt Sportsline (*3)	35
7.	Дж. Грин (GB)	AMG-Mercedes C-Классе 2008/Persson (*5)	27
8.	Т. Кристенсен (DK)	Abt Audi A4 2009/AS Team Abt (*2)	21
9.	О. Джарвис (GB)	Abt Audi A4 2008/Team Phoenix (*6)	18
10.	М. Винкельхок (D)	Mercedes 190E 2.5-16 Evo 2/Rosberg (*7)	11
11.	Р. Шумахер (D)	AMG-Mercedes C-класса 2009/HWA 1 (*4)	9
12.	М. Энгель (D)	AMG-Mercedes C-класса 2008/Mücke (*8)	8
13.	А. Према (F)	Abt Audi A4 2008/Team Phoenix (*6)	6
14.	М. Роккенфеллер (D)	Abt Audi A4 2008/Rosberg (*7)	4
15.	М. Лауда (AUT)	AMG-Mercedes C-класса 2008/Persson (*5)	1

была потрясающая гонка. Замечательно, что свою первую победу в сезоне я одержал на домашней трассе».

Однако и у этой победы была своя «оборотная сторона»: в Барселоне болиды Mercedes снова потяжелели на 10 кг. Результат был ожидаемым: победил Тимо Шайдер, а лучшему пилоту Mercedes Гари Паффетту пришлось довольствоваться четвертым местом. Теперь в общем зачете он отставал от Шайдера на 14 очков.

И все же Паффетт и команда Mercedes не сдавались. Еще можно было набрать максимальные 20 очков, и они обязаны были использовать свой шанс.

Во время премьерной гонки DTM в Дижон-Пренуа пилоты Mercedes

После гонки в Барселоне Норберт Хауг не исключал, что чемпионат 2009 года будет проигран. Однако он не подозревал, насколько напряженными станут две последние гонки.

удачно воспользовались тем, что задние колеса Audi не щадили покрышек.

### Захватывающий финал

Болидам С-класса снова помогла хорошая развесовка по осям, позволявшая беречь резину. В результате Mercedes отпраздновал пятикратную победу, а Паффетт сократил отставание от Тимо Шайдера на семь очков.



Таким образом, на финальном этапе в Хоккенхайме в соревнованиях снова появилась интрига. К удовольствию болельщиков соперники сражались за чемпионский титул в жесткой дуэли «колесо к колесу».

Гари Паффетт одержал четвертую победу в сезоне, еще раз продемонстрировав все преимущества AMG-Mercedes С-класса и великолепное водительское мастерство. Тимо Шайдер придерживался хорошо продуманной тактики и в итоге занял второе место, обеспечив себе звание чемпиона.

Зато Mercedes-Benz собрал остальные титулы. Лучшей в сезоне была признана команда Salzgeber/Mercedes-Benz Bank в составе Гари Паффетта и Бруно Шленглера, а Джейми Грин назван пилотом года. Хороший повод отпраздновать, что штутгартцы с удовольствием и сделали...

В конце сезона Гари Паффетту (справа) не оставалось ничего другого, как на свой манер поздравить чемпиона Тимо Шайдера.



# Ханс-Вернер Ауфрехт: президент ITR в старой и новой сериях DTM

История DTM неразрывно связана с именем Ханса-Вернера Ауфрехта. С 1986 года он возглавляет ITR. За это время Ауфрехт сумел превратить DTM в самую успешную серию кузовных гонок в мире.



**Ц**елеустремленный человек, успешно воплощающий в жизнь свои идеи — так можно в двух словах охарактеризовать Ханса-Вернера Ауфрехта. Он уроженец Швабии, его инициалы вошли в названия компаний AMG и HWA, без него DTM никогда не стал бы таким, каким мы знаем его сегодня.

Все началось 1 июня 1967 года в Гросспахе, когда Ауфрехт вместе с Эберхардом Мельхером учредил компанию AMG. Попытка сделать болиды со звездой на капоте «еще лучше» в те времена воспринималась как неслыханная дерзость.

Тем не менее, именно так началась история успеха благородных спортивных автомобилей AMG, логичным продолжением которой стало приобретение в 1999 году фирмой Daimler контрольного пакета акций компании Ауфрехта. В ответ на это Ауфрехт создал компанию HWA (название фирмы составлено из его инициалов), которая в качестве самостоятельного автоспортивного подразделения занимается разработкой гоночных болидов для кузовного чемпионата и сама участвует в гонках DTM. Теперь HWA, как в свое время AMG, котируется на бирже.

От создания небольшого тюнингового ателье AMG до выхода на биржу вновь учрежденной в 1999 году компании HWA GmbH, сегодня являющейся акционерным обществом, прошло 20 лет. Для президента ITR Ханса-Вернера Ауфрехта эти годы были наполнены упорной работой.

Увлеченному автогонками инженеру, оставившему постоянную работу в инженерно-конструкторском отделе Mercedes-Benz ради того, чтобы осуществить свою мечту, приходилось нелегко. Друзья отговаривали его от «шага в неизвестность» — открытия собственного бизнеса, но упорство Ауфрехта взяло верх.



