AMG Mercedes C-Class DTM 2008

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сборка первого колеса радиоуправляемой модели AMG Mercedes C-класса DTM 2008 1

Сборка первого амортизатора радиоуправляемой модели 5

Сборка левой передней ступицы и ее соединение с верхним рычагом подвески 9

Соединение первого амортизатора с передней стойкой крепления 11

Предварительная сборка картера дифференциала 15

Основные компоненты левой части задней подвески, винты задней подвески и задняя стойка кузова с аксессуарами 19

Нижний рычаг, винты и другие детали левой передней стороны подвески 23

Набор радиоплаты, крышка, антенна в сборе и крепеж 25

Кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и штифт 27

Новые детали дифференциала: полуось, два подшипника и стопорная пружинная шайба 29

Задняя стойка крепления КПП, задний вал трансмиссии и подшипник 31

Детали воздушного фильтра и специальная смазка 33

Новые детали трансмиссии: коническая шестерня 11Т, соединительная чашка, вал зубчатой передачи, два подшипника, стопорная пружинная шайба и зажимной винт 35

Колесный диск, покрышка и губчатая вставка 39

Предварительная сборка элементов подвески 43

Картер дифференциала, соединительные саморезы и большая шестерня дифференциала 45

Сборка второго амортизатора 47

Сборка первого дифференциала 51

Сборка двухскоростной автоматической коробки передач 57

Сборка переднего бампера и второго дифференциала 61

Рама вашей радиоуправляемой модели 65

Установка на раму направляющих задних рычагов подвески 69

Сборка передней левой стороны подвески 71

Завершение сборки передней левой стороны подвески 73

Пластиковая шестеренка первой передачи и продолжение работы с подвеской 77

Сборка передней правой стороны подвески 79

Установка передней стойки кузова 83

Сборка второго дифференциала 85

Продолжение сборки трансмиссии 87

Завершение сборки второго дифференциала 89

Установка вариатора коробки передач 95

Сборка задней правой части подвески 101

Сборка третьего колеса 103

Сборка центральной части трансмиссии и тормозной системы 107

Картер двигателя 113

Сборка третьего амортизатора 115

Сборка задней части подвески 119

Предварительная установка коленного вала 123

Предварительная сборка компонентов двигателя 125

Установка тяг 127

Продолжение сборки модели 131

Сборка рулевой колонки 135

Установка стойки крепления задней бабочки 141

Сборка трансмиссии и установка валов 143

Сборка заднего амортизатора 147

Предварительная сборка маховика и колокола сцепления 149

Установка задней стойки кузова 151

Завершение сборки сцепления 155

Установка стойки кузова и сборка задней части подвески 161

Установка сервопривода 167

Сборка четвертого колеса 169

Окончание сборки задней части подвески 173

Установка выпускного коллектора 179

Установка карбюратора 181

Соединение глушителя с выпускным коллектором 185

Устройство головки двигателя внутреннего сгорания 189

Сборка и установка четвертого амортизатора 191

Монтаж двигателя 197

Установка переднего бампера и работа с набором радиоплаты 203

Завершение сборки карбюратора и набора радиоплаты и подключение топливопровода 209

Завершение сборки двигателя 215

Установка гильзы цилиндра и поршня с шатуном в картер 217

Установка сервопривода рулевого управления 223

Установка стартера двигателя Super Tigre DTX 18 229

Работа с кузовом и наклейками 235

Сборка первого колеса радиоуправляемой модели AMG Mercedes C-класса DTM 2008

С первым выпуском «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» вы получаете колесный диск, покрышку, решетку радиатора, мягкий бампер и аксессуары для вашей радиоуправляемой модели. Узнайте все о приобретенных вами деталях, познакомьтесь с их функциями и устройством. Начните сборку вашей радиоуправляемой модели со сборки колеса.

Прежде чем приступить к сборке, внимательно изучите детали, которые вы получили с первым выпуском «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» – это поможет лучше узнать устройство вашей радиоуправляемой модели и избежать ошибок в работе.

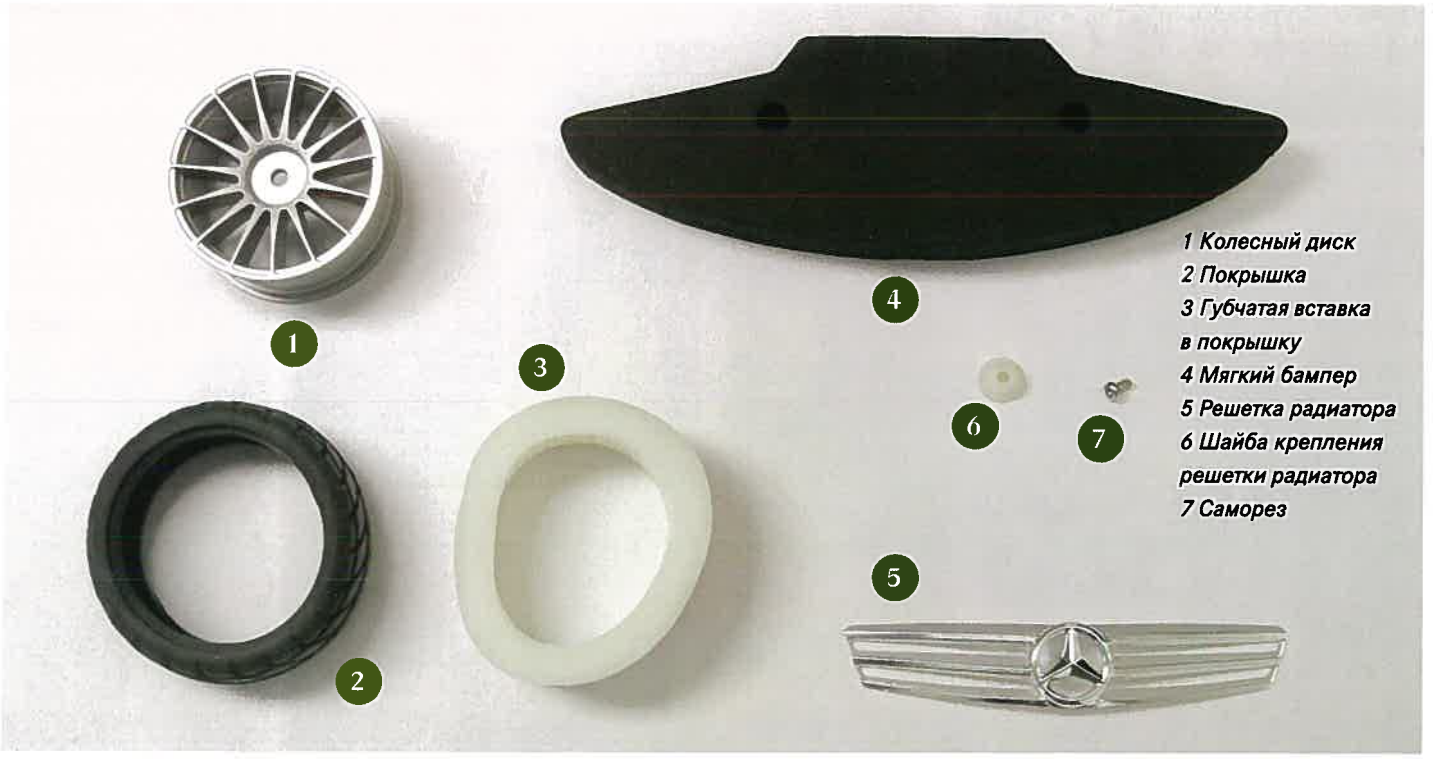
Детали колеса

Ваша модель представляет собой автомобиль с полным приводом, снабженный четырьмя колесами одинакового

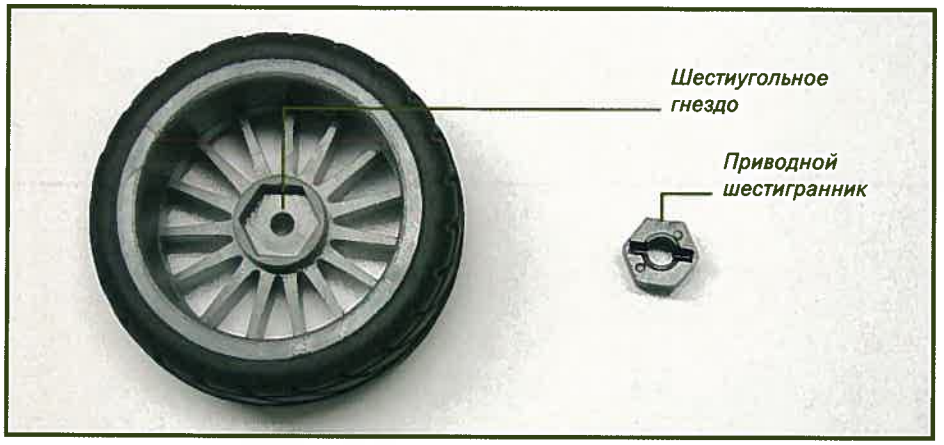
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки потребуются:

- НАЖДАЧНАЯ БУМАГА
- МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА (ЦИАНОАКРИЛАТОВЫЙ)



1 Колесный диск
2 Покрышка
3 Губчатая вставка в покрышку
4 Мягкий бампер
5 Решетка радиатора
6 Шайба крепления решетки радиатора
7 Саморез



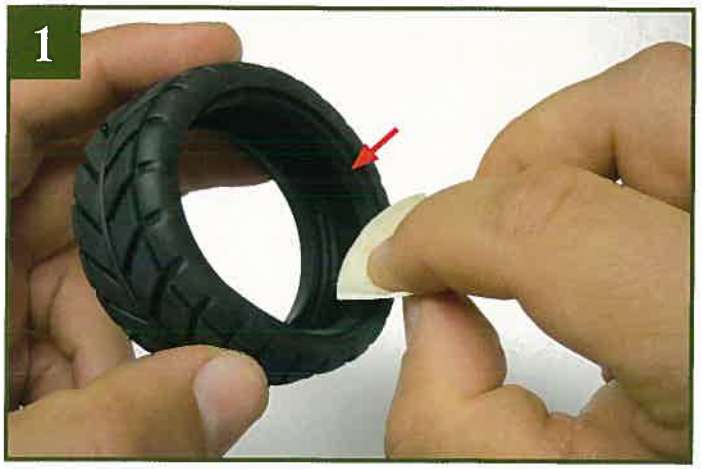
размера. Каждое колесо состоит из трех частей — колесного диска, покрышки и губчатой вставки. Колесный диск изготавливается из эластичного пластика. Это прочная и надежная деталь, способная поглощать вибрации и смягчать удары, защищая автомобиль от повреждений.

Структура колеса достаточно сложная. Гоночный 15-спицевый диск снабжен круглым отверстием в центре и двумя желобками в зоне соединения диска с шиной. Обратите внимание на ступицу колеса: с внешней стороны диска видно только круглое отверстие, а с внутренней это отверстие располагается в центре гнезда шестигранной формы. Это гнездо предназначено для приводного шестигранника — небольшой, но очень важной детали, передающей тягу от привода на колесо.

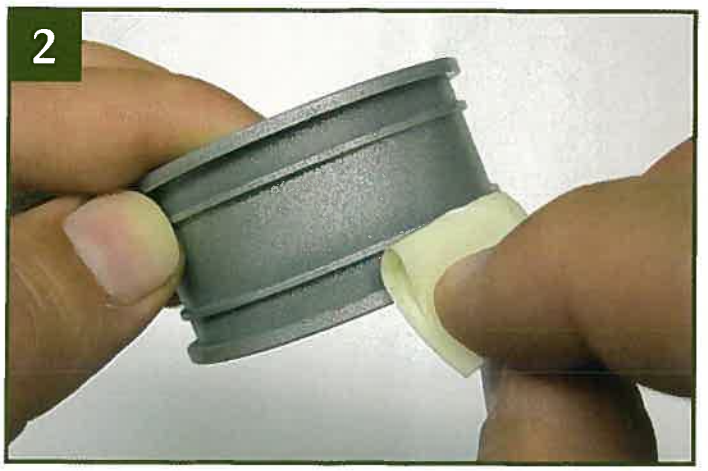
Сделанная из специальной смеси покрышка обеспечивает автомобилю отличное сцепление с дорогой на высоких скоростях и крутых поворотах. Правильная форма покрышки поддерживается с помощью вложенной внутрь губчатой вставки. Для нормальной работы автомобиля шина с диском должны быть единым целым, поэтому важно надежно скрепить эти детали между собой. Точно выполнив описанные в инструкции действия, вы без лишних проблем получите хороший результат. Для склейки необходимо использовать моментальный клей ЦА (цианоакрилат). Прежде чем начать работать с клеем, не забудьте внимательно прочитать правила безопасности, изложенные на упаковке.

Бампер и решетка радиатора

Передний бампер изготовлен из мягкого пенопласта. Он способен защищать шасси автомобиля, поглощая сильные удары. Эта деталь очень важна для обеспечения безопасности вашей модели и окружающих. Поэтому никогда не запускайте радиоуправляемую модель без мягкого бампера. Решетка радиатора представляет собой красивую пластиковую деталь, точную копию решетки радиатора настоящего AMG Mercedes C-класса DTM 2008. Она потребуется вам позже — при сборке кузова. В комплекте с решеткой радиатора идет саморез и шайба. На этом этапе сборки они вам не понадобятся, поэтому уберите их вместе с решеткой радиатора в безопасное место.



1 Слегка обработайте наждачной бумагой внутренние края покрышки, на которые указывает красная стрелочка, с двух сторон.



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

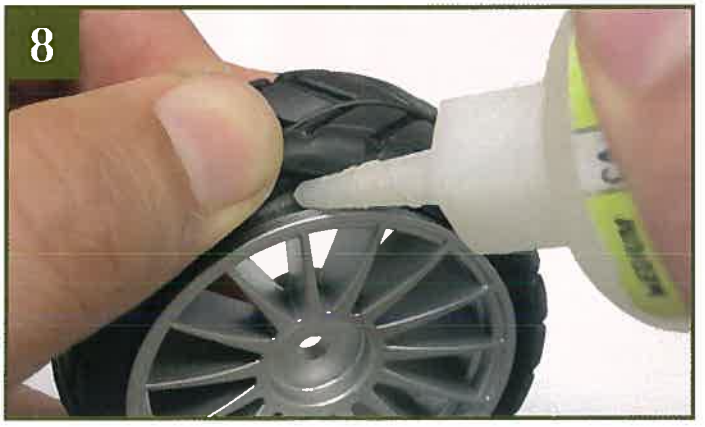
3 Положите покрышку на ладонь так, как это показано на фото, и вложите внутрь вставку.

4 Так должна выглядеть шина с вложенной в нее губчатой вставкой.

5 Поверните покрышку и наденьте ее на края колесного диска.

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

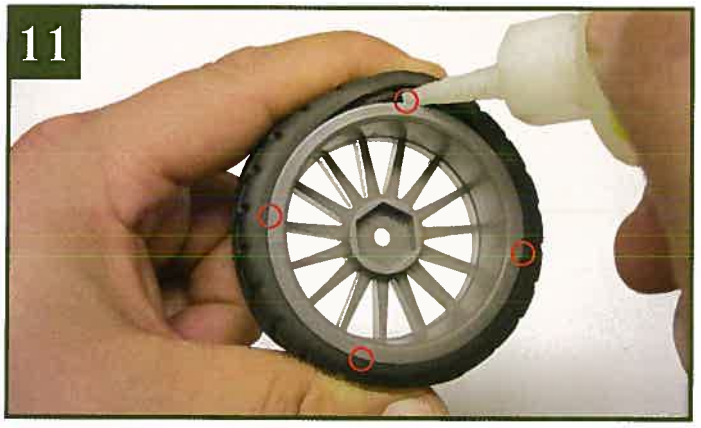
7 Проверьте внешнюю и внутреннюю стороны колеса.



8 Слегка приподнимите покрышку и капните моментальный клей ЦА.

9 Прижмите покрышку к колесному диску и удерживайте в этом положении, пока клей не схватится.

10 Повторите операцию в точках, помеченных красными кружочками.



11 Склейте шину и диск в четырех точках с внутренней стороны.

12 Слегка приподняв непроклеенные края, промажьте небольшим количеством клея покрышку 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 шина надежно закреплена на поверхности диска. Ваше первое колесо готово. Оно понадобится вам при последующей сборке.

Сборка первого амортизатора радиоуправляемой модели

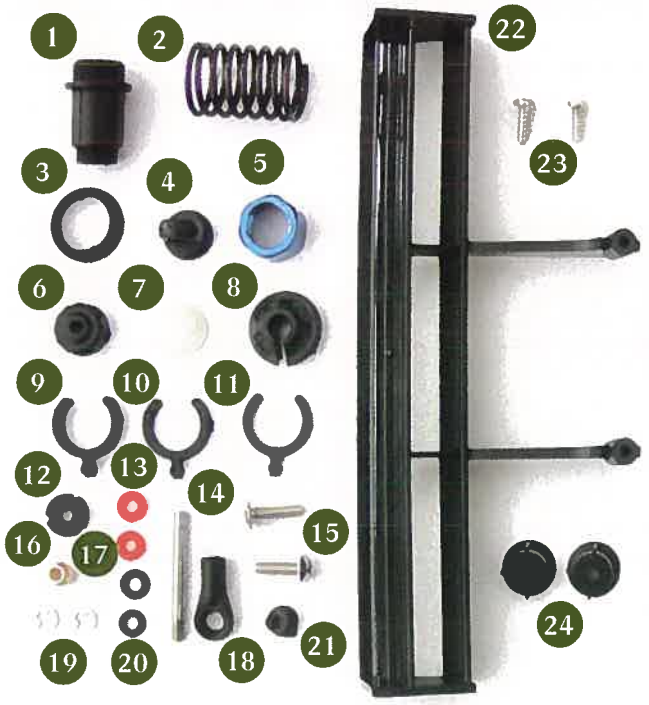
Масляный амортизатор состоит из большого количества деталей, тщательно продуманных и качественно выполненных. Соберите амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.
С этим выпуском вы также получаете заднее крыло и наклейку на капот.