Ханс-Вернер Ауфрехт всегда готов поддержать своих пилотов. На фото, сделанном 8 августа 1993 года, он напутствует тогдашнюю «первую леди» автоспорта Эллен Лор перед гонкой на аэродроме Дипхольц.

В конце концов, победила его любовь к кузовным гонкам, а спортивные успехи первых туринговых болидов, подготовленных компанией AMG, вскоре помогли предприятию встать на ноги.

## Развитие DTM

История успеха DTM началась в июне 1986 года, в унылом помещении столовой спортивного отеля Tribüne, расположенного у трассы Нюрбургринг: Ханс Вернер Ауфрехт был избран президентом ITR (Internationale Tourwagenrennen e. V. – международный организационный комитет турингового чемпионата). Помимо событий на гоночных трассах Ауфрехта всегда интересовал профессиональный маркетинг автоспорта. Согласно его амбициозным планам, взнос каждого автопроизводителя за участие в DTM должен составить 380 тысяч немецких марок. Гонки должны были транслироваться по телевидению в прямом эфире, а полученные от рекламы доходы – пойти на увеличение призовых выплат, чтобы

Слева направо: Ханс-Юрген Маттайс (президент HWA AG), Матиас Лауда (автогонщик), Герхард Унгар (член совета директоров), Бернд Шнайдер, профессор Юрген Хубберт (председатель наблюдательного совета), Виллибальд Дерфингер (член наблюдательного совета), Ханс Вернер Ауфрехт, Бруно Шпенглер (автогонщик) и Кристиан Вольф (член наблюдательного совета).

привлечь в германский кузовной чемпионат лучших пилотов.

Новая концепция, реализованная в 1987 году, себя оправдала. DTM стал невероятно популярным. Посещаемость соревнований резко возросла. Одновременно в середине 90-х выросли и расходы. Ауфрехт предупреждал о возможных последствиях такого развития событий в 1996 году, когда для DTM настали не лучшие времена. Однако новый регламент, менее затратный, был принят слишком поздно. Лишь после трехлетнего перерыва появилась возможность возобновить популярную гоночную серию, а HWA, как часто называют друзья самого Ауфрехта, снова занял пост президента ITR.

С тех пор эта гоночная серия превратилась в королевский класс турингового автоспорта и приобрела еще большую популярность у болельщиков.

«Гоночные болиды DTM уверенно едут на четырех колесах, а Ханс-Вернер Ауфрехт помогает самому чемпионату уверенно держаться на ногах. Никто не сделал столько для этой гоночной серии, как он, ни у кого нет столь высоких заслуг перед чемпионатом», – подводит итог Норберт Хауг, руководитель автоспортивного подразделения Mercedes.

## Цель достигнута

На финальный этап сезона 2009 года в Хоккенхайме собрались самые знаменитые персоны из мира турингового автоспорта, чтобы отдать должное импресарио DTM. Это была 333-я гонка Ауфрехта! Как сказал Норберт Хауг: «Для HWA самое важное, чтобы зрителям на автодроме и у экрана телевизора не было скучно».

Выходные Ауфрехт любит проводить с семьей – супругой Розвитой и замечательными дочками Евой-Марией и Пиа-Луизой. Последняя, унаследовав честлюбивый характер своего отца, добилась больших успехов в конном спорте.





# Завершение сборки карбюратора и набора радиоплаты. Подключение топливпровода

Ваша радиоуправляемая модель Mercedes DTM почти готова. Однако последние этапы сборки достаточно сложны. Сегодня мы завершим сборку карбюратора и набора радиоплаты и подключим топливпровод.

С этим выпуском вы получили шесть новых деталей вашей радиоуправляемой модели – топливпровод, топливный штуцер, иглу настройки количества смеси, втулку клапана иглы настройки количества смеси и две шайбы. Этот этап достаточно сложный, поэтому мы рекомендуем вам в точности следовать указаниям и внимательно сверяться с фотографиями. Кроме того, следует помнить, что все манипуляции с двигателем требуют особого внимания к чистоте.

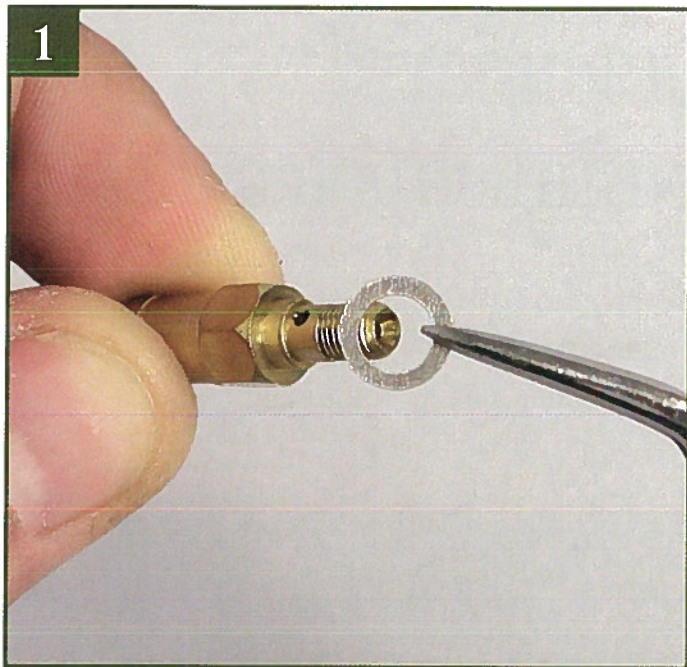
- 1 Топливпровод
- 2 Топливный штуцер
- 3 Игла настройки количества смеси
- 4 Шайба 0,6×4,1×7,5 мм
- 5 Шайба 0,6×5,1×7,5 мм
- 6 Втулка клапана иглы настройки количества смеси