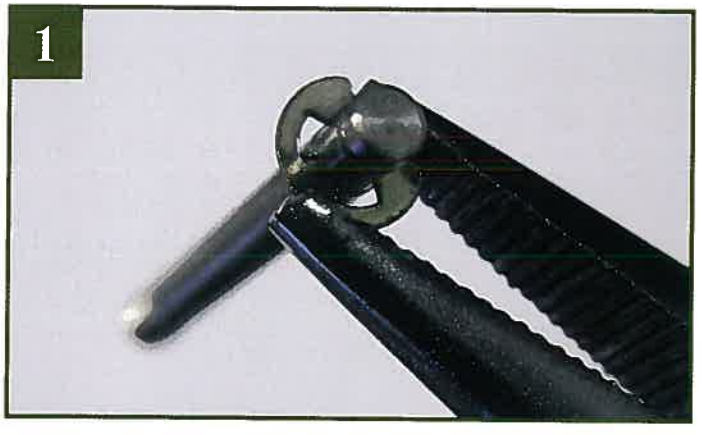
В вашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать первый амортизатор и узнать, как он работает.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

- **КРУГЛОГУБЦЫ**
- **МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА**
(поставляется с одним из следующих выпусков)

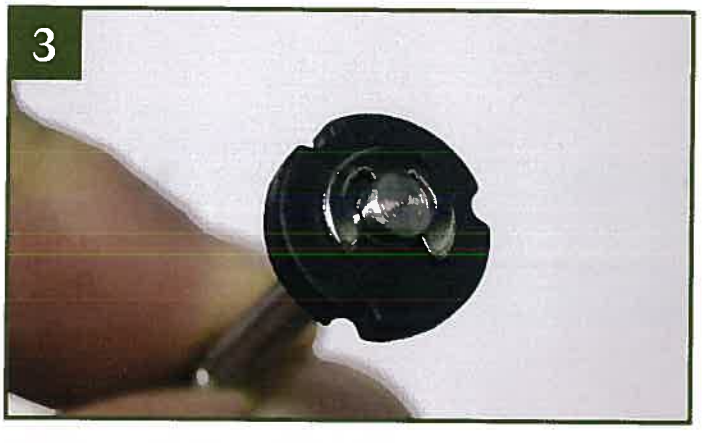
1 Корпус амортизатора 23 мм
2 Пружина амортизатора
3 Верхний упор пружины
4 Крышка
5 Верхняя алюминиевая крышка амортизатора
6 Днище
7 Диафрагма
8 Нижний упор пружины
Регулировочные шайбы амортизатора:
9 – 3 мм
10 – 2 мм
11 – 1 мм
12 Поршень амортизатора
13 Уплотнительное кольцо, 2 шт.
14 Шток амортизатора
15 Винт с полукруглой головкой, 2 шт.
16 Шар
17 Пластиковая шайба (большая)
18 Наконечник
19 Е-клипса (стопорная шайба), 2 шт.
20 Пластиковая шайба (малая)
21 Втулка крепления амортизатора
22 Заднее крыло с 2 держателями
23 Саморезы, 2 шт.
24 Держатель заднего крыла, 2 шт.
25 Наклейка на капот



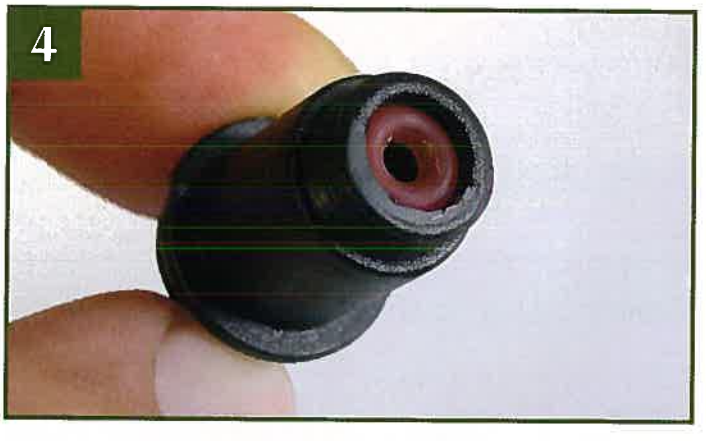


1 На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи круглогубцев установите Е-клипсу на нижную канавку.

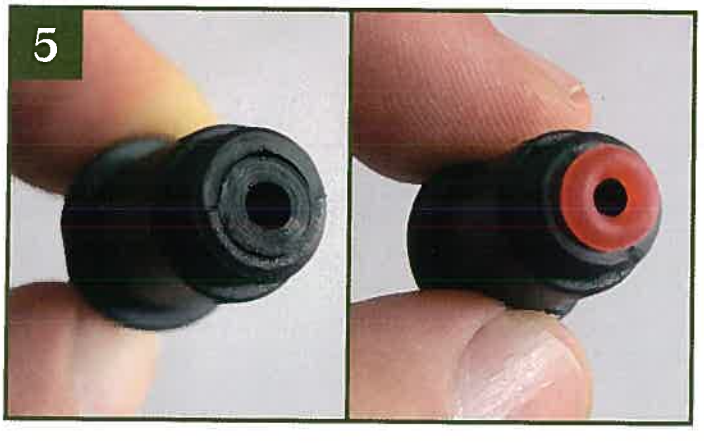
2 Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на Е-клипсу.



3 Зафиксируйте поршень на штоке второй Е-клипсой.



4 На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца. Вставьте в гнездо одно из двух колец.



5 Вставьте малую пластиковую шайбу над установленным кольцом, затем вставьте в гнездо второе уплотнительное кольцо.

6 Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Затяните ее плотно, но не перетягивайте.

7 Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла. Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.

8 Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.

9 Удерживая шток амортизатора круглогубцами, навинтите наконечник амортизатора на поршень (до конца резьбы).

10 Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.

11 Подождите пять минут, чтобы из амортизатора вышел весь лишний воздух.

12 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку амортизатора.

13 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.

14 Закройте амортизатор крышкой.

15 Наденьте на корпус верхний упор пружины.

16 Уприте пружину в верхний упор.

17 Зафиксируйте пружину, установив на поршень нижний упор пружины.

18 Завершите сборку первого амортизатора, установив на позиции, обведенные красным, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.

Сборка левой передней ступицы и ее соединение с верхним рычагом подвески

Передние ступицы вашей радиоуправляемой модели – важные детали, соединяющие колеса с подвеской и позволяющие им свободно двигаться в вертикальной и горизонтальной плоскостях.

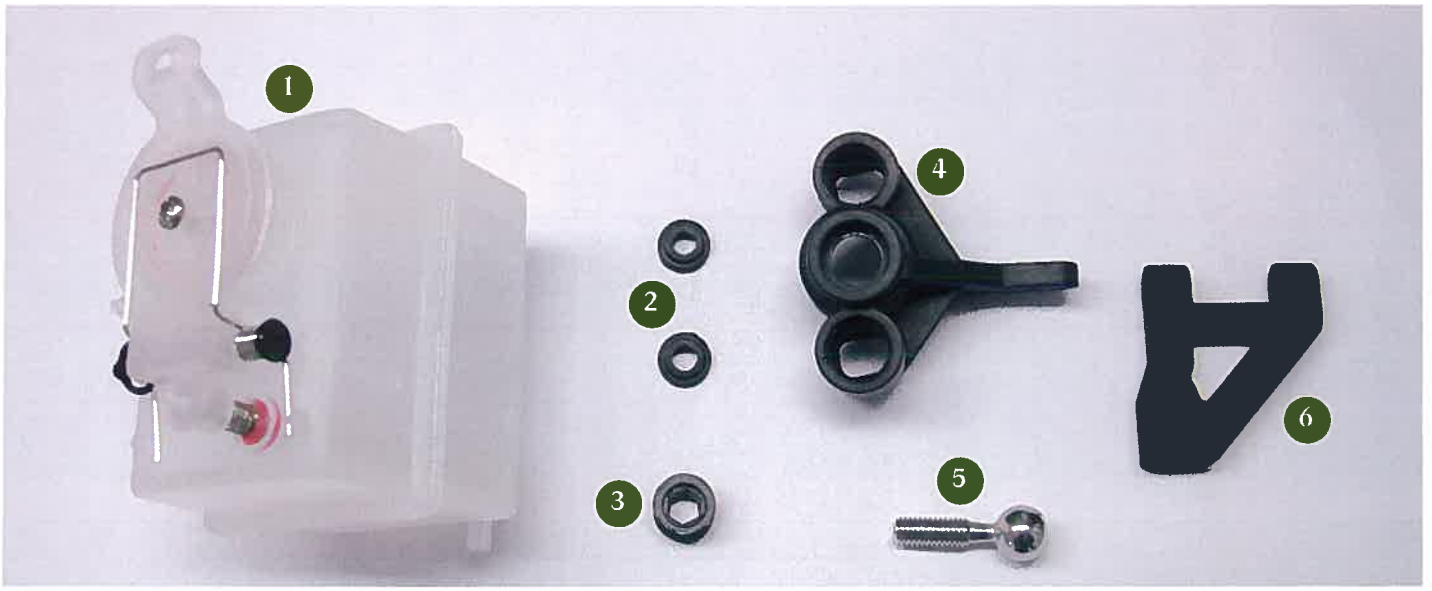
С этим выпуском вы получаете много интересных деталей гоночного болида. Все они очень важны для правильной работы вашего радиоуправляемого DTM Mercedes. Самая большая деталь – топливный бак объемом 75 см^3, отлитый из белого полупрозрачного пластика, позволяющего видеть уровень топлива. Бак закрывается крышкой с резиновой прокладкой, прижимаемой жесткой пружиной. Помимо топливного бака, вы получаете передний верхний рычаг подвески и левую поворотную ступицу с комплектующими: двумя пластиковыми вкладышами, пластиковым установочным винтом и стальным винтом с шаровой головкой.

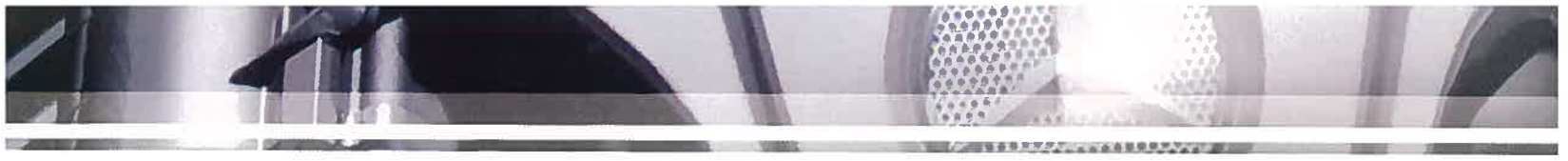
Поворотная ступица отлита из специального усиленного пластика. Ступица выполняет несколько функций: она удерживает переднее левое колесо при повороте и в то же время позволяет ему свободно двигаться при езде по неровной поверхности и маневрировании. Центральное отверстие ступицы предназначено для колесной оси, а нижнее и верхнее отверстия – для винтов, соединяющих ступицу с рычагами подвески.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки потребуются:
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ**

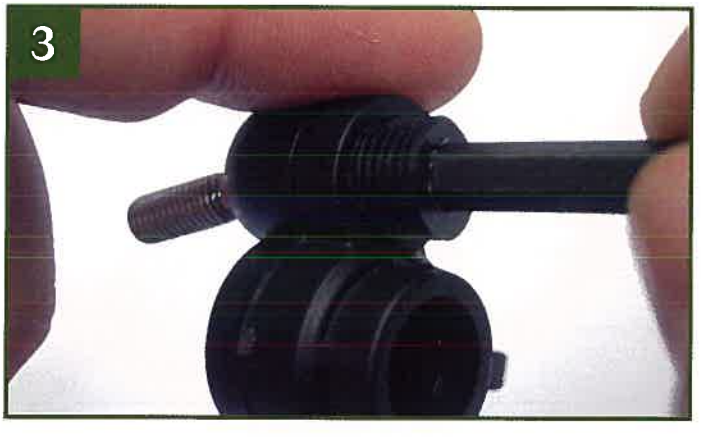
1 Топливный бак в сборе
2 Прокладки под шаровою головку
3 Установочный винт подвески
4 Передний рулевой кулак (левый)
5 Винт с шаровой головкой
6 Передний верхний рычаг подвески



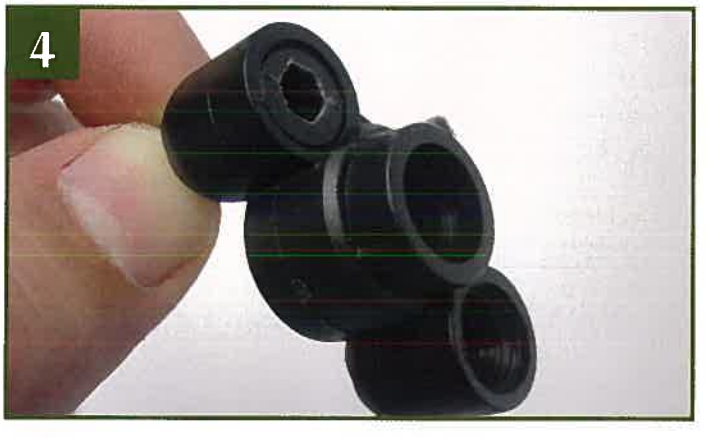


1 Возьмите переднюю ступицу, как показано на фото. Затем вставьте винт с шаровой головкой в верхнее отверстие ступицы.

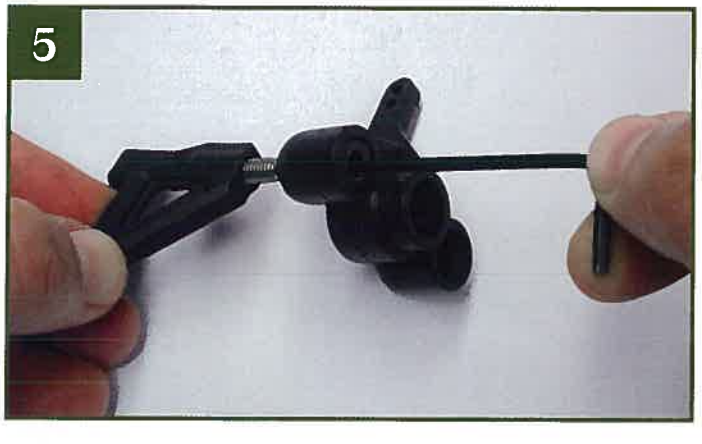
2 Вставьте одну из прокладок в верхнее отверстие ступицы так, чтобы своей вогнутой стороной она касалась винта с шаровой головкой.



3 Закройте отверстие ступицы пластиковым установочным винтом. Затяните винт шестигранным ключом 5 мм.



4 Затягивайте винт аккуратно, не перетягивая, чтобы не сорвать резьбу, пока он не встанет вровень с внешней поверхностью ступицы, как показано на фото.



5 Возьмите шестигранный ключ 2,5 мм и заведите его в винт с шаровой головкой через пластиковый установочный винт. Осторожно наживите верхний рычаг подвески на резьбу, вращая его рукой.

6 Удостоверьтесь, что передний верхний рычаг подвески и винт с шаровой головкой двигаются свободно.

Соединение первого амортизатора с передней стойкой крепления

Четыре амортизатора вашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes соединены с нижними рычагами подвески и двумя стойками крепления (бабочками). Передняя и задняя стойки крепления амортизаторов установлены на двух корпусах дифференциала. Каждая стойка снабжена шестью отверстиями (по три с каждой стороны), позволяющими задавать угол наклона амортизатора.

С этим выпуском вы получаете две детали, предназначенные для разных устройств вашей радиоуправляемой модели.

Передняя стойка крепления амортизаторов устанавливается в передней части над корпусом дифференциала. Шестерня дифференциала представляет собой часть механической трансмиссии, которая после сборки будет спрятана внутри корпуса дифференциала.

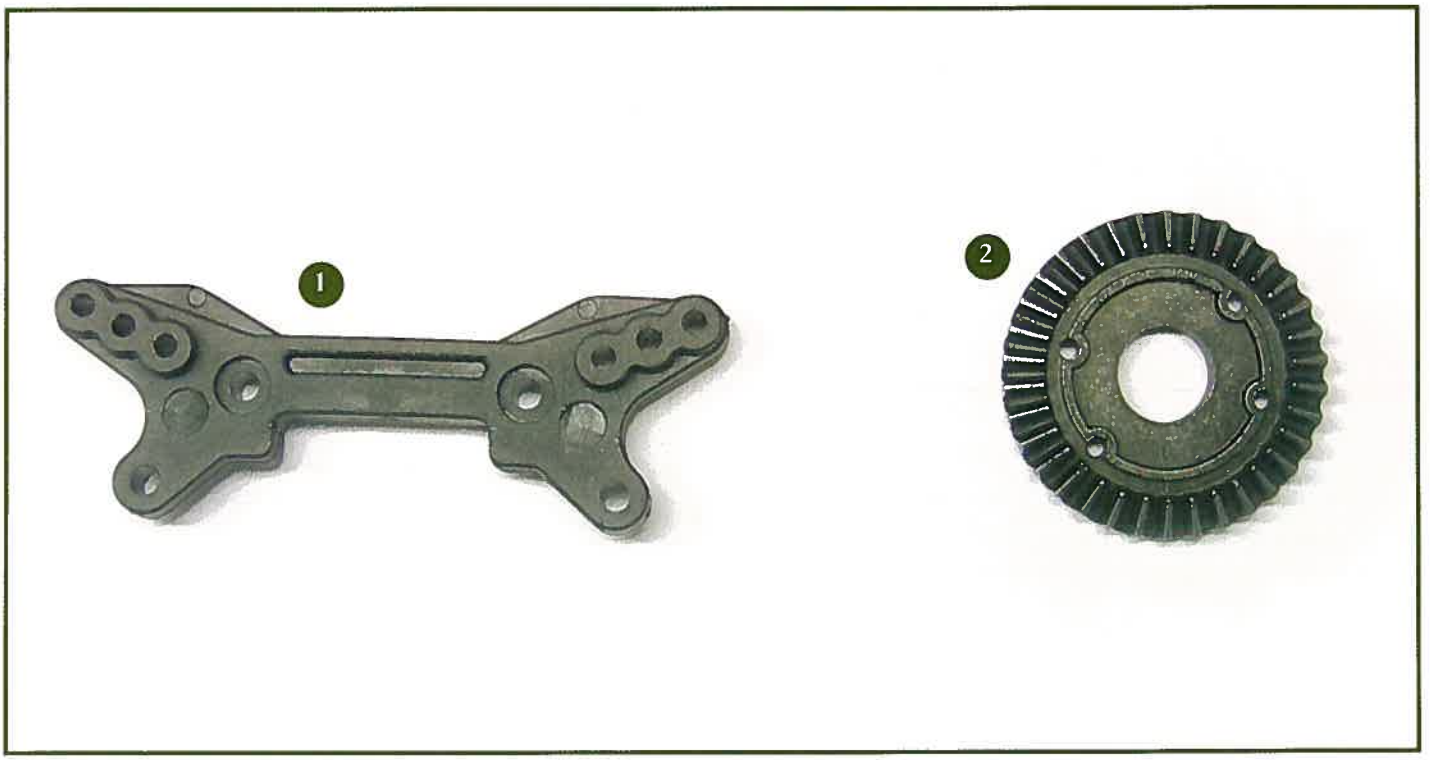
Посмотрите внимательно на эти детали. Передняя стойка крепления амортизаторов Х-образной формы (бабочка), выполненная из специального

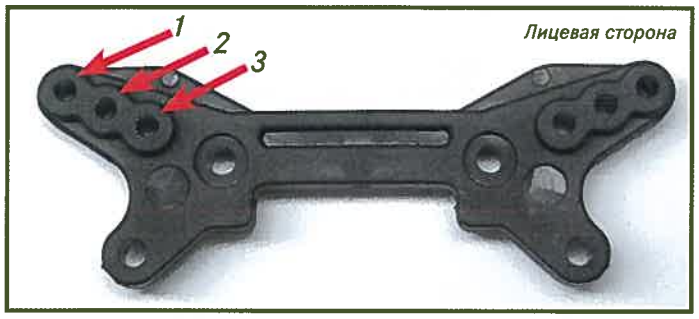
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

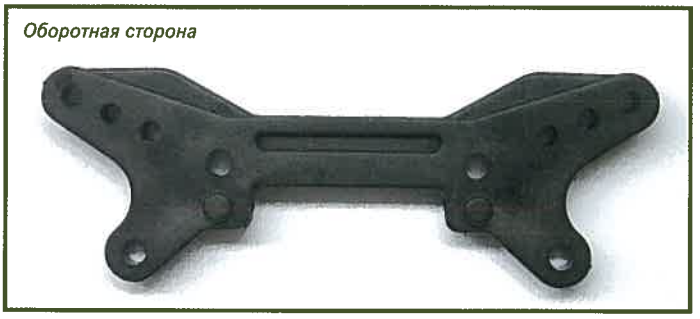
Для сборки потребуются:

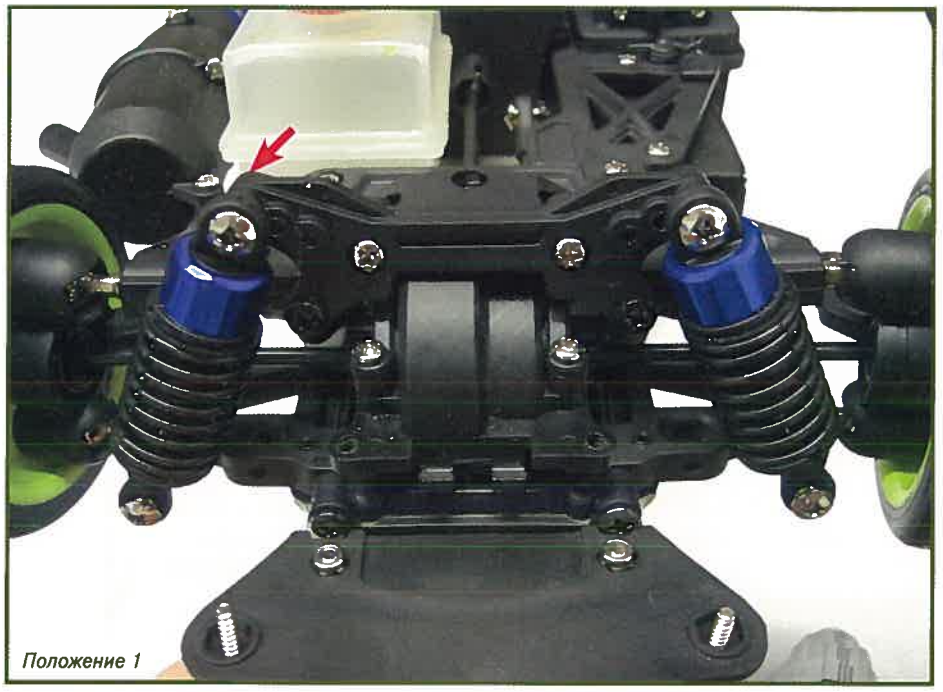
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА**

1 Передняя стойка крепления амортизаторов (бабочка)
2 Шестерня дифференциала








Положение 1

Положение 2

прочного пластика, снабжена отверстиями по углам. На двух верхних углах стойки сделано по три отверстия, предназначенных для крепления верхней части переднего амортизатора.

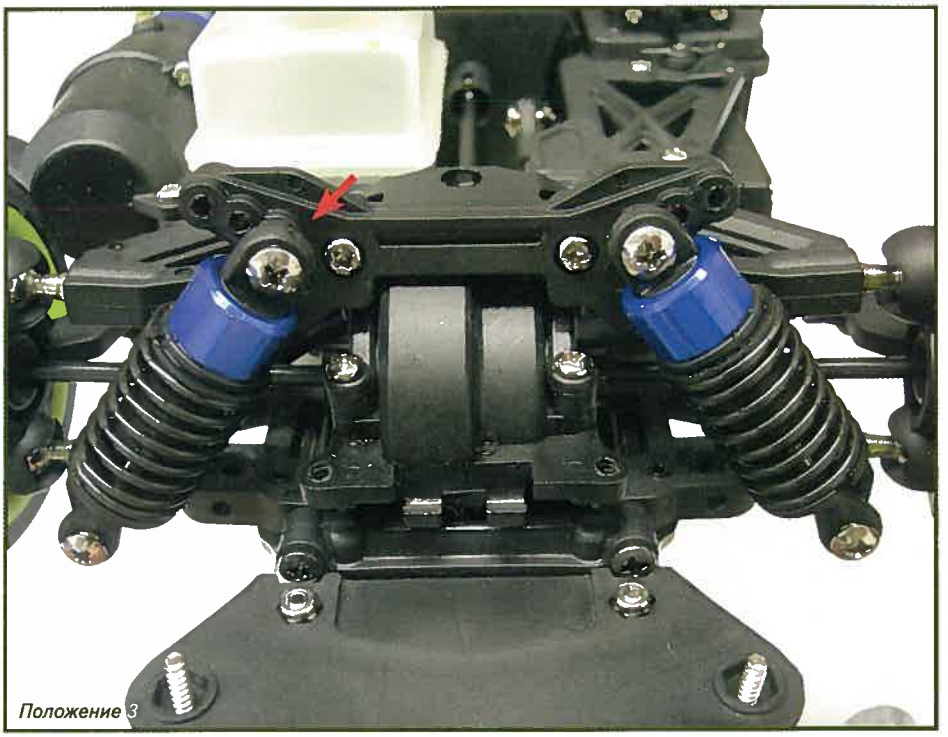
От выбора отверстия зависит угол наклона амортизатора, влияющий на поведение автомобиля. Общее правило гласит: если угол наклона амортизатора большой (*положение 1*), появляется тенденция к боковому сносу, а при маленьком угле наклона (*положение 3*) ухудшается поворачиваемость. При этом универсального рецепта на все случаи жизни не существует. Настройка амортизатора зависит от пилота, его предпочтений и стиля вождения. Ключ к успеху – опыт. Поэтому для начала лучше установить амортизатор в среднее отверстие (*положение 2*), задав среднюю жесткость. Сделав несколько заездов, попробуйте другие положения.

Передняя стойка крепления амортизаторов

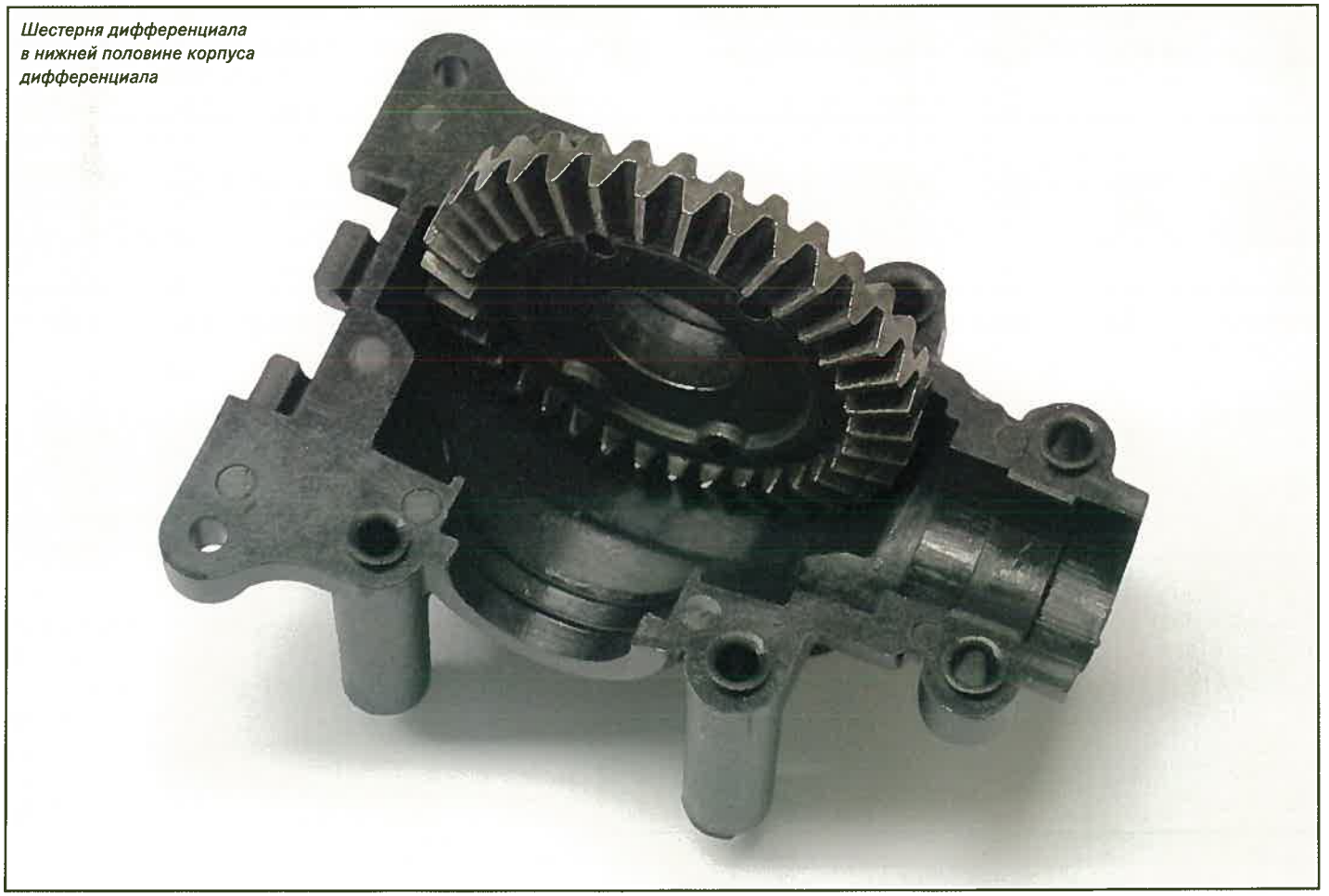
Рассмотрим другие особенности передней стойки крепления. У нас остается четыре отверстия: два центральных предназначены для винтов, соединяющих бабочку с передней опорой, два в нижних углах служат для соединения с верхними рычагами передней подвески. Оборотная сторона бабочки имеет плоскую форму и снабжена двумя штырями, предназначенными для правильной установки стойки крепления на опоре.

Шестерня дифференциала

Литая шестерня представляет собой часть дифференциала. Ваша радиоуправляемая модель DTM Mercedes является полноприводной и снабжена двумя дифференциалами: одним для задних колес и одним для передних. Ведущие валы и дифференциалы расположены под углом 90°. Шестерня устанавливается в корпус дифференциала и соединяется с малым зубчатым колесом, обеспечивая передачу крутящего момента от вала к дифференциалу.



Положение 3



Шестерня дифференциала в нижней половине корпуса дифференциала

1 Верхний колпак амортизатора снабжен широкой плоской втулкой.

2 Возьмите винт с полукруглой головкой, который вы получили со вторым выпуском, и вставьте его во втулку так, чтобы он вышел с широкой стороны втулки.

3 Вставьте винт в центральное из трех отверстий по правой стороне передней стойки крепления амортизаторов.

4 Затяните винт.

Предварительная сборка картера дифференциала

Дифференциал – одно из самых важных устройств вашей радиоуправляемой модели, состоящее из большого количества деталей. Сборка дифференциала – сложный процесс. Познакомиться с элементами дифференциала и научиться обращаться с ними поможет предварительная сборка.

Радиоуправляемый AMG Mercedes представляет собой полноприводной автомобиль, каждая ось которого снабжена дифференциалом. Это устройство, предназначенное для передачи крутящего момента и вращения от карданного вала к полуосям, состоит из нескольких частей.

В повороте колеса автомобиля вращаются с разной скоростью. Дифференциал приводит в движение оба колеса одной оси, задавая одинаковый крутящий момент, но при этом позволяя колесам вращаться с разной скоростью.

Дифференциал обеспечивает идеальную управляемость автомобиля и помогает добиться впечатляющих результатов даже на самых извилистых трассах.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА**

1 Верхняя половина картера дифференциала
2 Саморезы, 4 шт.
3 Нижняя половина картера дифференциала

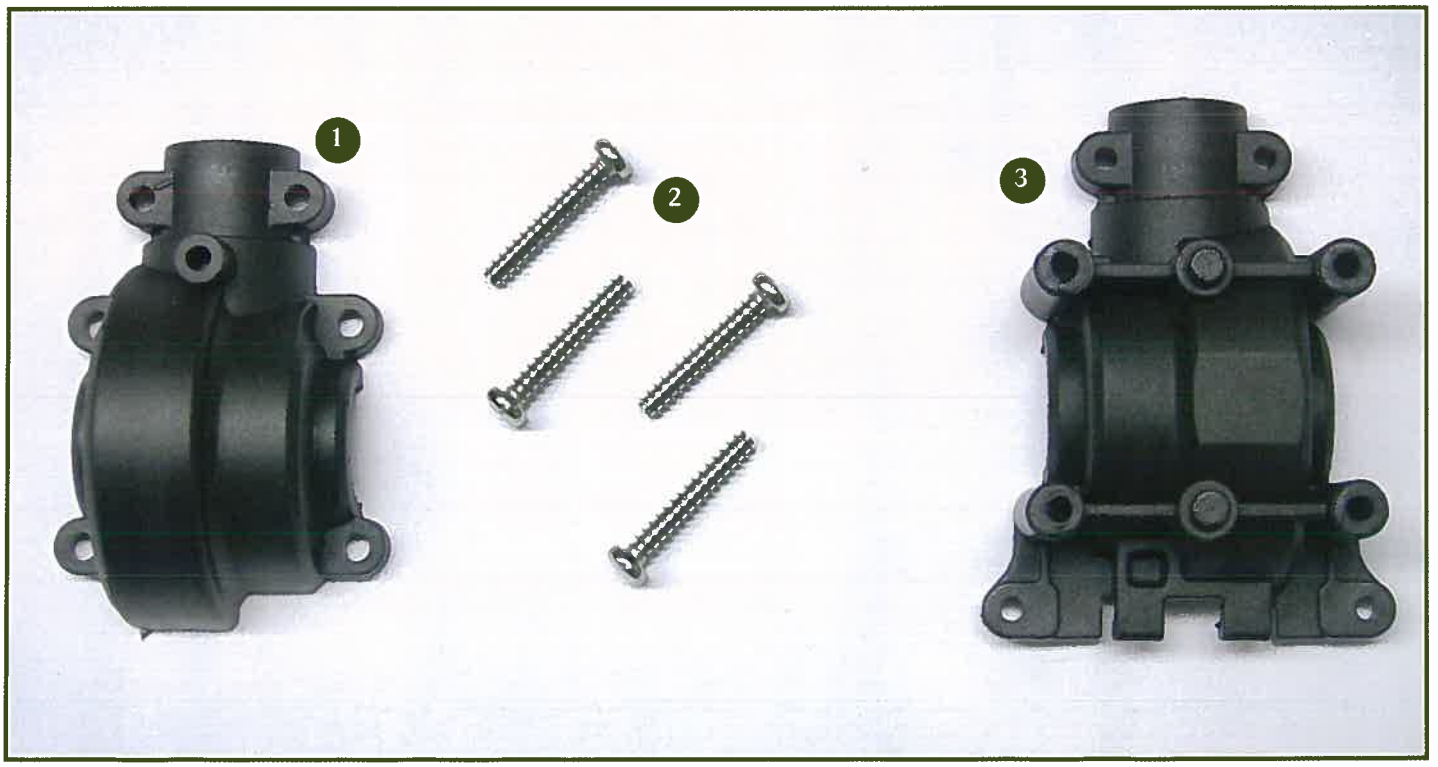


Рис. 1A

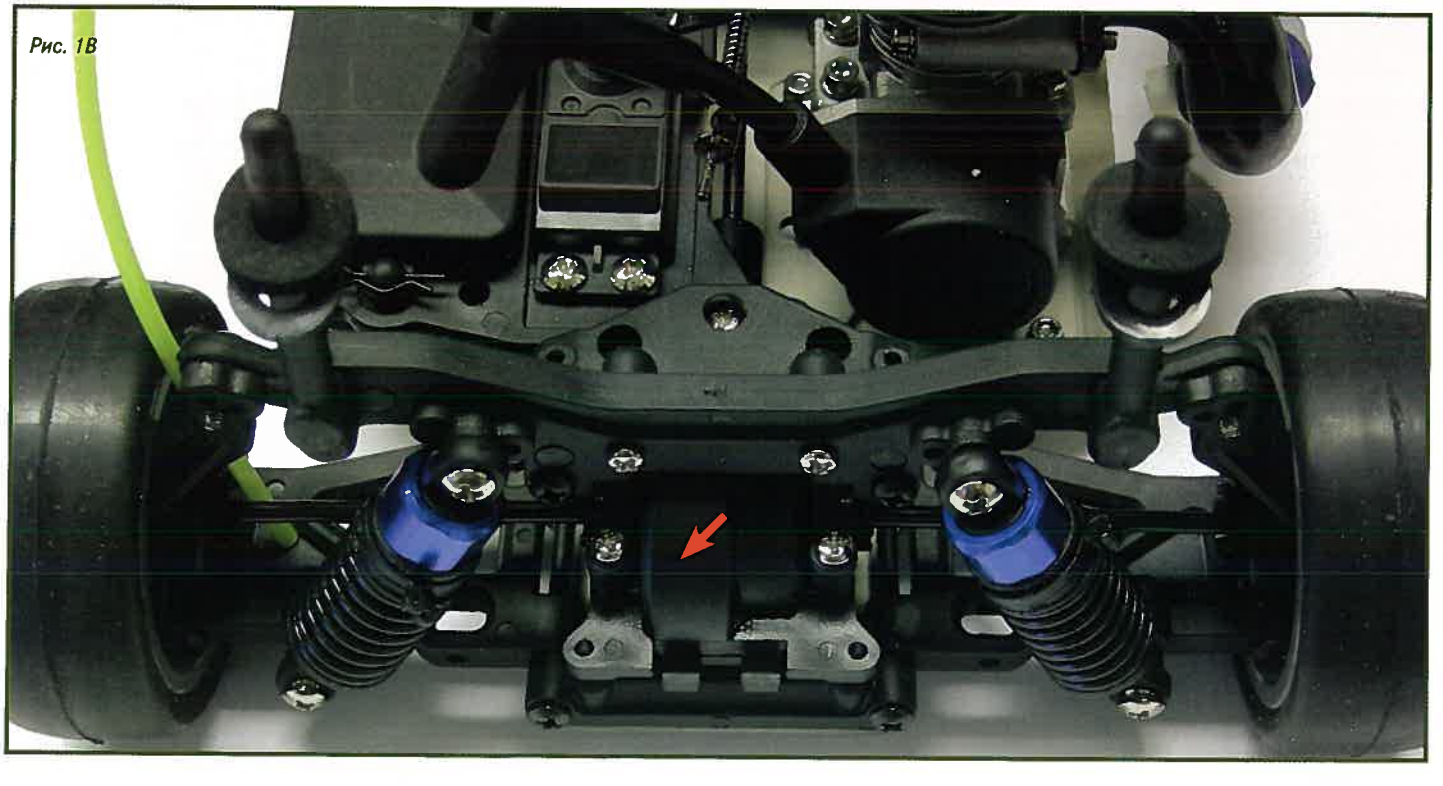


Рис. 1B

Дифференциалы радиоуправляемой модели

Посмотрите на дифференциалы вашего радиоуправляемого болида: первый расположен на передней оси, второй – на задней (рис. 1А и 1В, красные стрелки).

Детали, которые вы получили с пятым выпуском, представляют собой две половинки картера первого дифференциала. Каждая из них отлита из черного пластика и служит корпусом для деталей дифференциала (рис. 2). К этим деталям относится, в частности, шестерня дифференциала, полученная вами с четвертым выпуском. Кроме того, в дифференциал входит внутренний корпус с двумя коническими шестернями и двумя зубчатыми колесами (рис. 3).

Дифференциал передает вращение от карданного вала на оба колеса. Расположение элементов переднего дифференциала показано на рис. 4.