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

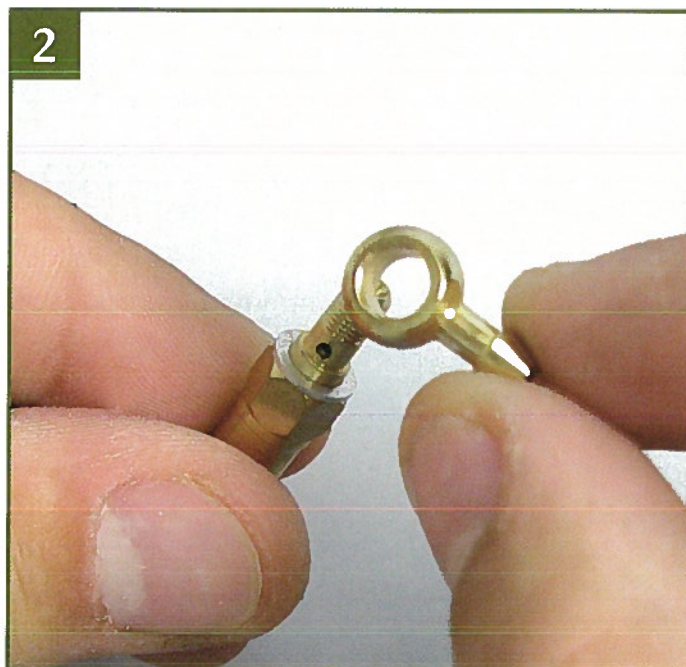
Для сборки вам потребуются:

- ДЛИННОГУБЦЫ
- ШЛИЦЕВАЯ ОТВЕРТКА
- РОЖКОВЫЙ КЛЮЧ 7 ММ
- СКЛАДНОЙ МЕТР ИЛИ РУЛЕТКА
- ОБОЙНЫЙ НОЖ
- БАТАРЕЙКИ АА (12 ШТ.)

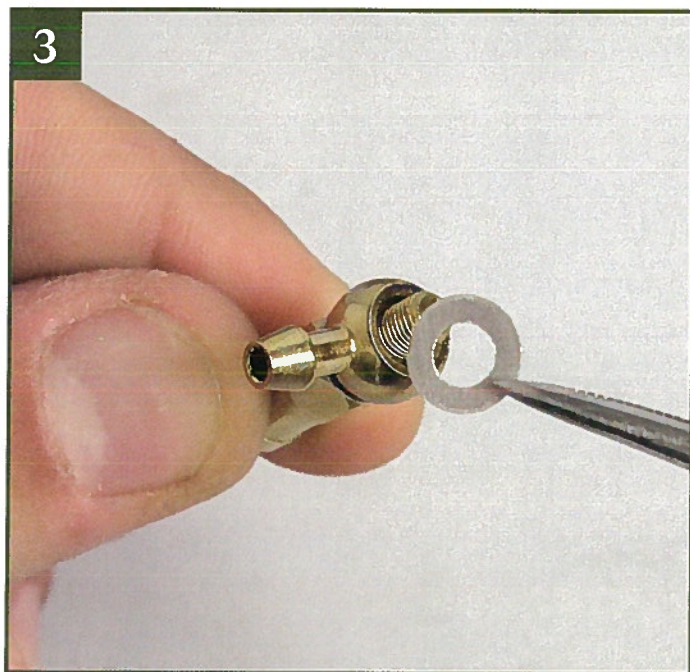




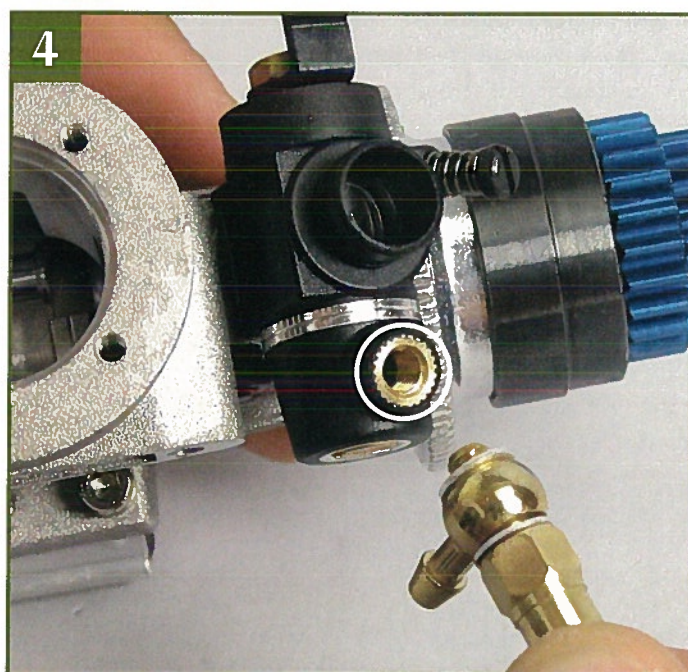
**1** Возьмите втулку клапана иглы настройки количества смеси. Используя длинногубцы, наденьте на конец втулки с резьбой шайбу 0,6×5,1×7,5 мм.



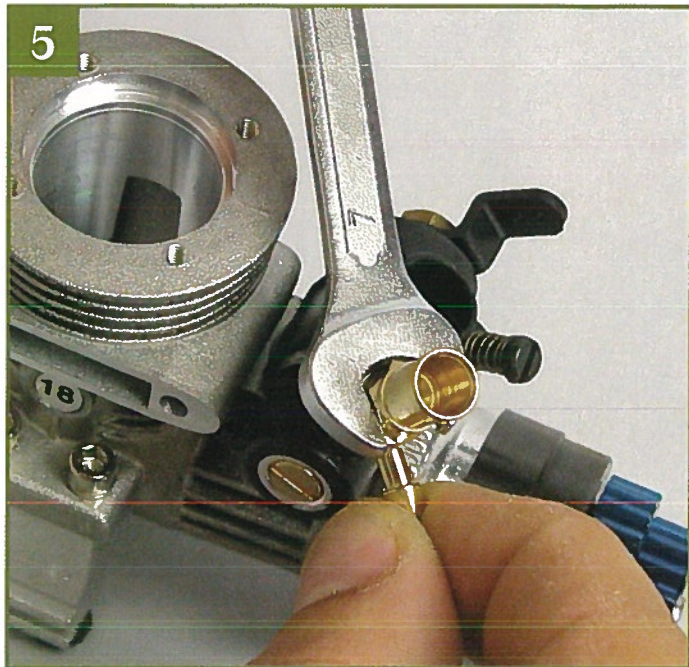
**2** Затем наденьте на тот же конец втулки клапана иглы настройки количества смеси топливный штуцер и доведите его до установленной шайбы.



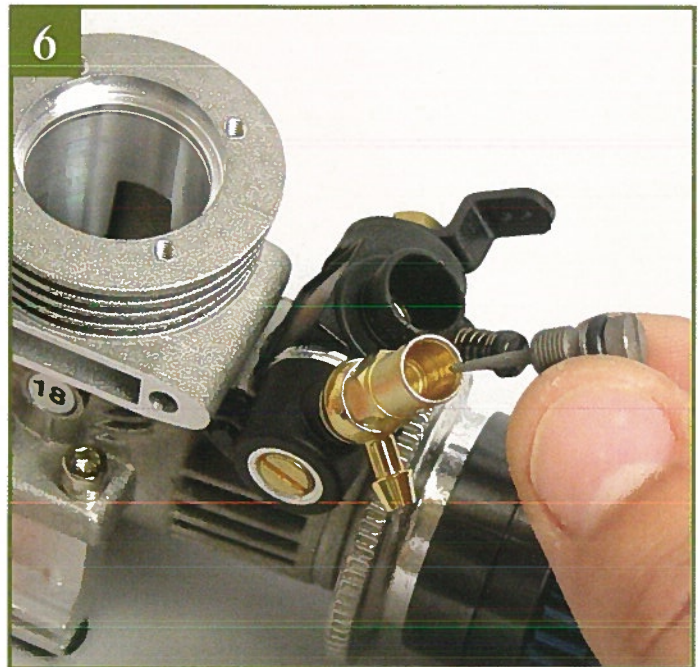
**3** Наденьте на топливный штуцер вторую шайбу. Для этого снова воспользуйтесь длинногубцами.



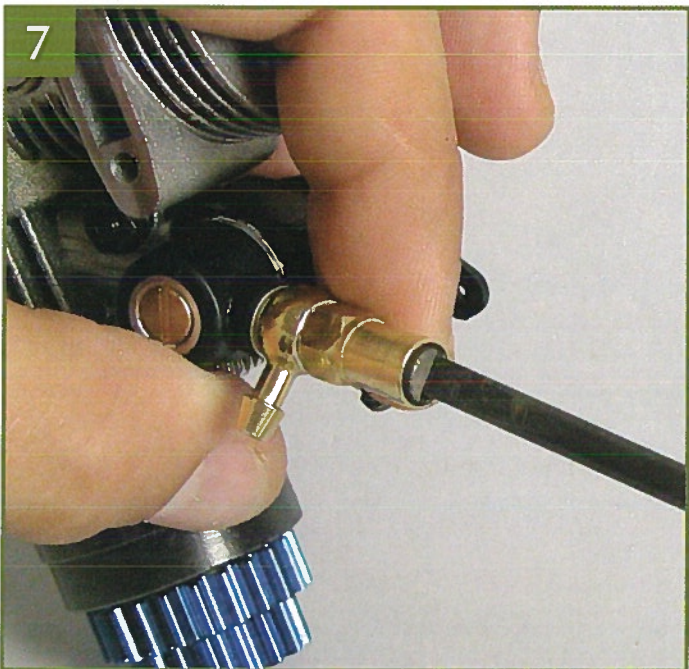
**4** Возьмите двигатель, на который вы будете устанавливать втулку клапана иглы настройки количества смеси. Белым на фото обведено место, куда устанавливается игла в сборе.