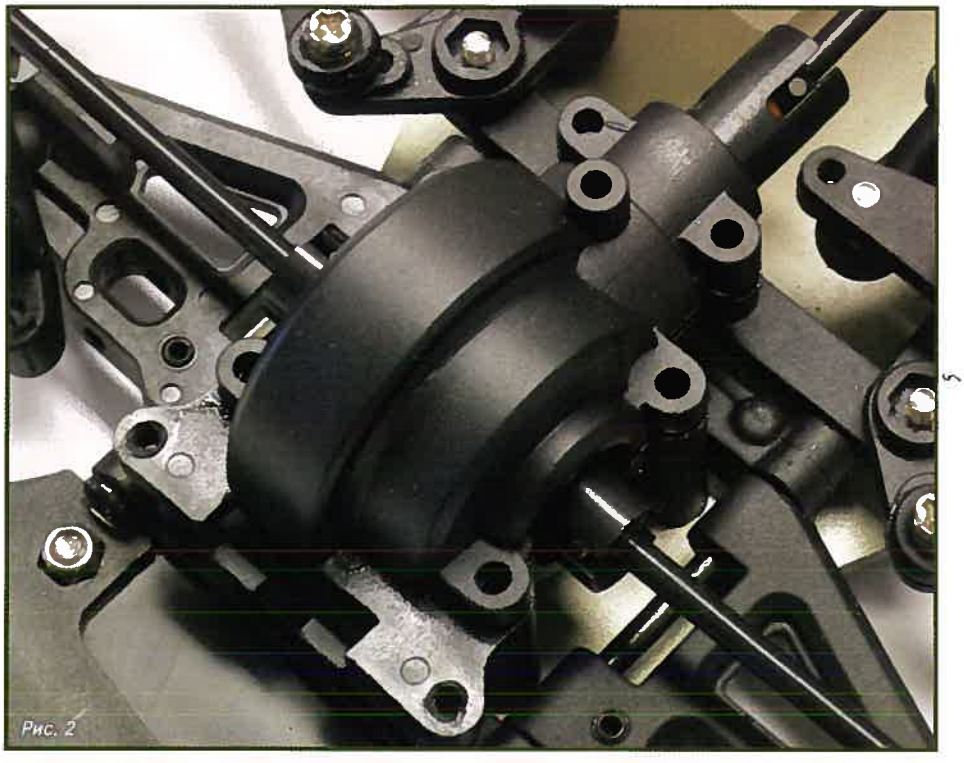


Рис. 2

Рис. 3

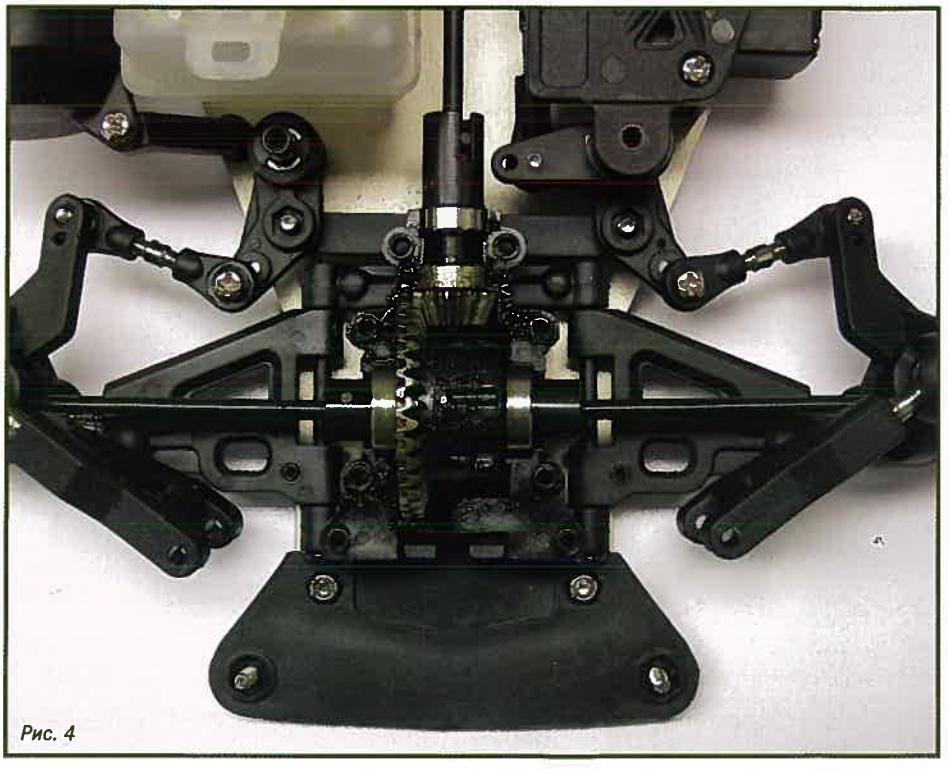
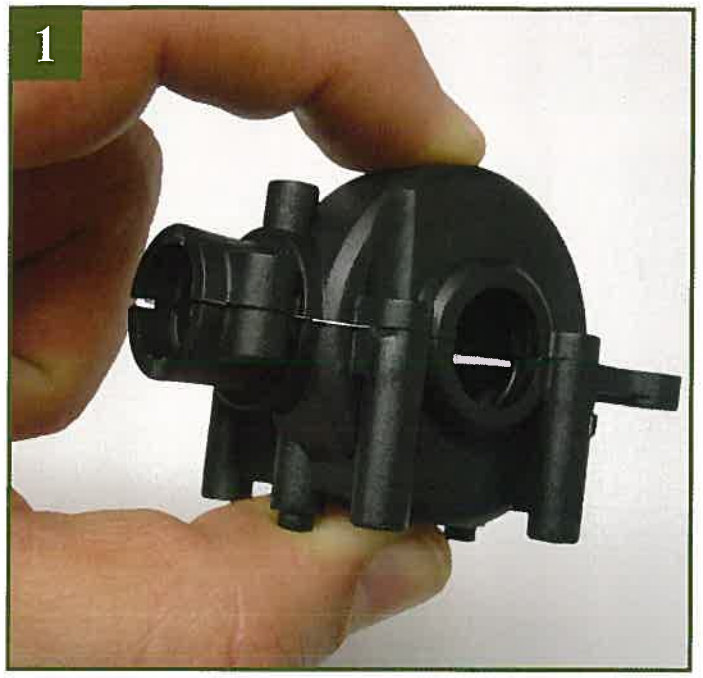
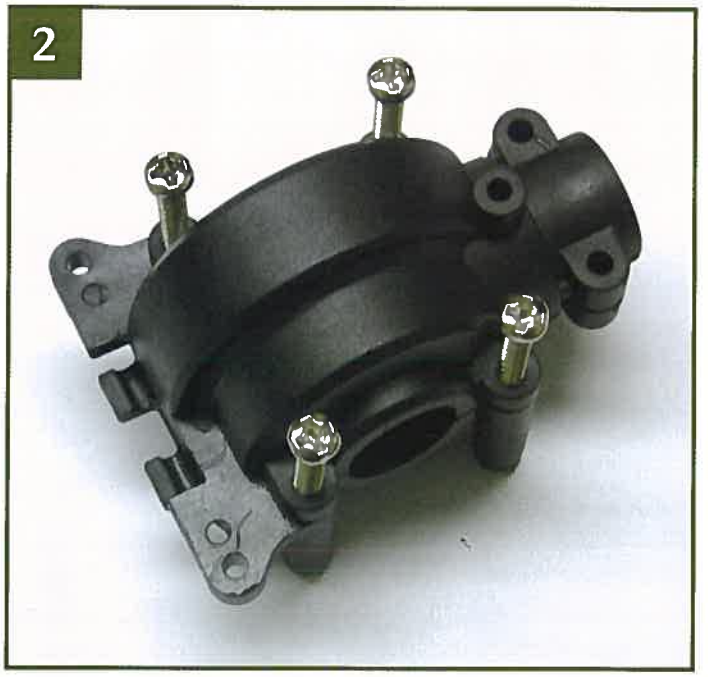


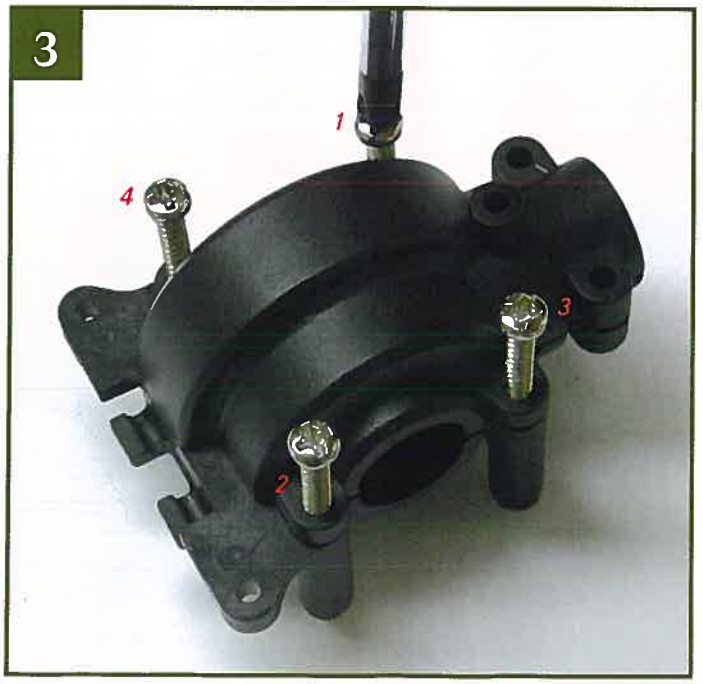
Рис. 4



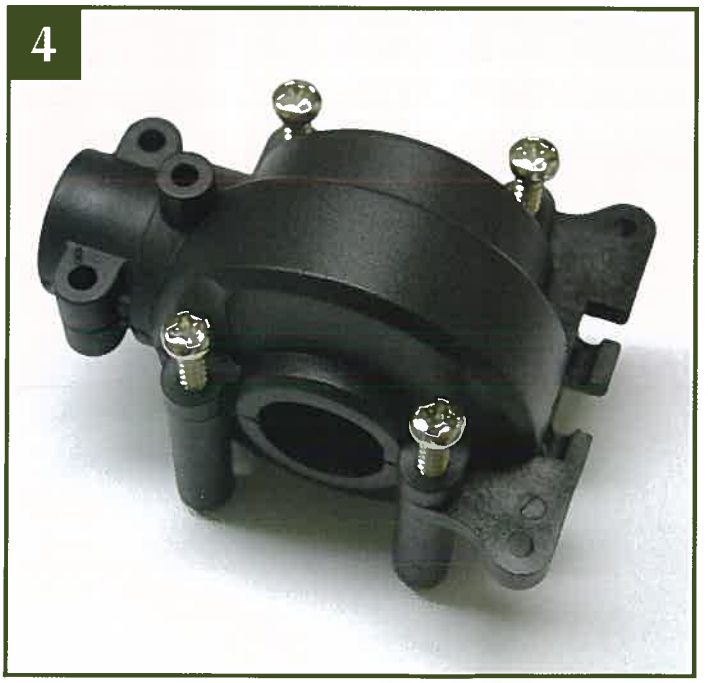
1 Соедините две половины картера дифференциала. Проследите, чтобы все штифты вошли в соответствующие отверстия.



2 Установите длинные саморезы в отверстия.



3 Наживите каждый саморез и затяните их крест-накрест (от винта *1* к винту *4*).



4 Саморезы затянуты не до конца, чтобы не повредить внутренние стенки пазов.

Основные компоненты левой части задней подвески, винты задней подвески и задняя стойка кузова с аксессуарами

К этому выпуску прилагаются элементы левой части задней подвески. Мы соберем верхнюю заднюю тягу и установим регулировочный винт заднего нижнего рычага подвески.

Детали, включенные в данный выпуск, относятся к левой стороне независимой задней подвески Mercedes C-класса DTM 2008, состоящей из большого количества элементов. Передняя и задняя подвески отличаются друг от друга. Задняя состоит из четырехточечного рычага, выполненного из прочного материала. Концы нижнего рычага снабжены отверстиями для соединения с рамой и задним кулаком подвески с помощью двух длинных винтов.

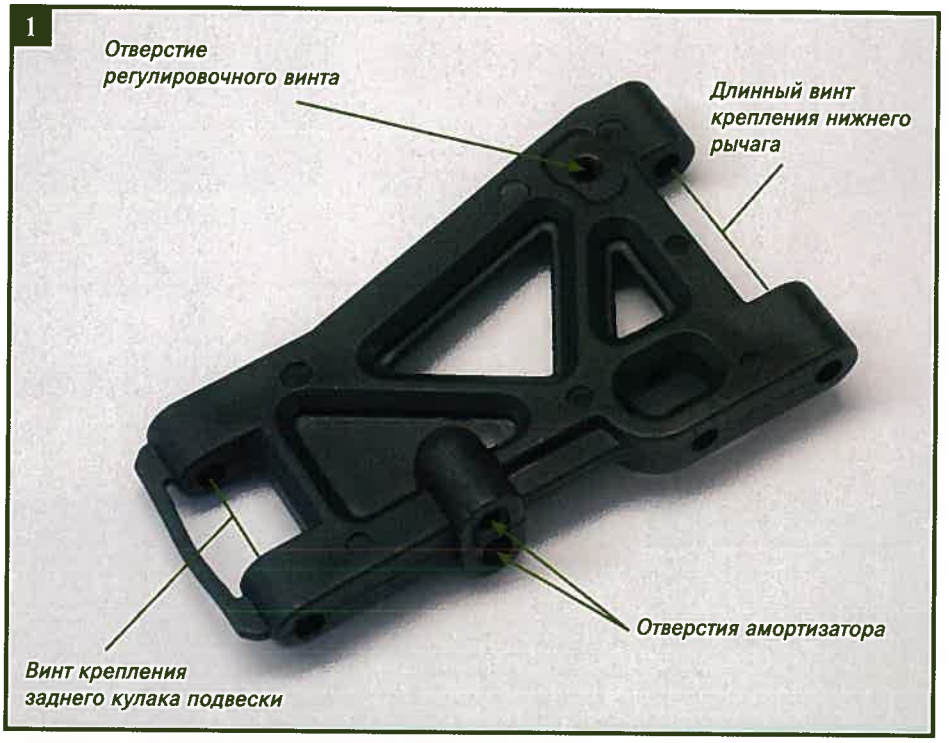
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

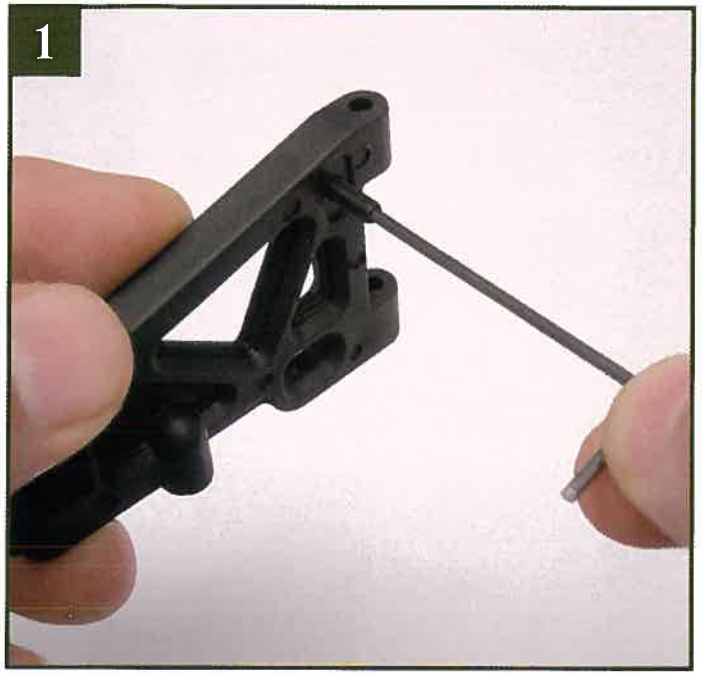
Для сборки вам потребуются:

- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ**

1. Задний нижний рычаг подвески
2. Длинный винт крепления нижнего рычага
3. Винт крепления заднего кулака подвески
4. Винт крепления верхней тяги
5. Регулировочный винт
6. Верхняя задняя тяга с двусторонней резьбой
7. Наконечники тяги, 2 шт.
8. Шаровые, 2 шт.
9. Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
10. Саморез с крестообразным шлицем 3×12 мм
11. Болт с крестообразным шлицем 3×12 мм
12. Прокладка под кузов
13. Задняя стойка кузова

На рис. 1 обозначены отверстия для регулировочного винта и заднего амортизатора. Подвеска в сборе включает в себя верхнюю заднюю тягу, соединенную с нижним рычагом подвески посредством заднего кулака. На рис. 2 показан общий вид задней подвески. Задняя и передняя подвески могут регулироваться и подстраиваться под определенный стиль вождения и особенности трассы. На данной стадии мы проведем предварительную сборку задней подвески, установив в соответствующее отверстие на заднем нижнем рычаге подвески регулировочный винт и собрав верхнюю заднюю тягу. Другие детали понадобятся нам позже, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять.

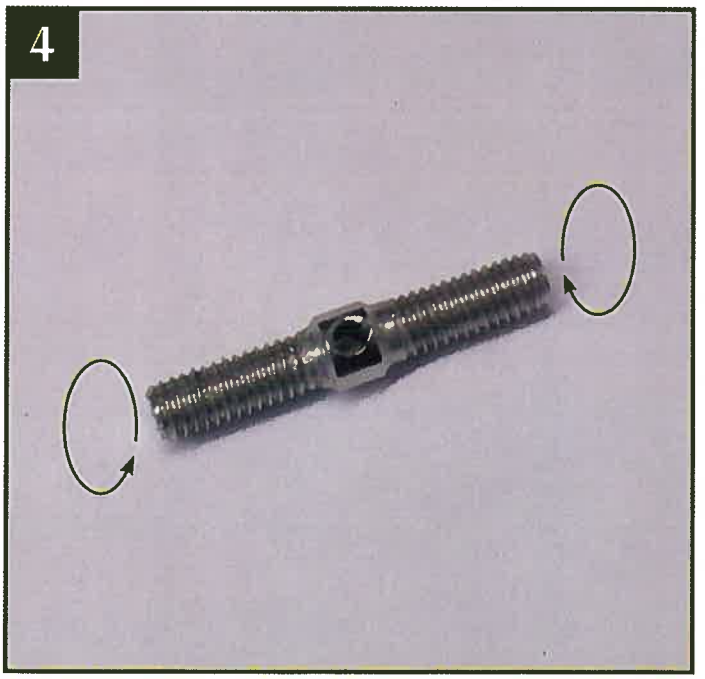




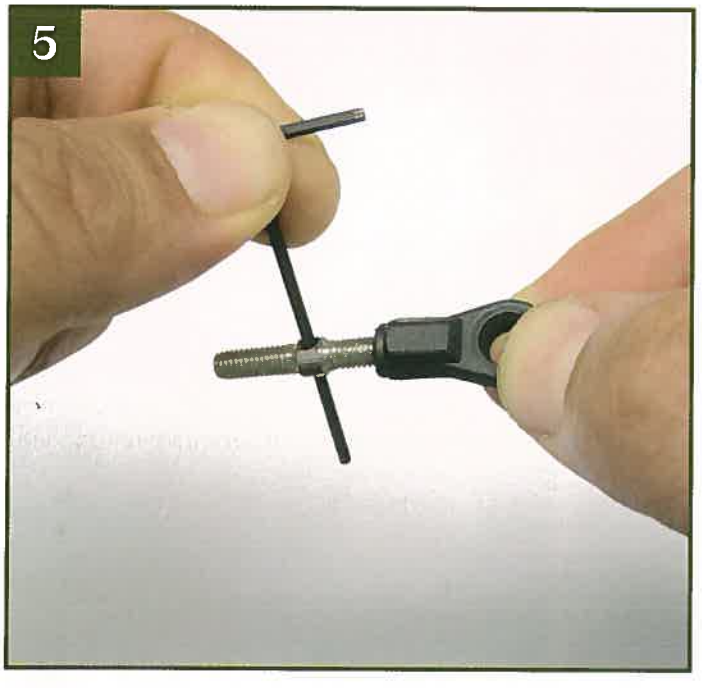
1 Установите регулировочный винт в соответствующее отверстие на рычаге подвески, используя шестигранный ключ 1,5 мм.