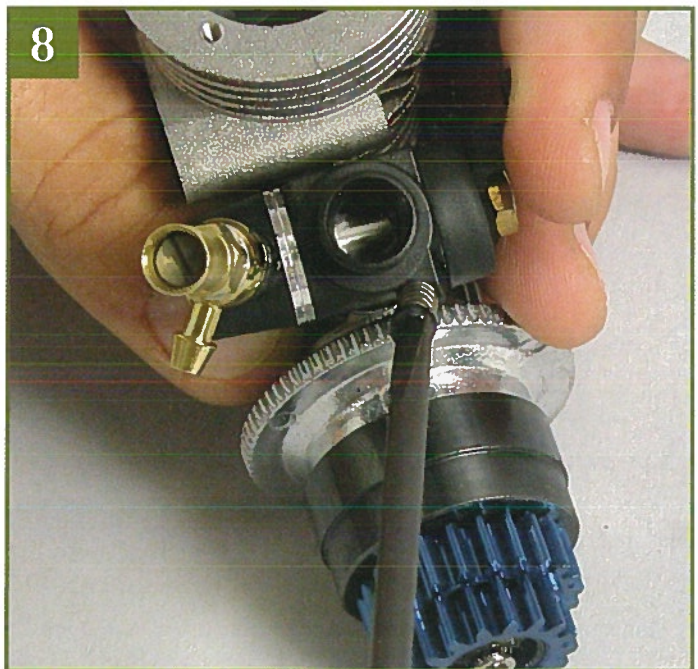
**5** Завинтите втулку клапана иглы настройки количества смеси вручную. Затем с помощью рожкового ключа затяните ее до упора. Топливный штуцер лучше направить к передней стороне двигателя.



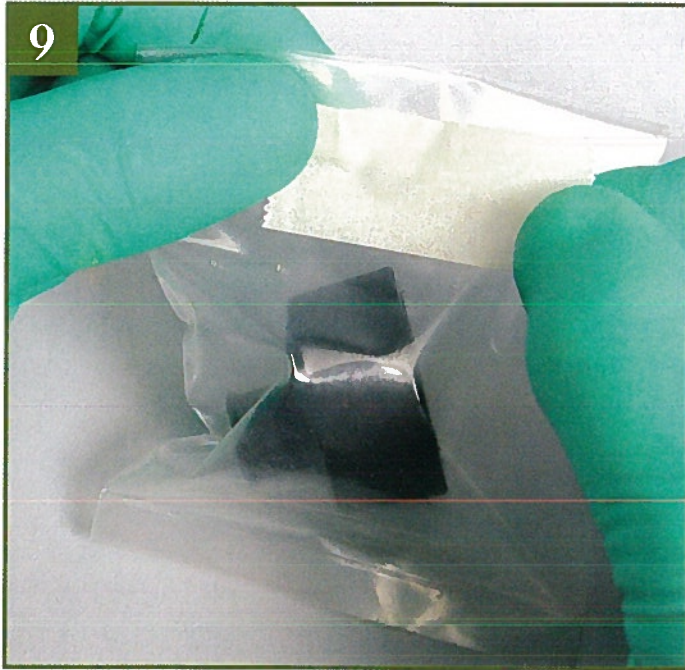
**6** Установите иглу настройки количества смеси в отверстие на втулке клапана, снабженное резьбой. Будьте осторожны, чтобы не повредить кончик иглы.



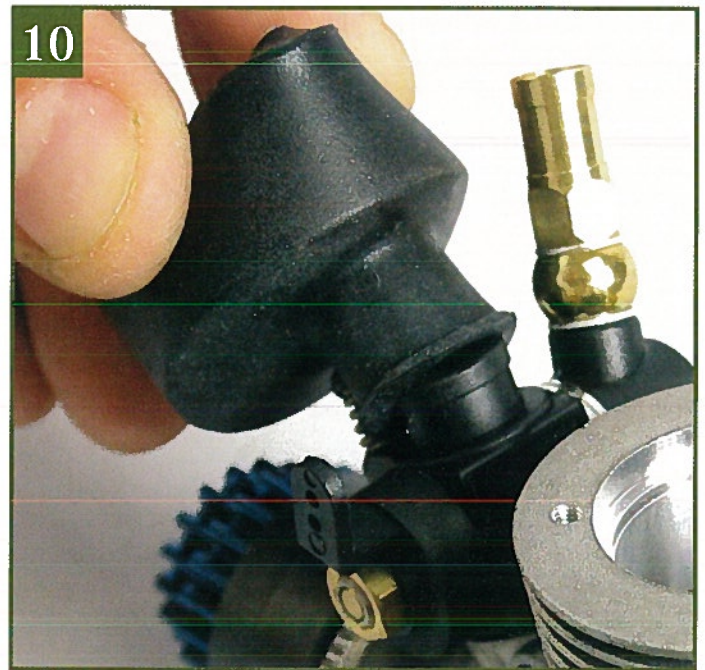
**7** Затяните иглу до упора, но без усилия, после чего ослабьте ее на два оборота. Точную регулировку иглы настройки количества смеси мы выполним позднее, на этапе пробного запуска.



**8** Выставьте винт холостого хода так, чтобы впускное отверстие было открыто на 1 мм.



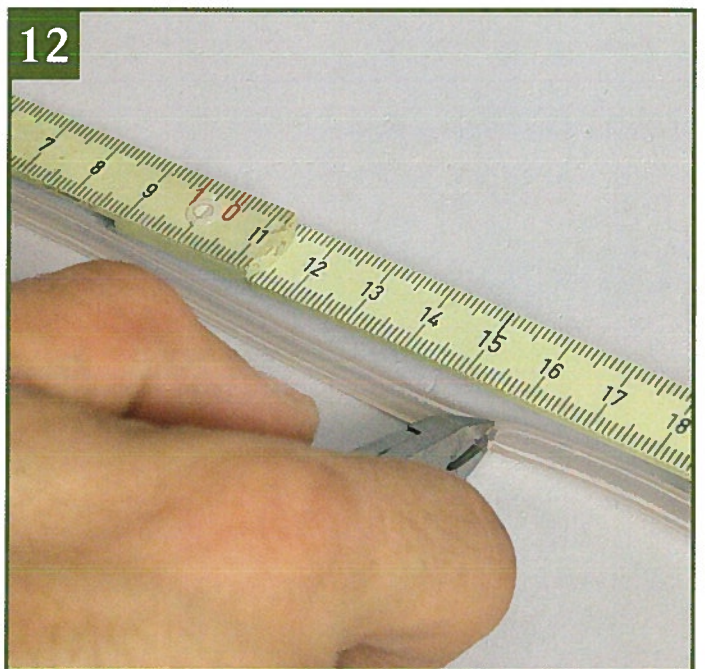
**9** Возьмите воздушный фильтр, который вы собрали с № 12 (стр. 33-34).



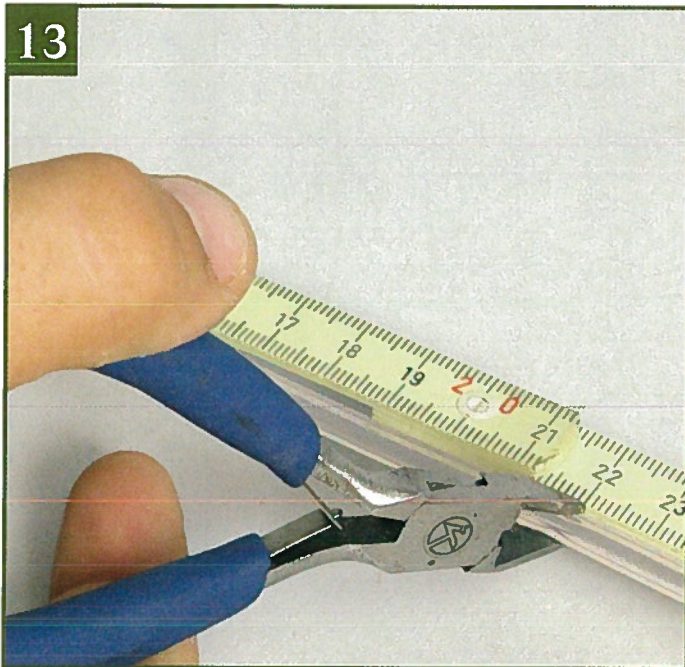
**10** Растянув резину, наденьте воздушный фильтр на отверстие в верхней части карбюратора.



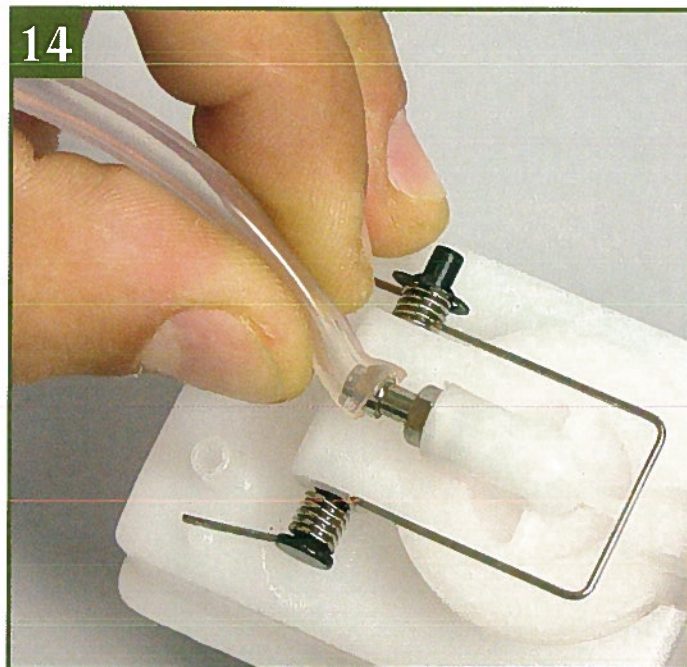
**11** На фото показано правильное расположение воздушного фильтра. Прежде чем перейти к следующему шагу, удостоверьтесь, что вы все сделали правильно.