2 Затягивайте регулировочный винт до получения такого же результата, как на фото.

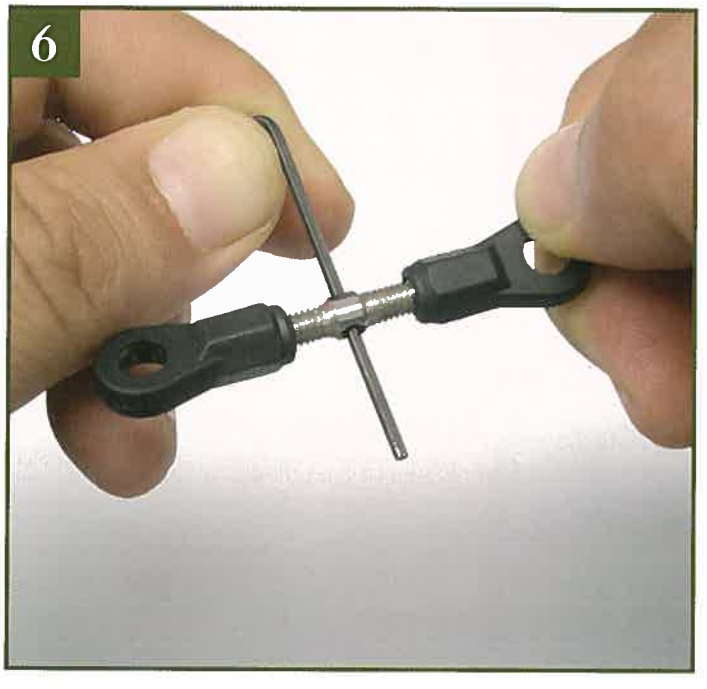
3 Перед вами все элементы верхней тяги: верхняя задняя тяга с двусторонней резьбой, два пластиковых наконечника и две металлических шаровых.



4 Резьба верхней задней тяги – двусторонняя: с одной стороны она идет по часовой стрелке, с другой – против часовой. Не забывайте об этом при установке наконечников.



5 Накрутите вручную один наконечник. Чтобы зафиксировать тягу, вставьте в отверстие шестигранный ключ и удерживайте его.



6 Накрутите второй наконечник, вращая тягу в обратном направлении.

7 На фото вы видите верхнюю тягу в сборе. Расстояние между двумя наконечниками должно составлять около 12 мм.

8 Установите в наконечники шаровые, используя длинногубцы.

Нижний рычаг, винты и другие детали левой передней стороны подвески

Используя детали, полученные с данным выпуском, мы соберем левую переднюю сторону подвески, установим нижний рычаг и отрегулируем длину рычагов подвески.

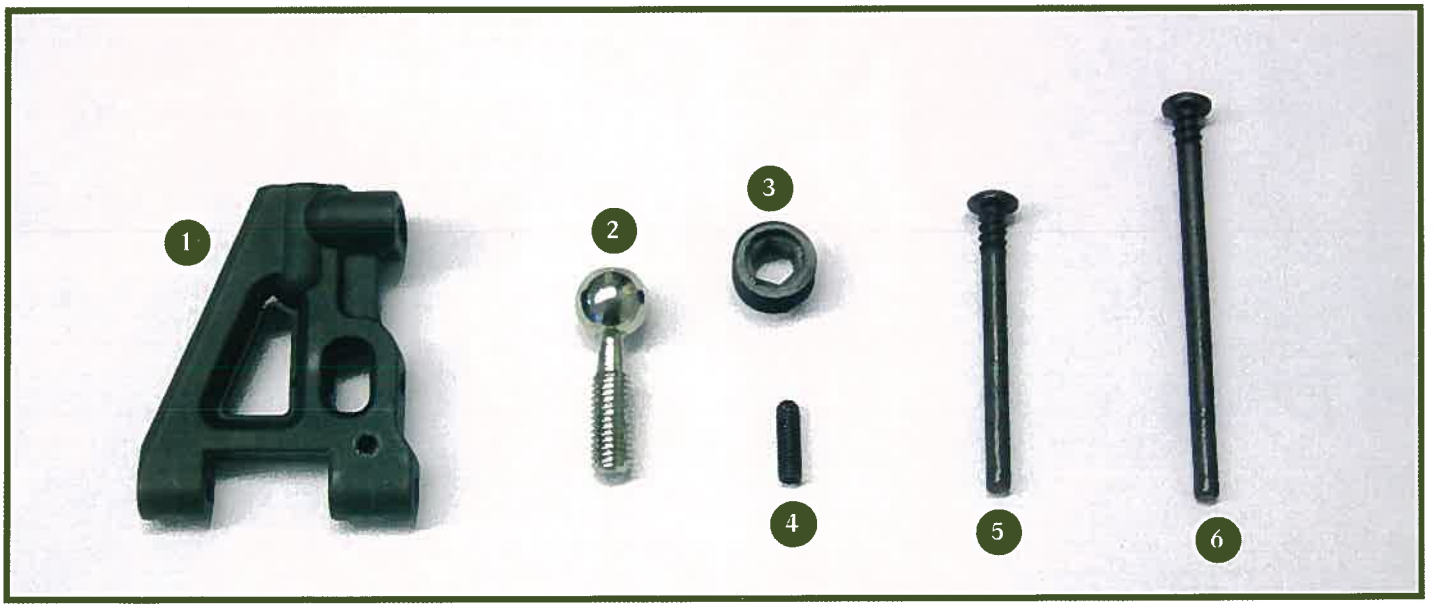
С очередным выпуском журнала «Mercedes C-Class DTM 2008» вы получили детали, необходимые для сборки левой передней стороны подвески вашего радиоуправляемого болида. Помимо них, для сборки нам понадобится передний левый рулевой кулак в сборе и проклад под шаровую головку, полученные с выпуском № 3. В завершение мы выставим зазоры в соответствии с шагами 4 и 5 (см. стр. 24 инструкции по сборке).

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

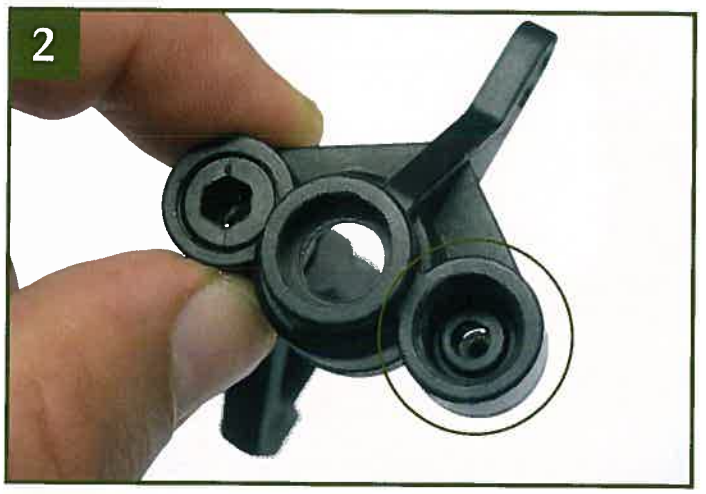
Для сборки вам потребуются:

- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ**

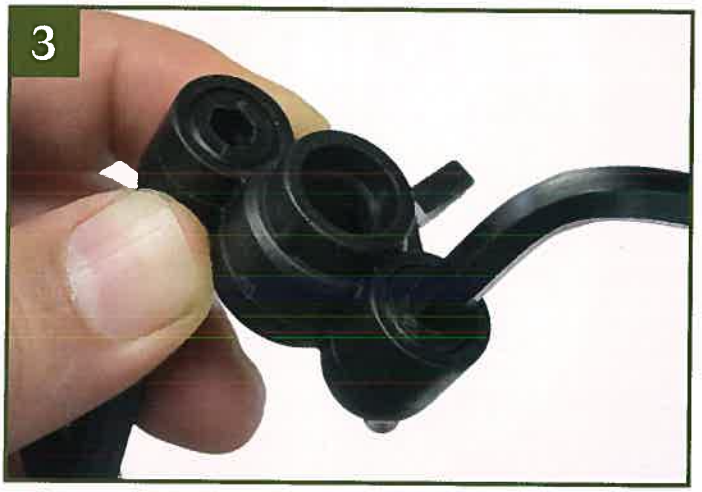
1. Передний нижний рычаг подвески
2. Болт с шаровой головкой
3. Пластиковая установочная втулка
4. Винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм
5. Короткий винт крепления верхнего переднего рычага
6. Длинный винт крепления нижнего переднего рычага



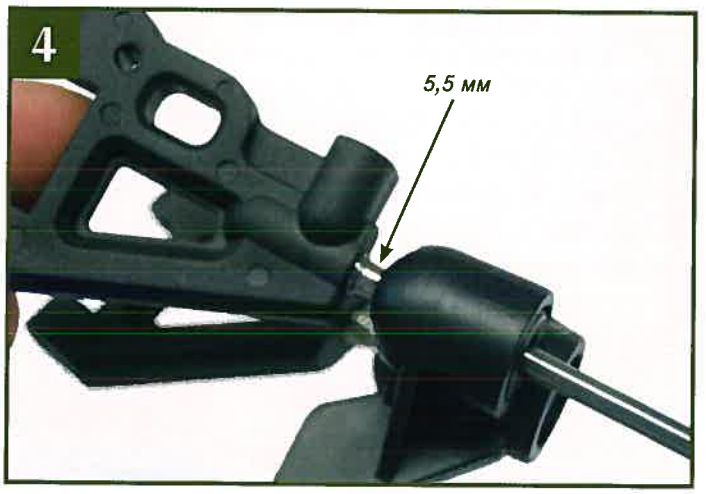
1 Установите болт с шаровой головкой в нижнее отверстие левого рулевого кулака в сборе.



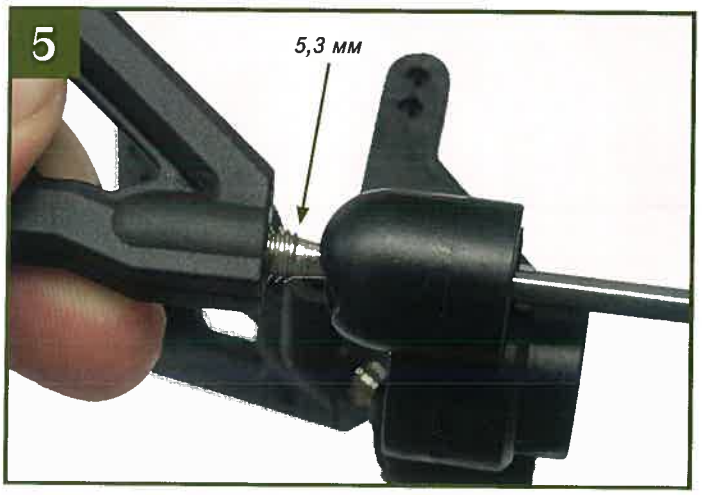
2 Установите пластиковый проклад болта с шаровой головкой в нижнее отверстие левого рулевого кулака на шаровую головку.



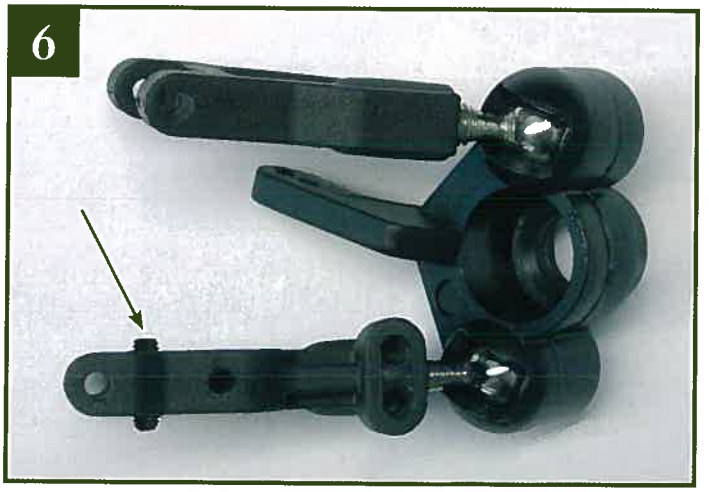
3 Зафиксируйте болт с шаровой головкой при помощи пластиковой втулки и шестигранного ключа 5 мм. Не перетягивайте втулку, чтобы она не мешала болту двигаться.



4 Привинтите болт с шаровой головкой к нижнему рычагу подвески при помощи шестигранного ключа 2,5 мм. Зазор между нижним рычагом подвески и рулевым кулаком должен составить 5,5 мм.



5 Используя шестигранный ключ 2,5 мм, отрегулируйте винт с шаровой головкой, установленный в верхнем отверстии рулевого кулака. Зазор между верхним рычагом подвески и передним рулевым кулаком должен составить 5,3 мм.



6 Установите винт регулировки свободного хода (см. стрелку) в верхнюю часть нижнего рычага подвески и затяните таким образом, чтобы концы винта, выступающие с обеих сторон рычага, получились одинаковыми.

Набор радиоплаты, крышка, антенна в сборе и крепеж

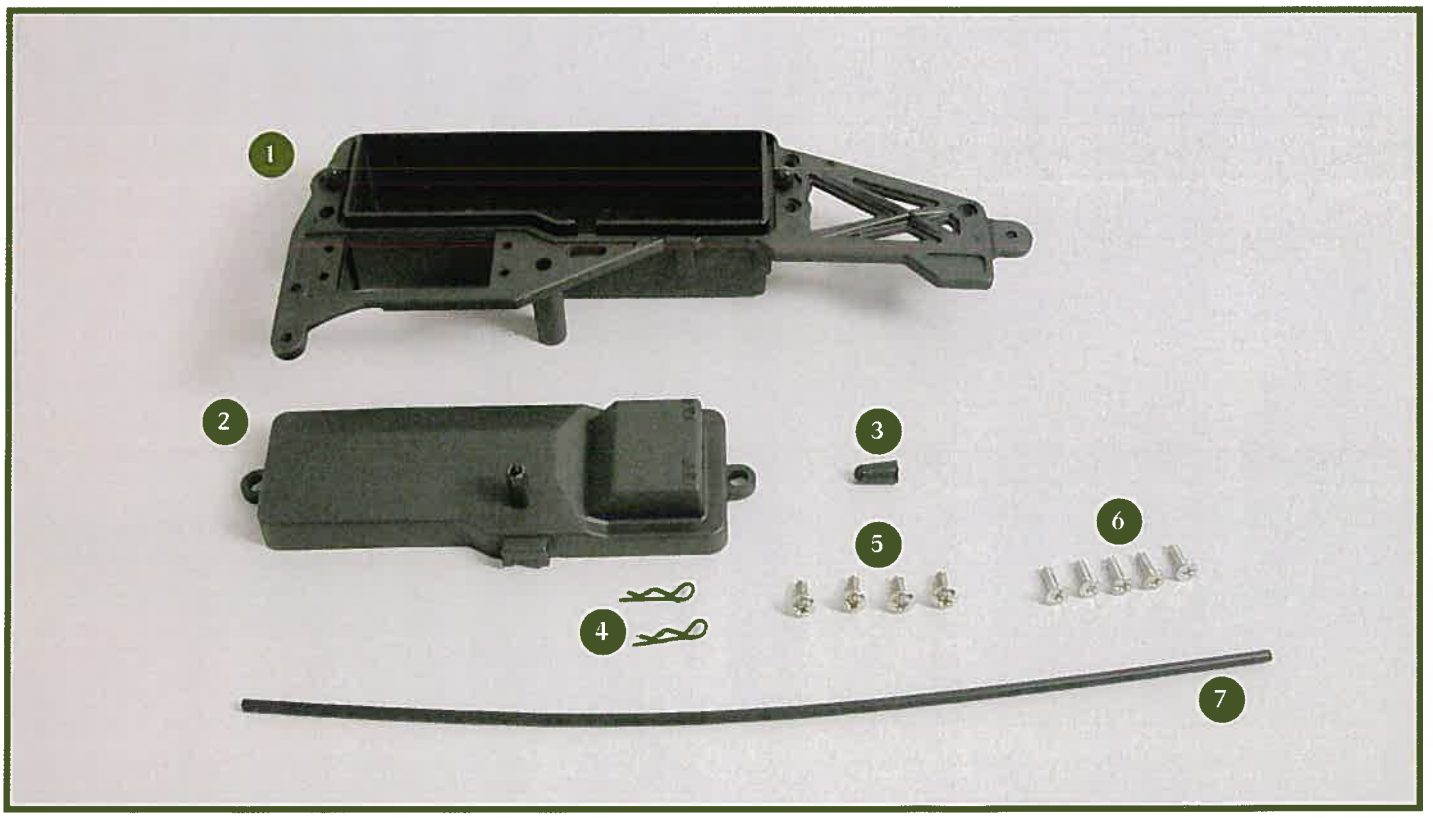
Система радиоуправления вашей модели состоит из нескольких деталей. Основное – это ресивер (приемник), принимающий и обрабатывающий сигналы. Он устанавливается в бокс радиоплаты, снабженный крышкой для защиты электроники от грязи.

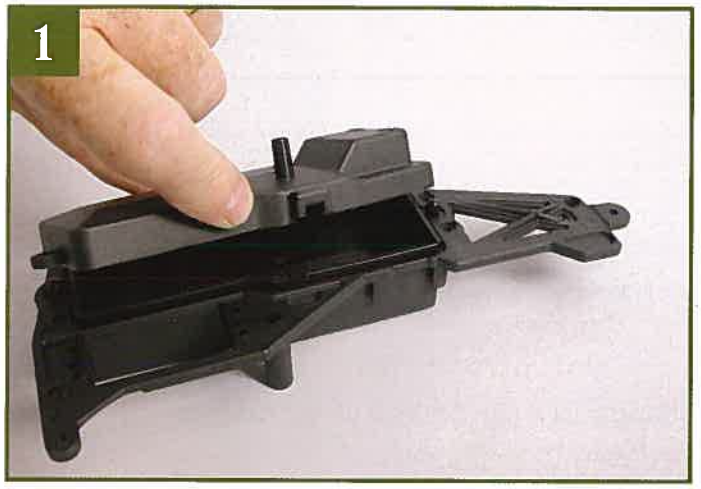
Детали, полученные вами с этим выпуском, относятся к системе радиоуправления вашей модели AMG Mercedes C-класс DTM 2008 1:10. В комплект входят набор радиоплаты с крышкой и антенна в сборе. Кроме того, к выпуску прилагаются две клипсы и набор из девяти винтов и саморезов. Они потребуются позже, поэтому мы советуем убрать их в надежное место, чтобы не потерять.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

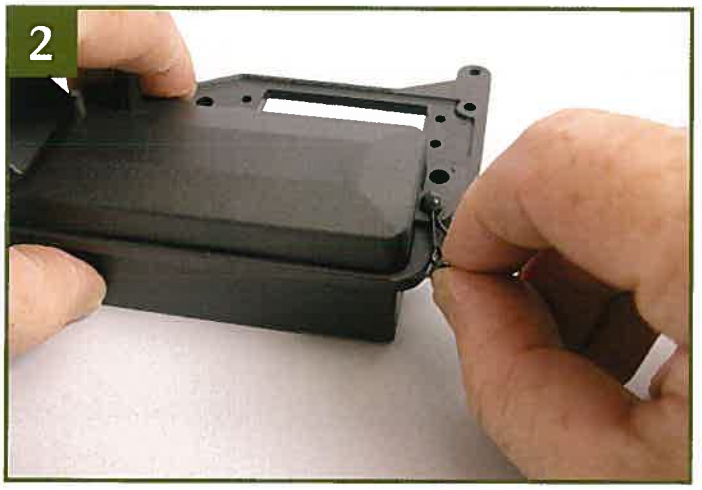
Инструмент для сборки не требуется.