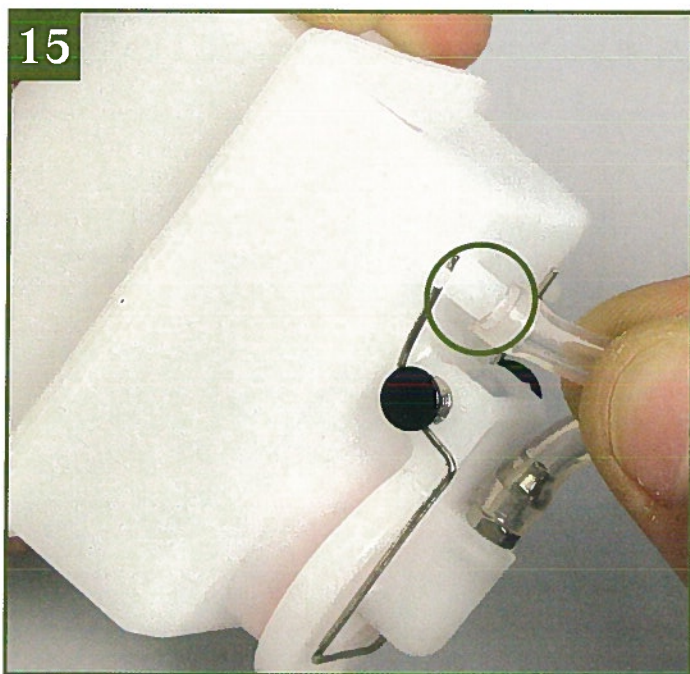
**12** Используя складной метр или рулетку, отмерьте 15 см силиконовой трубки (деталь 1) и отрежьте их.



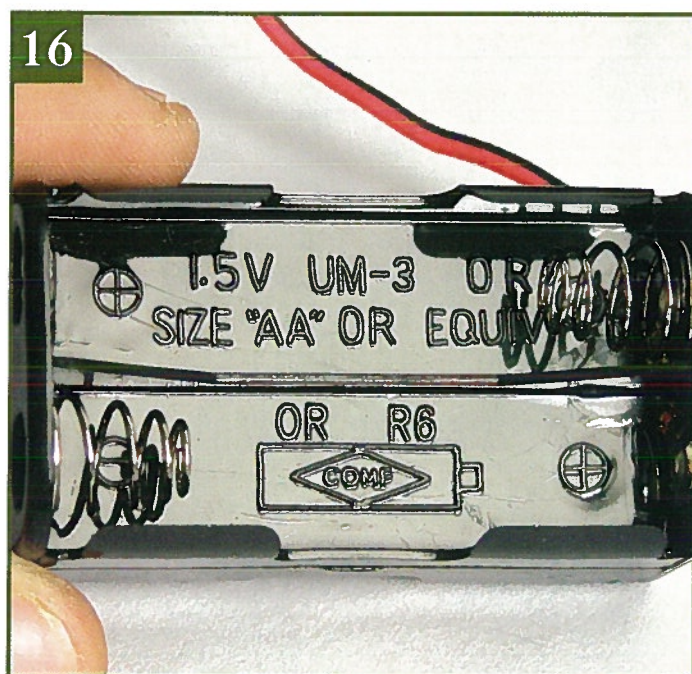
**13** Затем отрежьте второй кусок трубки длиной 22 см. Воспользуйтесь для этой цели острым ножом или кусачками.



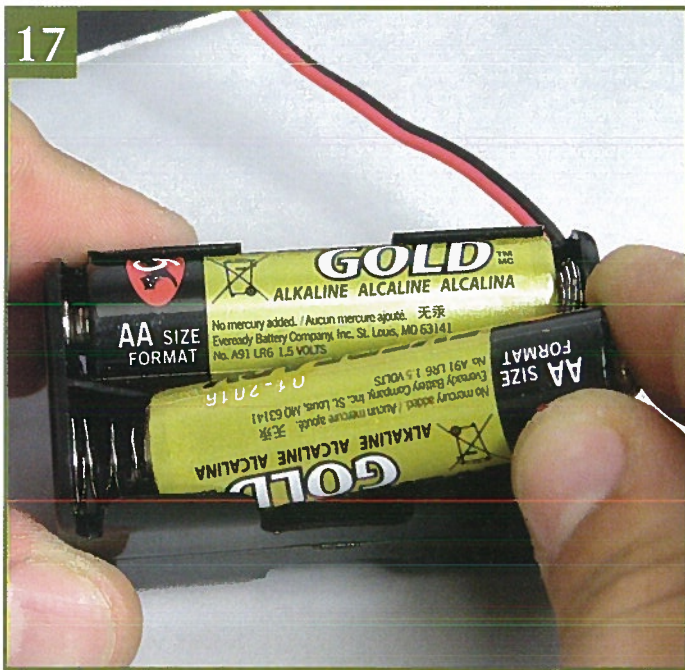
**14** Возьмите топливный бак вашей радиоуправляемой модели. Наденьте один конец топливопровода длиной 15 см на штуцер крышки топливного бака.



**15** Возьмите второй, более длинный кусок топливопровода, и оденьте один из его концов на штуцер в верхней части топливного бака.



**16** Перейдем к набору радиоплаты. Возьмите двенадцать батарей типа AA (1,2 V для аккумуляторов и 1,5 V для щелочных). Откройте крышку набора радиоплаты и извлеките бокс для батарей.



**17** Удостоверьтесь, что выключатель находится в положении «OFF». Вставьте батареи в бокс, соблюдая полярность.



**18** Возьмите пульт дистанционного управления и откройте расположенное внизу отделение для батарей.

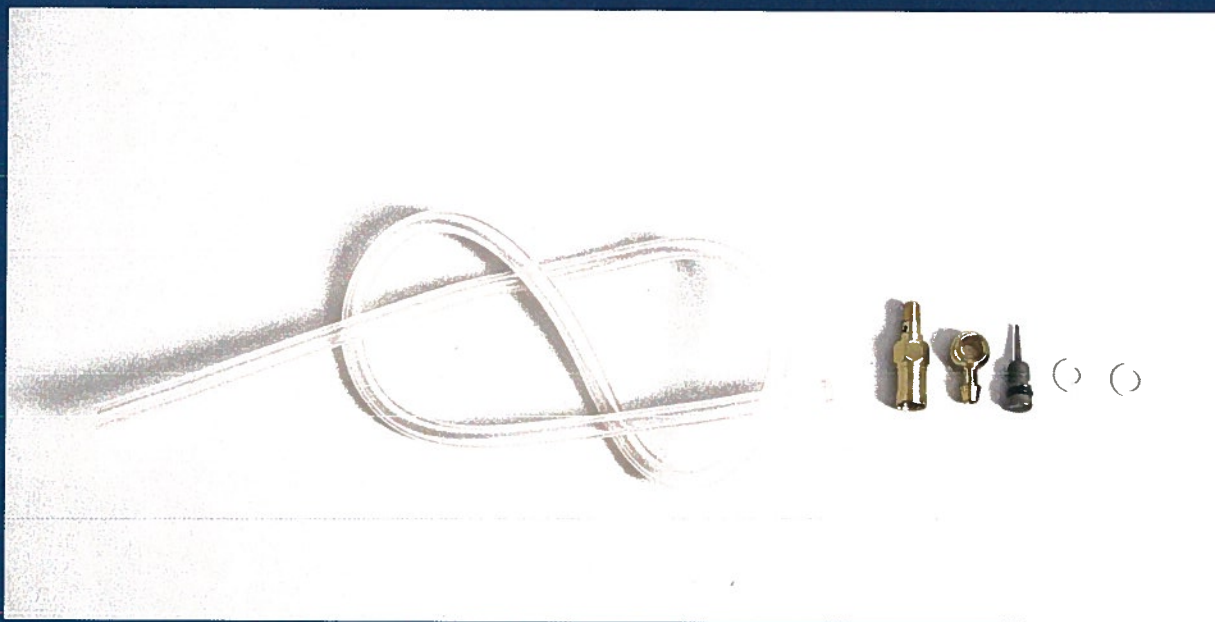


**19** Установите батареи в отделение, вставляя их одну за другой.



**20** На последнем фото вы видите результат данного этапа сборки. Уберите инструмент, двигатель, топливный бак и пульт управления в безопасное место.

# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

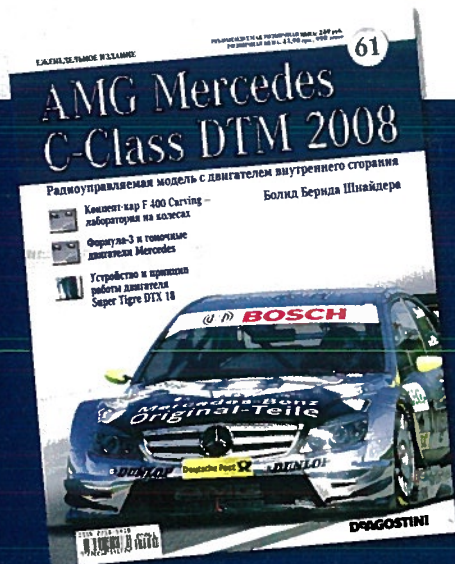


Мы завершим сборку карбюратора и набора радиоплаты и подключим топливопровод.



# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 61)  
и комплект деталей.



## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Концепт-кар F 400 Carving – исследовательская лаборатория на колесах, созданная с использованием новейших технологий.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Mercedes-Benz – главный поставщик двигателей для Формулы-3, самой популярной в мире самой популярной в мире серии гонок среди юниоров.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы установим свечу накаливания в верхнюю крышку камеры сгорания и соединим ее с головкой ДВС.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Вы узнаете, как установить сервомашинки в нейтральное положение, и познакомитесь с устройством двигателя Super Tigre DTX 18.

# 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](http://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](http://www.deagostini.ru)