1. Набор радиоплаты
2. Крышка
3. Колпачок антенны
4. Клипсы, 2 шт.
5. Винты 3×8 мм, 4 шт.
6. Потайные саморезы с крестообразным шлицем, 5 шт.
7. Антенна в сборе

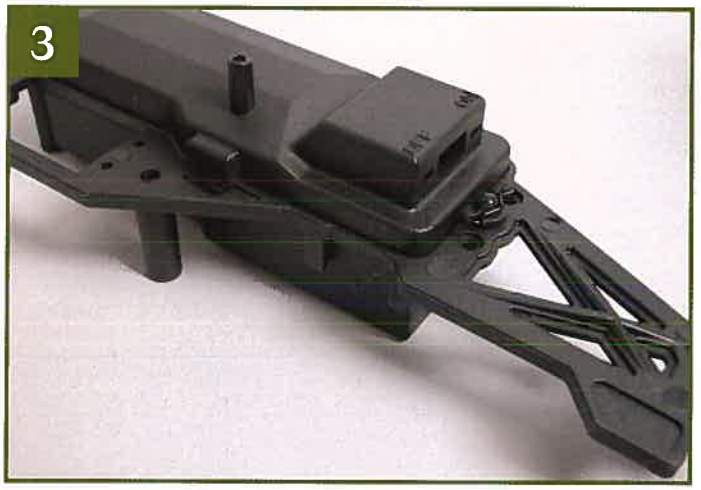




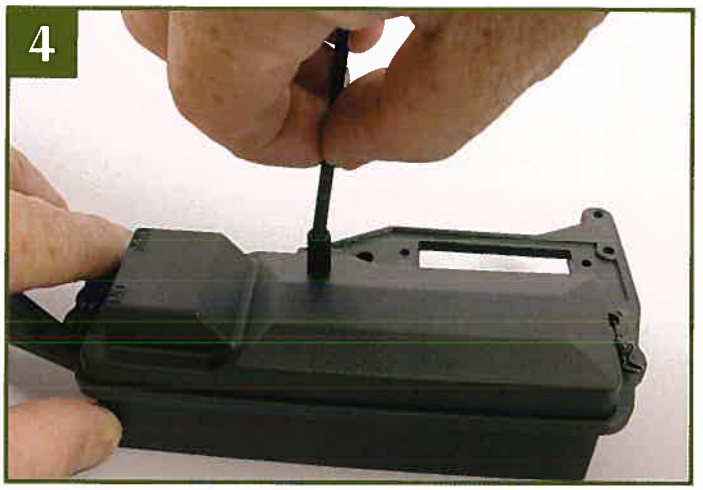
1 Положите перед собой набор радиоплаты и установите на него крышку. Выровняйте края.



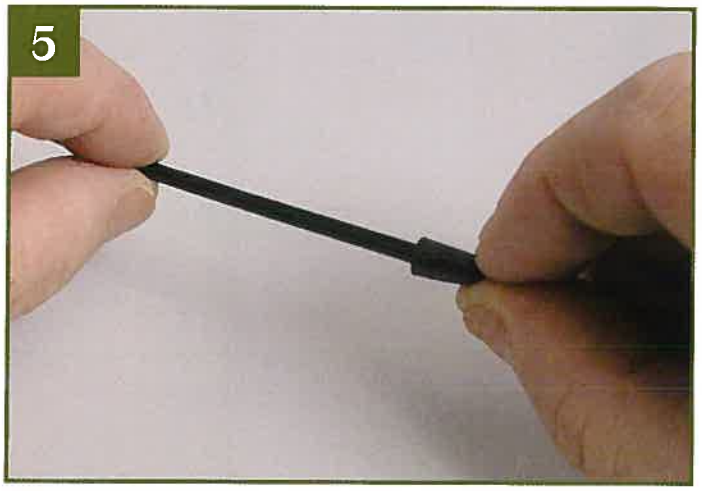
2 Два установочных штифта набора радиоплаты должны совпасть с двумя отверстиями в крышке. Пропустите клипсу через отверстие в одном из штифтов.



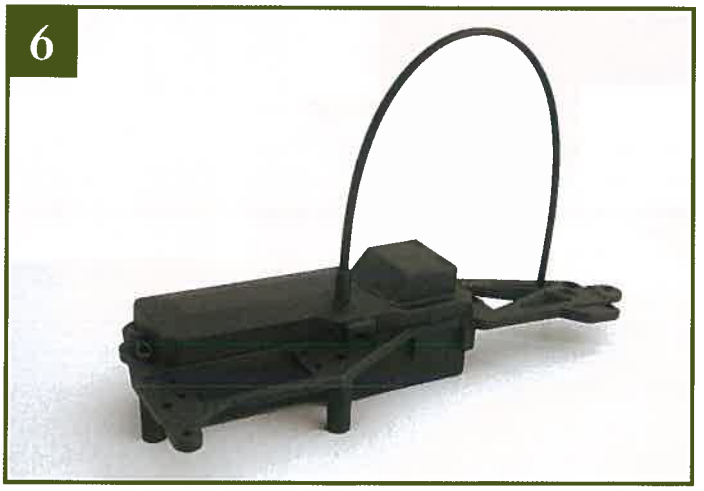
3 Повторите эту операцию со вторым штифтом. Крышка набора радиоплаты установлена.



4 В крышке есть отверстие для антенны в сборе. Вставьте антенну в отверстие и протолкните глубоко внутрь.



5 Наденьте на антенну в сборе черный колпачок, необходимый для того, чтобы удерживать провод антенны (часть набора радиоплаты) на своем месте внутри трубки антенны.



6 Так должна выглядеть готовая деталь в сборе. Мы рекомендуем вам расположить антенну так, как это показано на фото.

Кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и штифт

Ваш AMG Mercedes C-класса DTM 2008 является полноприводной моделью. Передача крутящего момента от трансмиссии осуществляется с помощью кости привода, соединяемой с полуосью, жестко сочлененной с колесом при помощи шестигранника крепления колеса и штифта.

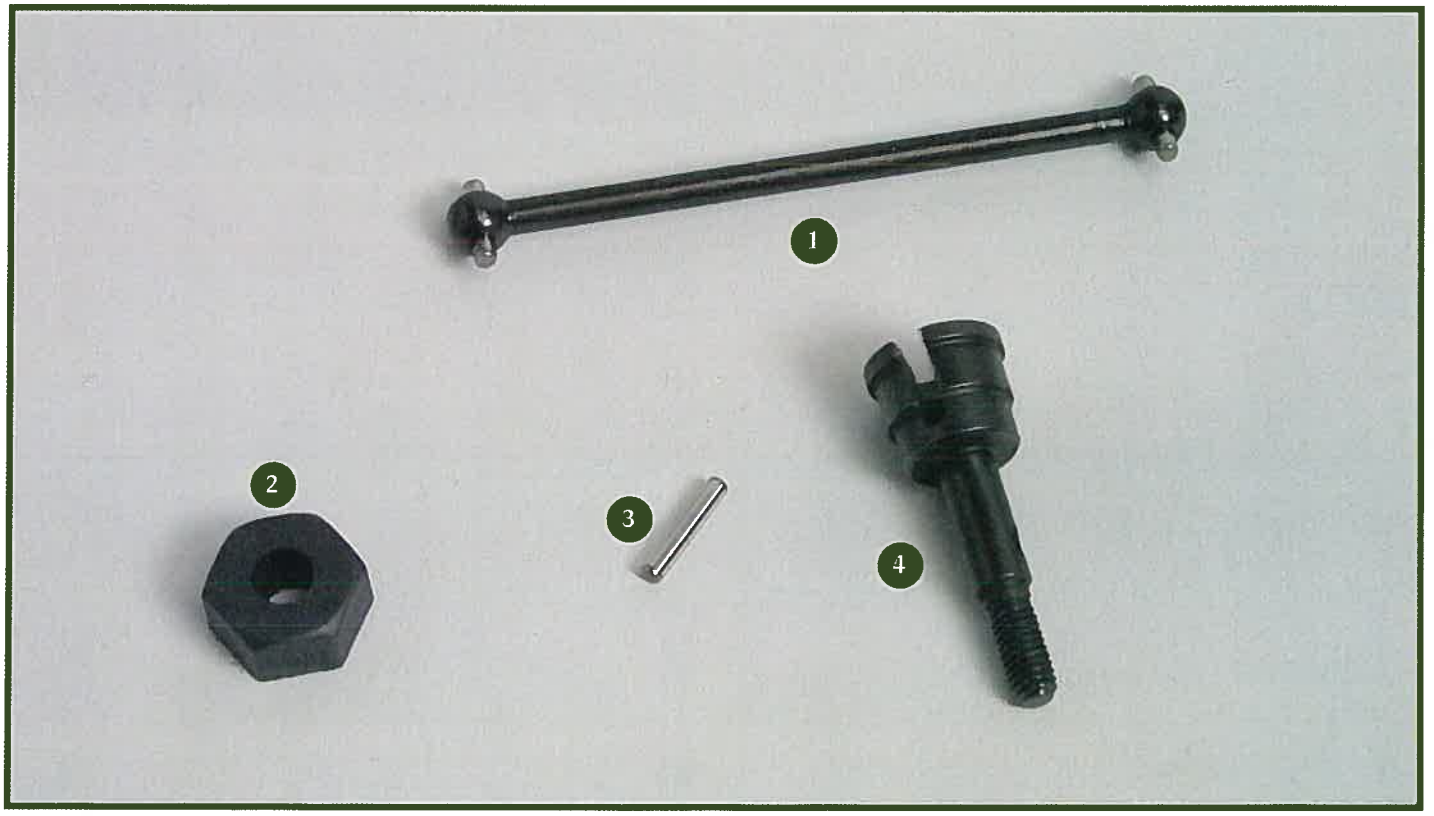
С этим выпуском вы получили четыре новых детали вашего AMG Mercedes C-класса DTM 2008 1:10. Это кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и маленький стальной штифт, которые помогут познакомиться с трансмиссией модели вашего гоночного автомобиля. Мы внимательно рассмотрим эти детали и проведем их предварительную сборку для хранения. Окончательная сборка будет произведена позднее.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

- **МАЛЯРНЫЙ СКОТЧ**

1. Кость привода
2. Шестигранник крепления колеса
3. Штифт
4. Полуось



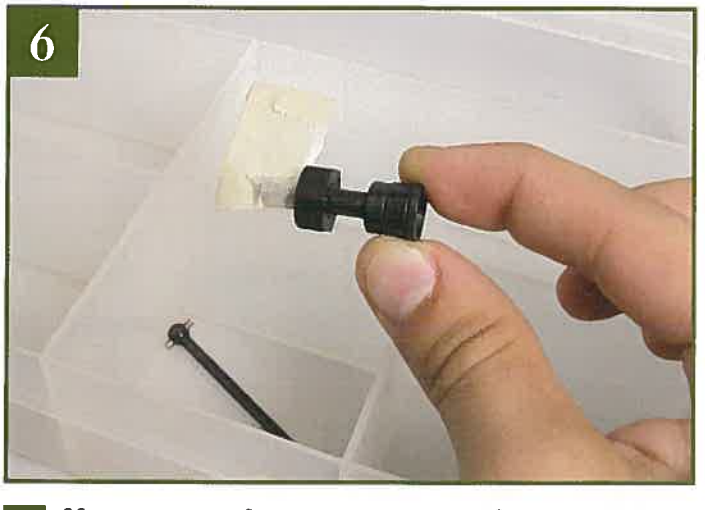
1 Форма шестигранника крепления колеса соответствует выемке на колесном диске. С внутренней стороны шестигранника есть продольная прорезь для штифта.

2 Полуось состоит из трех частей. Первая часть («чашка») должна удерживать кость привода. Во второй (центральной) части находится отверстие для штифта. Концевая часть снабжена резьбой.

3 Концы кости привода имеют сферическую форму. Штифт шестигранника крепления колеса – небольшая стальная деталь, обеспечивающая жесткость сочленения шестигранника и полуоси.

4 Мы рекомендуем провести предварительную сборку, чтобы не потерять эти детали.

5 Вставьте штифт в отверстие по центру полуоси. Установите шестигранник крепления колеса на полуось так, чтобы штифт вошел в паз.



6 Оберните деталь в сборе малярным скотчем и уберите ее вместе с костью привода в надежное место, чтобы не потерять. Эти детали потребуются вам для дальнейшей сборки.

Новые детали дифференциала: полуось, два подшипника и стопорная пружинная шайба

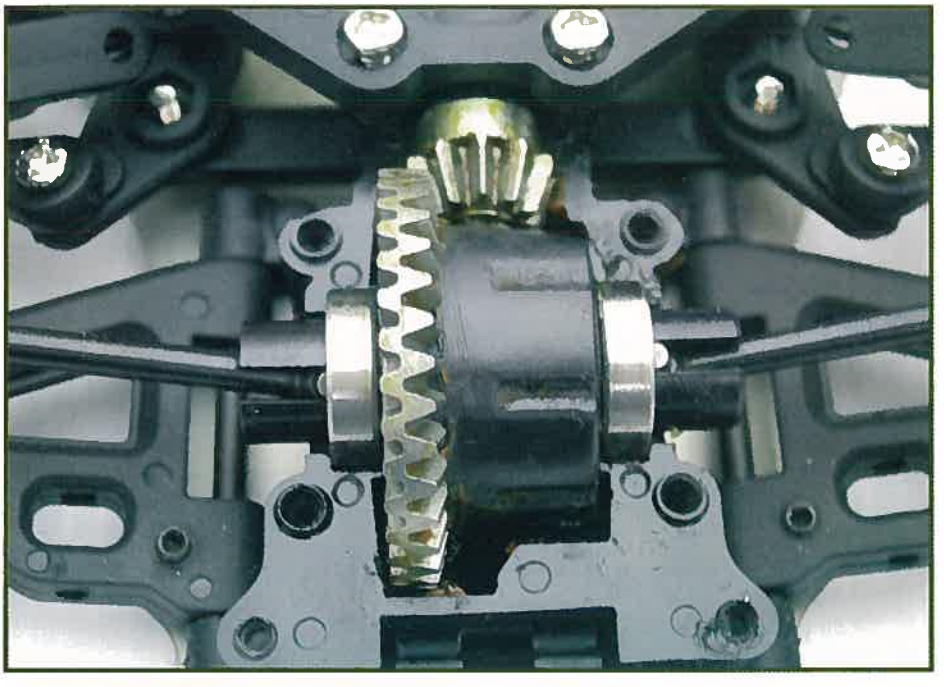
Ваш Mercedes C-класса DTM 2008 представляет собой модель с автоматической двухступенчатой коробкой передач, оснащенной механическим сцеплением. Он оборудован двумя дифференциалами, один из которых установлен на переднюю, а другой на заднюю ось.

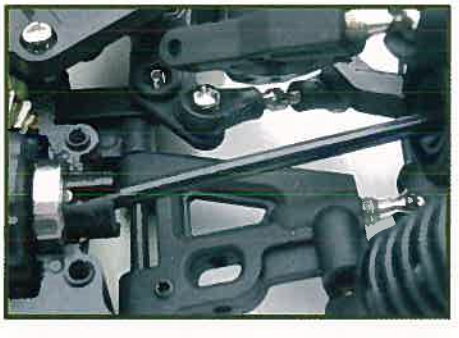
С этим выпуском вы получили четыре детали первого из двух дифференциалов: два подшипника, полуось и стопорную пружинную шайбу. Напоминаем, что к журналу «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» № 5 прилагались две половины картера дифференциала и саморезы. В этом же выпуске мы говорили об особенностях двух дифференциалов. Однако полученных деталей недостаточно для завершения сборки дифференциала. Уберите эти детали в надежное место, чтобы не потерять и не повредить их. Сегодня мы рассмотрим основные характеристики новых деталей дифференциала и их функционал.

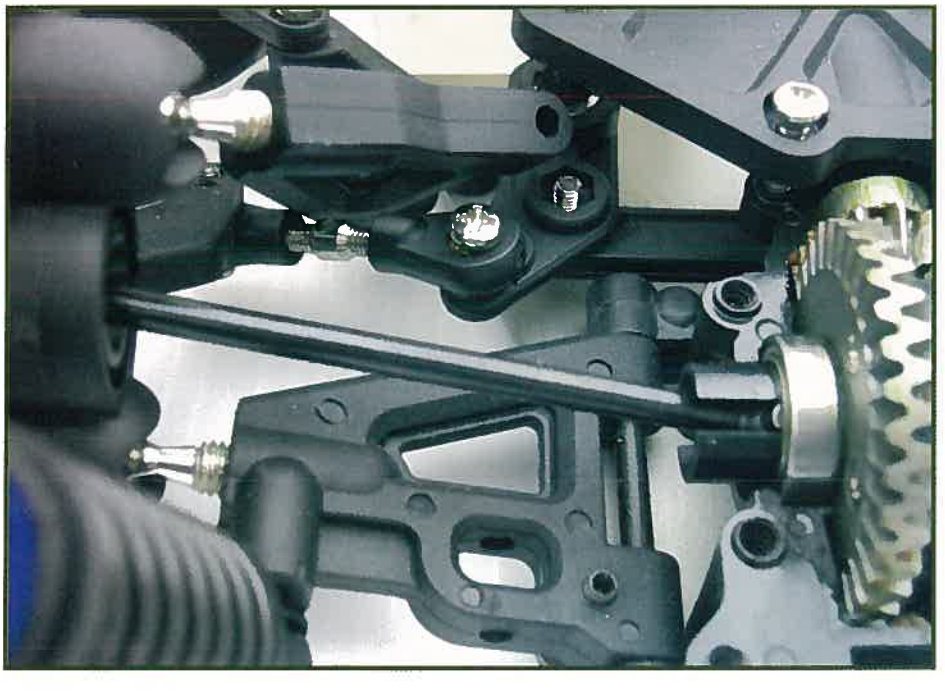
1. Полуось дифференциала
2. Стопорная пружинная шайба
3. Подшипники 10×15 мм, 2 шт.

Подшипники

В вашем Mercedes C-класса DTM 2008 используется большое количество подшипников. Два из них, размером 10×15 мм, располагаются с обеих сторон дифференциала (фотография вверху). Функция дифференциала – обеспечить максимально возможную тягу. При правильной установке подшипники позволяют значительно снизить силы трения, возникающие между дифференциалом и колесом, добиться большей отдачи и уменьшить нагрузку на механические части. Тем самым заметно снижается риск повреждения деталей или неправильной работы узлов.







Полуось дифференциала

На фотографиях слева и слева внизу вы видите, каким образом передается крутящий момент от дифференциала к колесам: они соединяются с помощью кости привода со сферическими головками и штифтом.

Один конец кости привода соединен с одной из двух полуосей дифференциала (полуось, полученная с выпуском № 10), а второй – с полуосью колеса (прилагалась к выпуску № 9). Жесткость соединения с полуосями дифференциала обеспечивают штифты, входящие в соответствующие пазы.

Стальная стопорная пружинная шайба закрепляет полуось на дифференциале.

Поскольку эта деталь небольшого размера, рекомендуем хранить ее вместе с другими деталями, полученными с выпуском № 10, в отдельной коробочке или пакете.

Задняя стойка крепления КПП, задний вал трансмиссии и подшипник

Ваш Mercedes C-класса DTM 2008 оборудован двухскоростной автоматической трансмиссией. С этим выпуском вы получили три детали этого сложного механизма: заднюю стойку крепления КПП, подшипник и задний вал трансмиссии, соединяющий двигатель и заднюю ось.

К этому выпуску прилагаются три детали трансмиссии радиоуправляемого Mercedes C-класса DTM 2008.

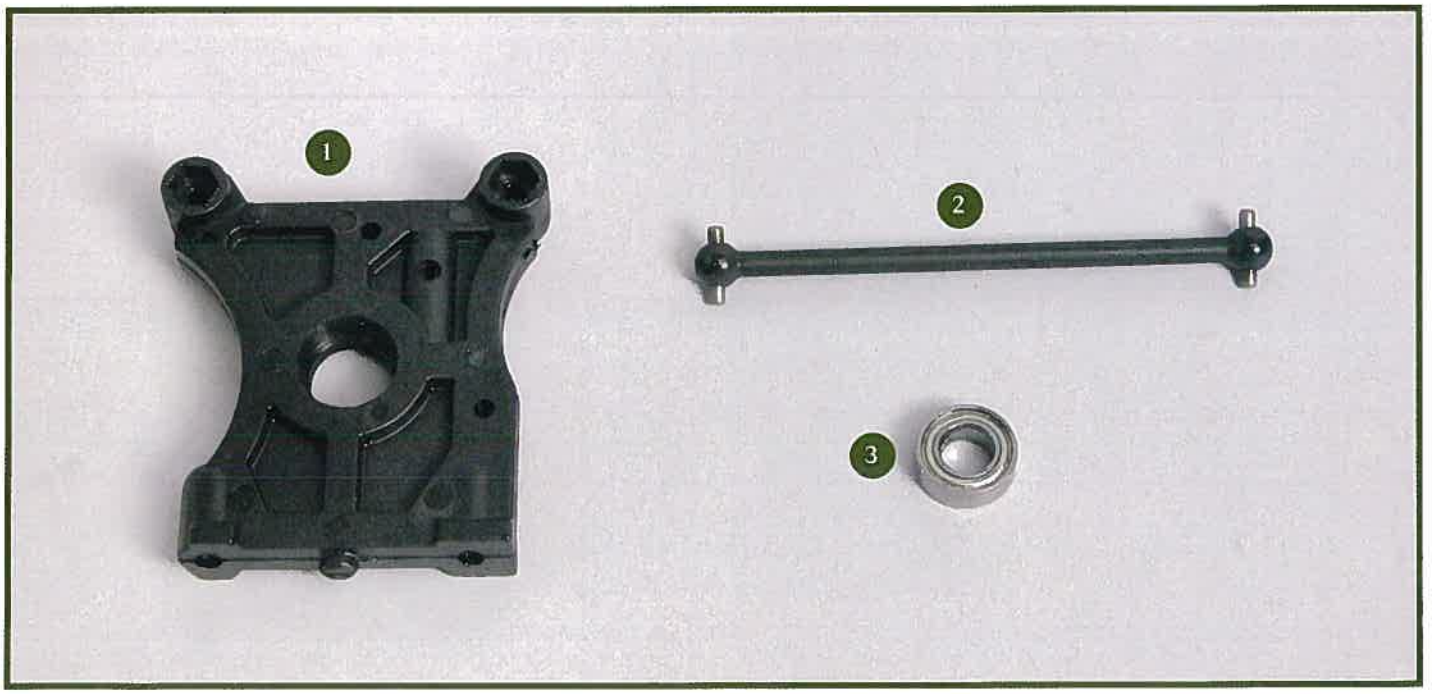
Задняя стойка крепления КПП – самая крупная из полученных вами деталей. Она выполнена из очень прочного материала и является структурным элементом трансмиссии. Отверстие в центре стойки предназначено для центрального вала. По центру находится и гнездо для подшипника 6×12 мм. Последней деталью является задний вал трансмиссии, длина которого составляет 64 мм. Он выполняет функцию передачи крутящего момента от двигателя к заднему дифференциалу.

На этой стадии сборки у вас не должно возникнуть никаких сложностей. Главное – аккуратно и точно следовать инструкции.

1. Задняя стойка крепления КПП
2. Задний вал трансмиссии
3. Подшипник 6×12 мм

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **РЕЗИНОВАЯ КИЯНКА**



1 Полученные детали позволяют нам провести установку подшипника в соответствующее гнездо на лицевой стороне стойки крепления КПП.

2 Старайтесь не повредить подшипник при установке – это нарушит работу всей трансмиссии. Сначала попробуйте осторожно установить его на место рукой.

3 Если вам не хватает сил для установки подшипника рукой, воспользуйтесь резиновой киянкой, но будьте предельно аккуратны.

4 На фото вы видите подшипник и стойку крепления КПП после установки. Уберите детали в надежное место, чтобы не потерять и не повредить их.

Детали воздушного фильтра и специальная смазка

Ваша радиоуправляемая модель оборудована двигателем внутреннего сгорания, в котором сжигается смесь топлива и воздуха. Чтобы двигатель нормально работал, воздух должен проходить очистку. Для этого используется фильтр, обработанный специальной жидкостью.

Три новые детали, полученные вами с этим выпуском, нужны для сборки воздушного фильтра, обеспечивающего нормальную работу высокопроизводительного двигателя Super Tiger 18, установленного на ваш Mercedes C-класса DTM 2008.

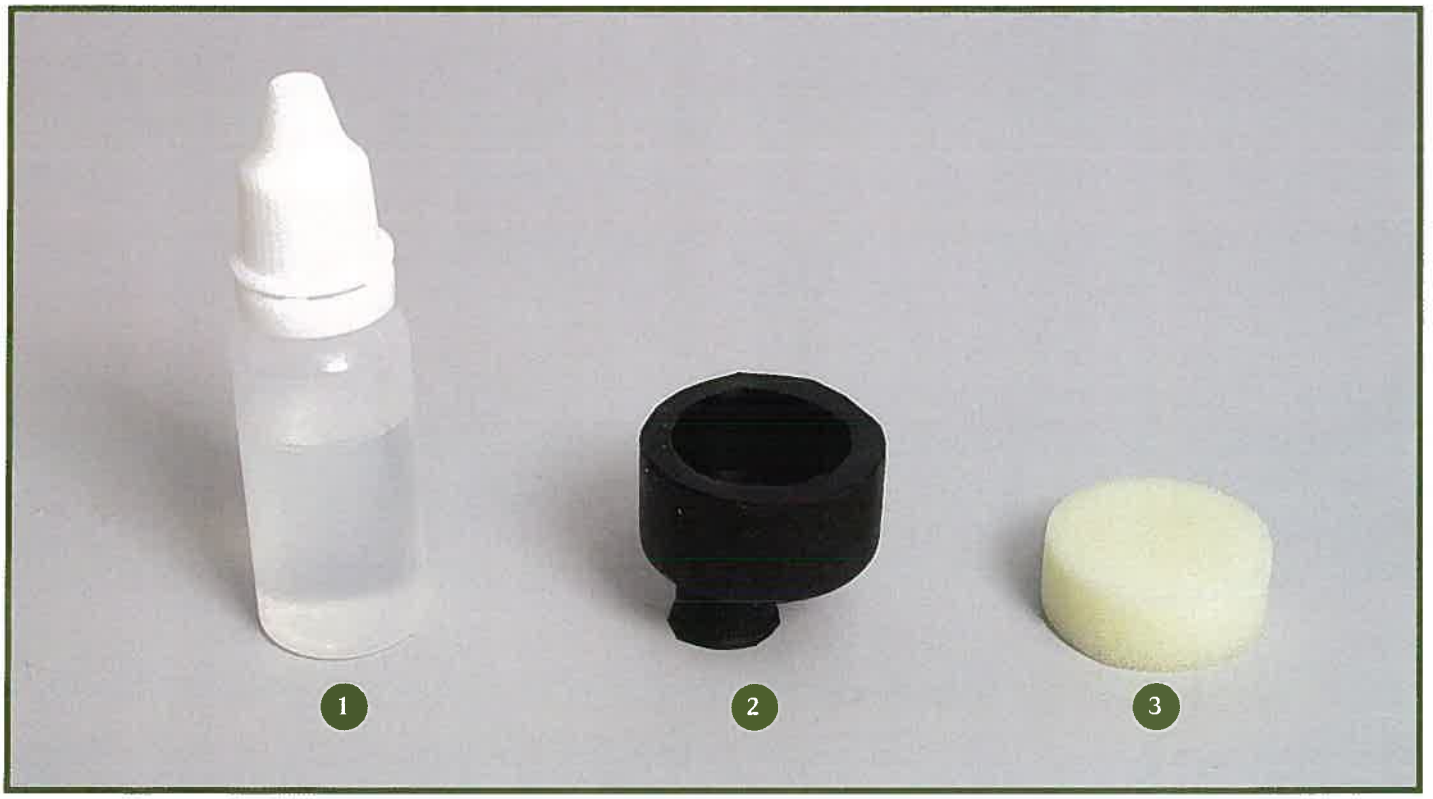
Воздушный фильтр состоит из расположенного на карбюраторе резинового держателя и фильтрующего элемента (губки) из синтетического материала, обработанного специальной смазкой для воздушного фильтра. Фильтр предназначен для очистки поступающего в двигатель воздуха.

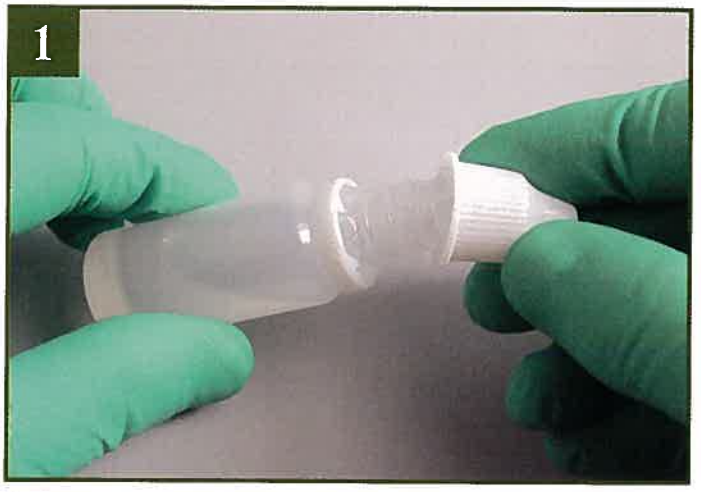
Для сборки воздушного фильтра не требуется никаких особых навыков – только аккуратность. На рабочем месте необходимо поддерживать чистоту.

1. Смазка воздушного фильтра
2. Держатель воздушного фильтра
3. Фильтрующий элемент (губка)

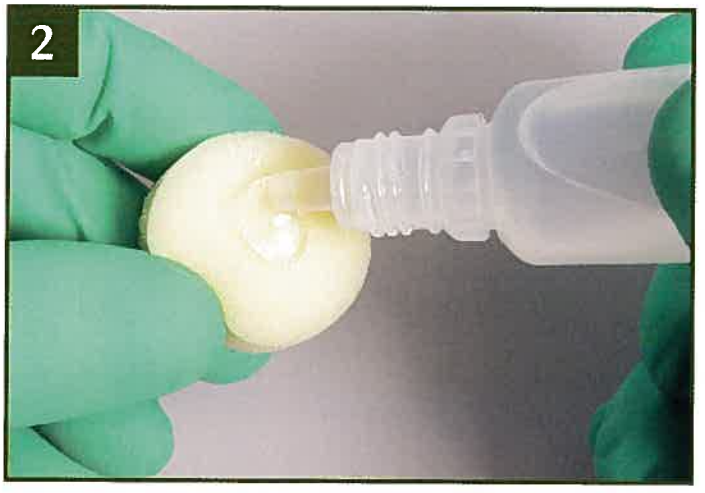
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **РЕЗИНОВЫЕ ПЕРЧАТКИ**
- **МАЛЕНЬКИЙ ПЛАСТИКОВЫЙ ПАКЕТ**
- **КЛЕЙКАЯ ЛЕНТА**



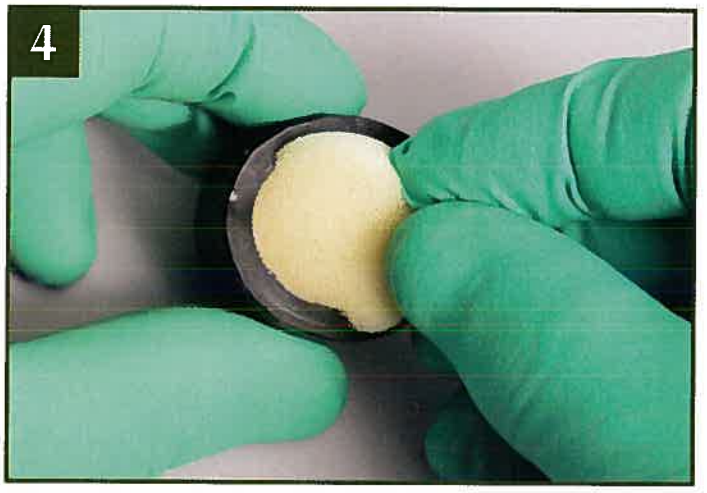


1 Наденьте резиновые перчатки и откройте флакончик со смазкой.

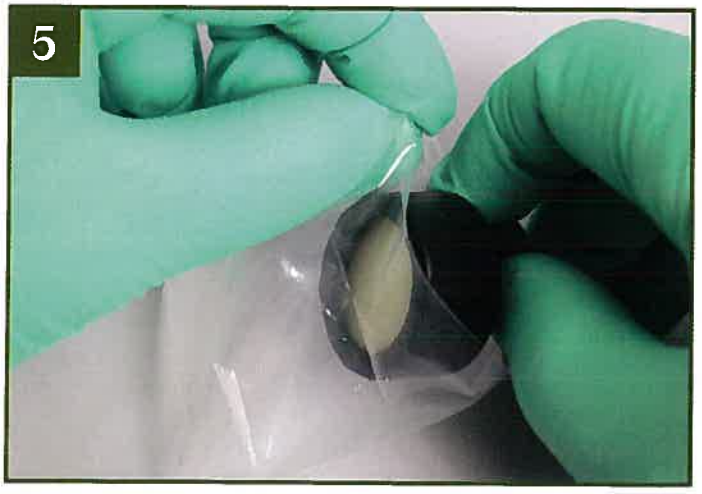


2 В одну руку возьмите губку, а другой выдавите на нее из флакончика примерно восемь капель смазки.

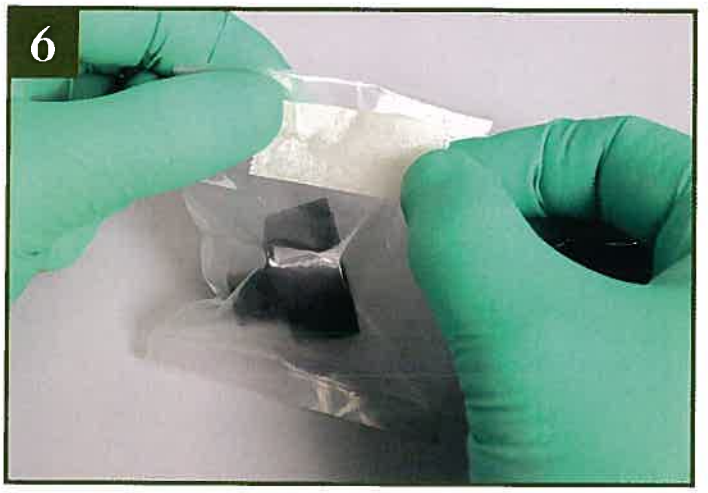
3 Отставьте флакончик в сторону. Дайте смазке как следует впитаться в губку и разомните ее, равномерно распределяя смазку.



4 Возьмите держатель воздушного фильтра и вставьте губку в большее по размеру отверстие. Губка не должна выходить за пределы держателя.



5 Положите фильтр в сборе в пластиковый пакет, чтобы смазка не потеряла своих свойств к моменту установки фильтра на модель.



6 Герметично заклейте пакет клейкой лентой и уберите в надежное место для дальнейшего использования.

Новые детали трансмиссии: коническая шестерня 11Т, соединительная чашка, вал зубчатой передачи, два подшипника, стопорная пружинная шайба и зажимной винт

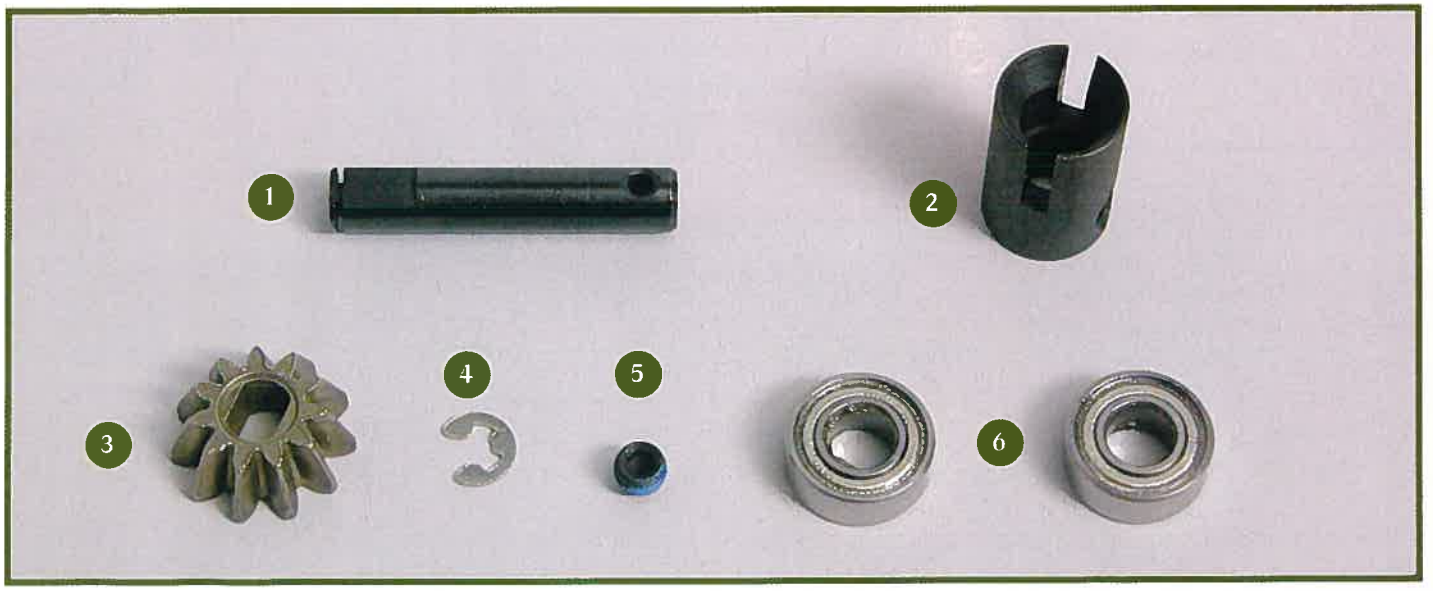
Ваша модель AMG Mercedes C-класса DTM 2008 оборудована трансмиссией с карданной передачей. На входе в дифференциалы расположены конические соединения, меняющие направление приложения крутящего момента, передаваемого от двигателя. С этим выпуском вы получили основные детали переднего конического соединения.

К этому номеру журнала прилагаются семь новых деталей трансмиссии для вашего Mercedes C-класса DTM 2008. Теперь вы можете приступить к сборке механической части, передающей крутящий момент

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ
- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

1. Вал зубчатой передачи
2. Соединительная чашка
3. Коническая шестерня 11Т
4. Шайба стопорная пружинная 2,5 мм
5. Зажимной винт 4×3 мм
6. Два подшипника 5×11 мм



от двигателя на передний дифференциал.

Конечным элементом этой механической части является основная шестерня конической формы. В соединении с дифференциалом она изменяет направление идущего от двигателя вращающего момента, тем самым помогая его передаче на передние колеса.

Эта часть сборки не слишком сложна, но требует аккуратного и точного выполнения инструкций. Прежде чем приступить к работе, стоит познакомиться с техническими характеристиками деталей.

Вал зубчатой передачи

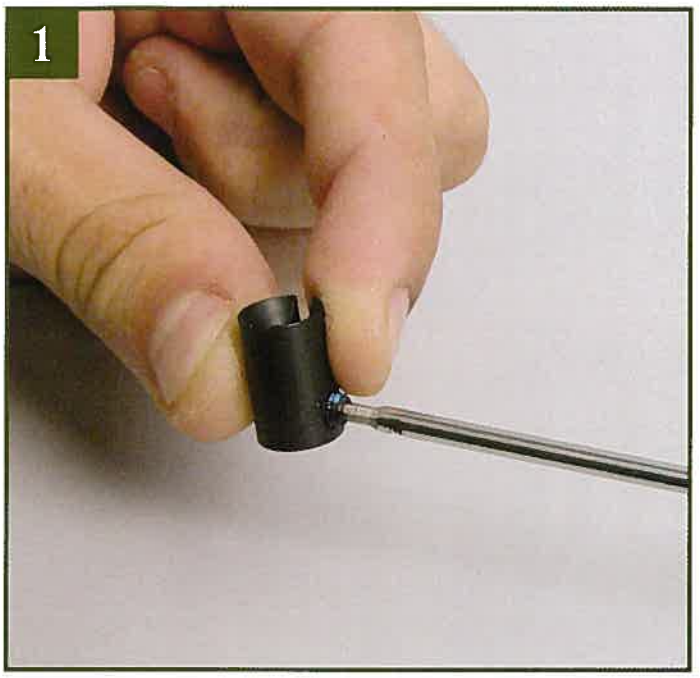
Эта деталь, выполненная из вороненой стали (фото 1), имеет сложную конструкцию. На одном ее конце сделаны два плоских спила для жесткого соединения с основной шестерней и канавка для установки стопорной пружинной шайбы. Другой конец остается круглым: он служит для установки соединительной чашки, закрепляемой на вале при помощи поперечного зажимного винта.

Соединительная чашка

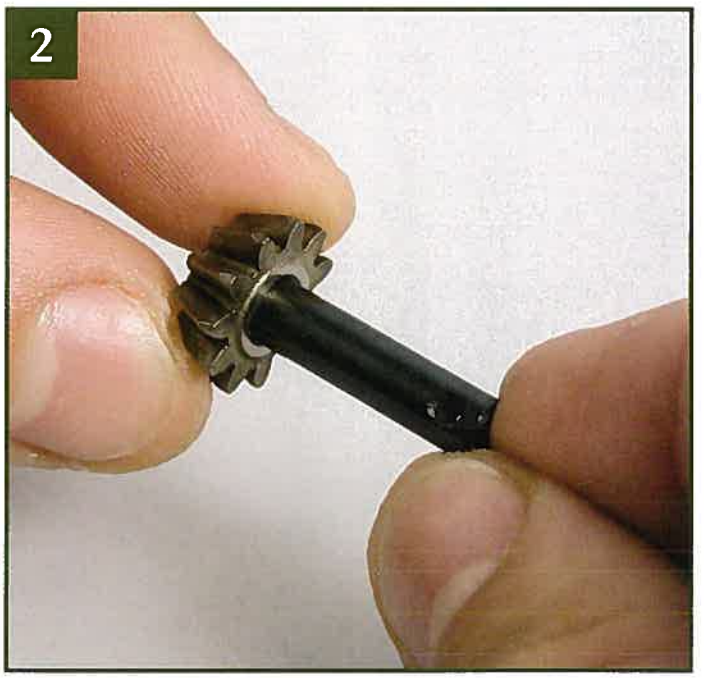
Чашка – деталь цилиндрической формы, обеспечивающая соединение между полуосью и валом зубчатой передачи. Основные элементы соединительной чашки хорошо видны на фото 2. Это, в первую очередь, два глубоких паза, в которые входит головка карданного вала, передающая движущую силу от коробки передач на дифференциал, и боковое отверстие для зажимного винта.

Основная шестерня

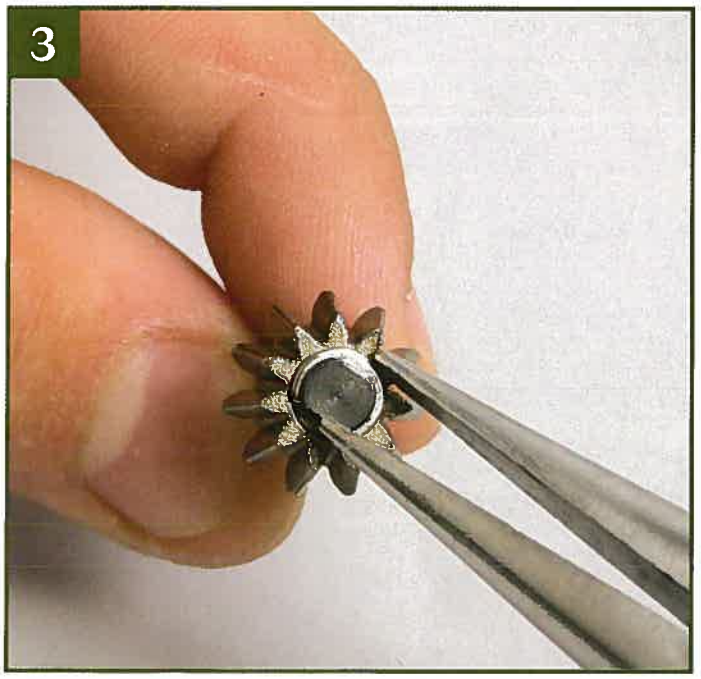
Эта 11-зубая усеченная коническая шестерня соединяется с шестерней дифференциала. Отличительная черта основной шестерни (фото 3) – форма центрального отверстия, совпадающая с формой одного из концов зубчатого вала.



1 Используя шестигранный ключ, вставьте зажимной винт в соответствующее гнездо соединительной чашки и слегка затяните.

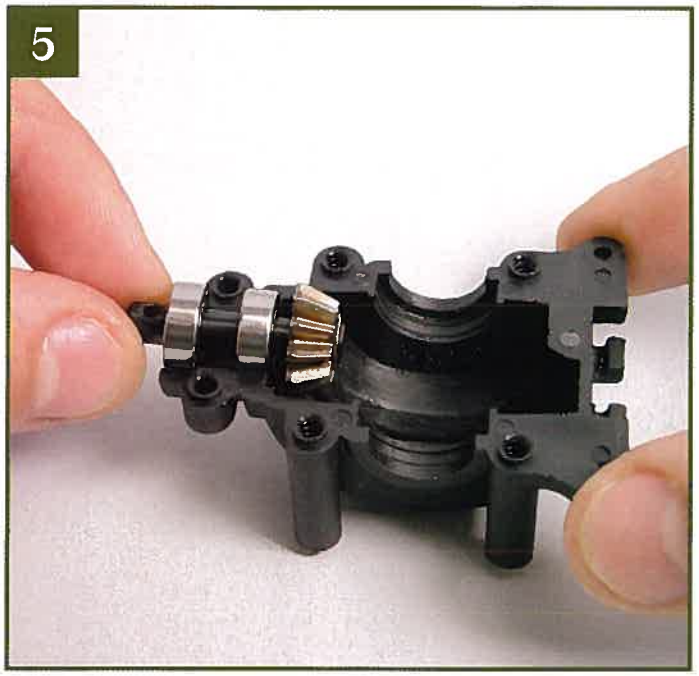


2 На одном конце вала зубчатой передачи есть два спила. Установите на этот конец основную шестерню так, как это показано на фото, и насадите ее до упора.

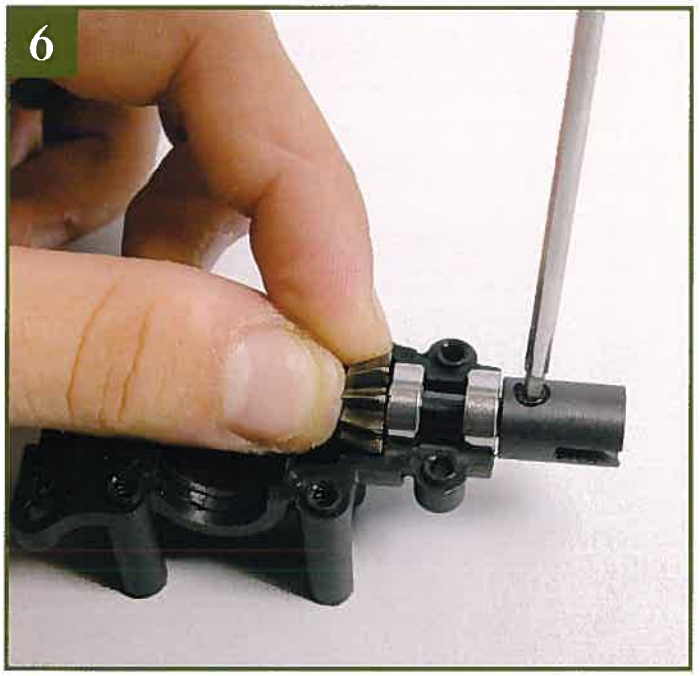


3 Установив основную коническую шестерню на место, с помощью длинногубцев поставьте стопорную пружинную шайбу в соответствующую канавку вала зубчатой передачи.

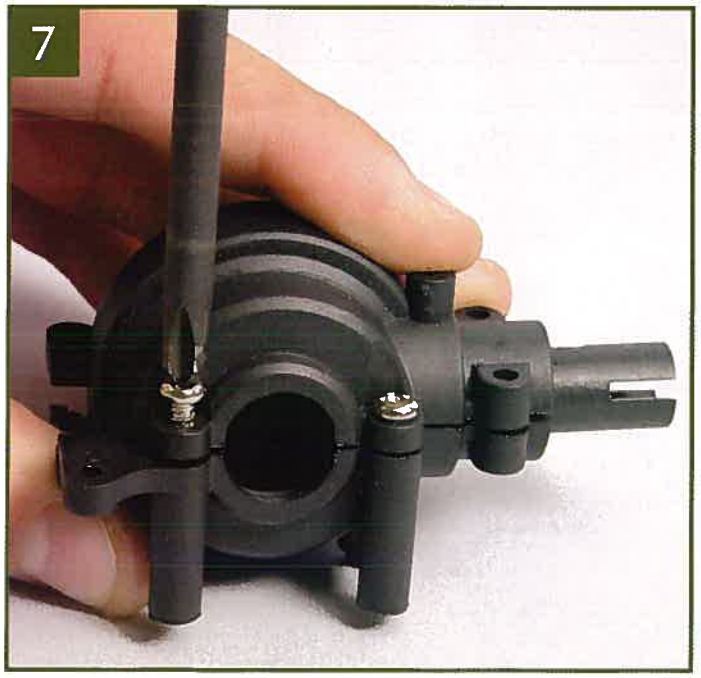
4 Возьмите два подшипника и последовательно заведите их на вал зубчатой передачи со свободного конца. Положение подшипников на валу на данной стадии сборки не имеет значения.



5 Возьмите полученный с выпуском № 5 картер переднего дифференциала и рассоедините его половины. Установите на нижнюю половину картера основную шестерню.



6 Установите на свободный конец вала зубчатой передачи соединительную чашку. Совместите зажимной винт с соответствующим отверстием на вале и затяните винт до упора при помощи шестигранного ключа.



7 Установите обратно верхнюю половину картера и снова затяните винты, соединяющие ее с нижней половиной. Воспользуйтесь крестовой отверткой и затягивайте винты попеременно по два оборота.

8 На фото вы видите результат сборки. Уберите пресобранный редуктор в надежное место для дальнейшего использования.

Колесный диск, покрышка и губчатая вставка

Мы познакомимся с новыми деталями – колесным диском, покрышкой и губчатой вставкой – и соберем второе (левое) колесо гоночного болида AMG Mercedes C-класса DTM-2008.

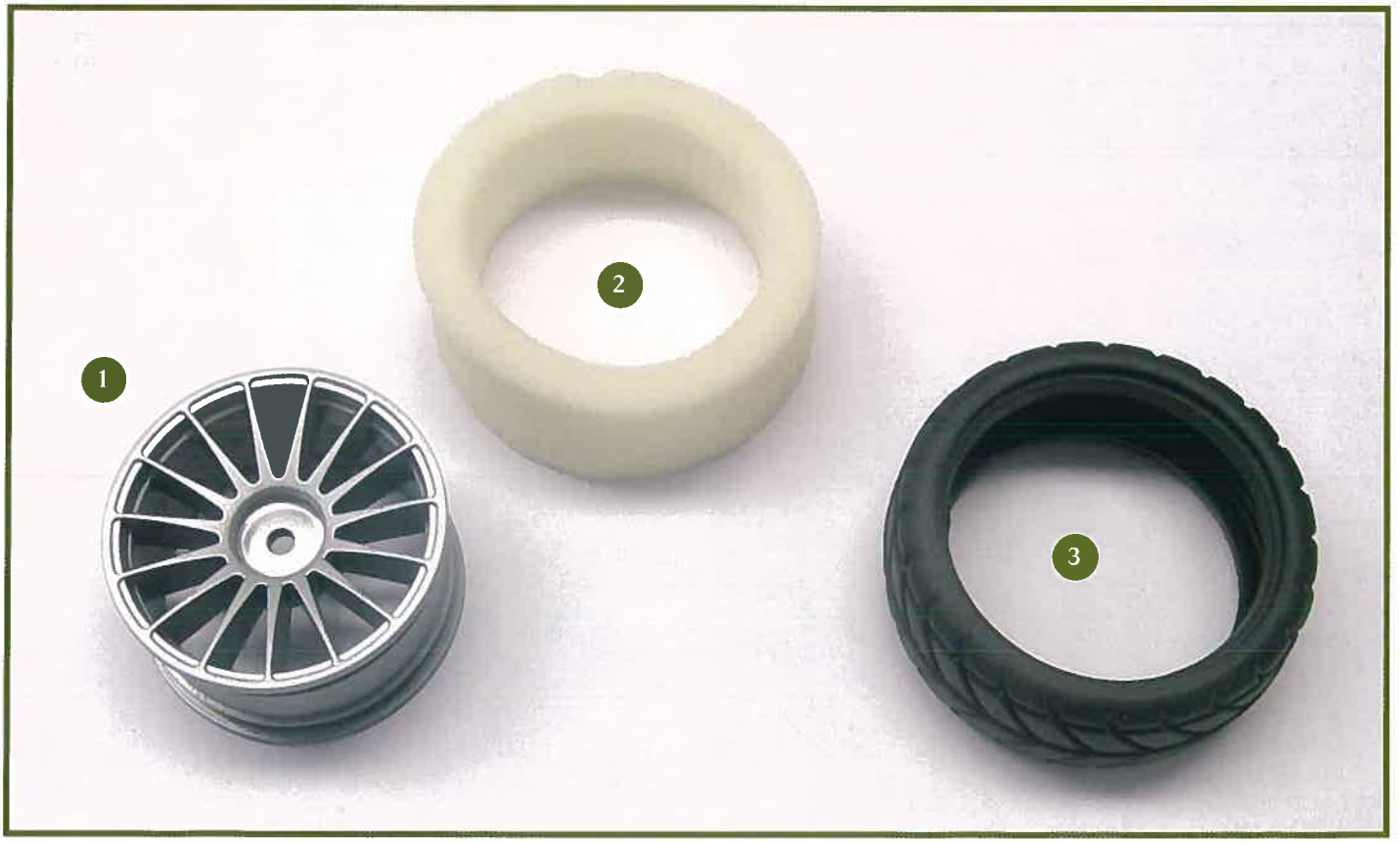
Детали для сборки первого колеса радиоуправляемой модели вы получили вместе с первым выпуском журнала. Каждое колесо состоит из трех частей: пластикового спицевого колесного диска, резиновой покрышки с протектором и губчатой вставки, придающей покрышке правильную форму.

К данному выпуску прилагается еще один набор таких же деталей, но уже для сборки второго колеса. Процедура сборки и необходимый инструмент те же, что и в первом случае: кусочек наждачной бумаги и флакончик моментального цианоакрилатового клея (ЦА). Главное – не забыть про правильное направление протектора на левом и правом колесах.

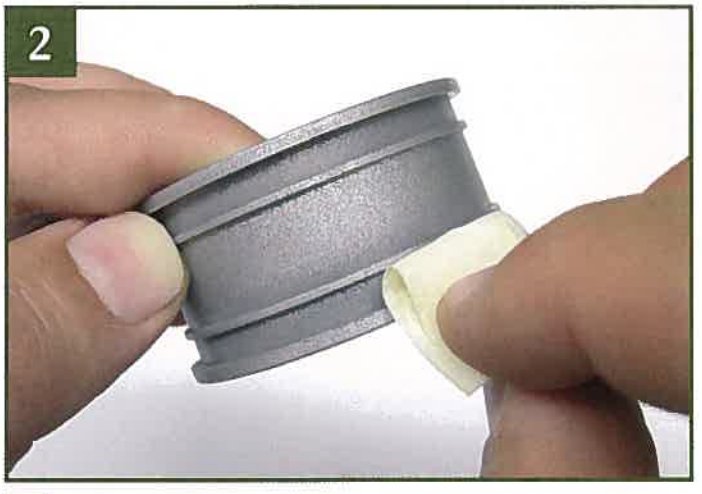
1 Колесный диск
2 Губчатая вставка
3 Покрышка

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки потребуются:
- **НАЖДАЧНАЯ БУМАГА**
- **МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА**



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



2 Обработайте наждачной бумагой по кругу внешние края колесного диска с двух сторон.

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

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

5 Осторожно натяните на покрышку колесный диск. 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 моментального клея 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 покрышку и колесный диск в четырех точках с внутренней стороны.

12 Слегка приподняв непроклеенные края покрышки, 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 покрышка надежно закреплена на колесном диске. Второе колесо готово. При последующей сборке вы установите его с левой стороны вашей радиоуправляемой модели.

Предварительная сборка элементов подвески

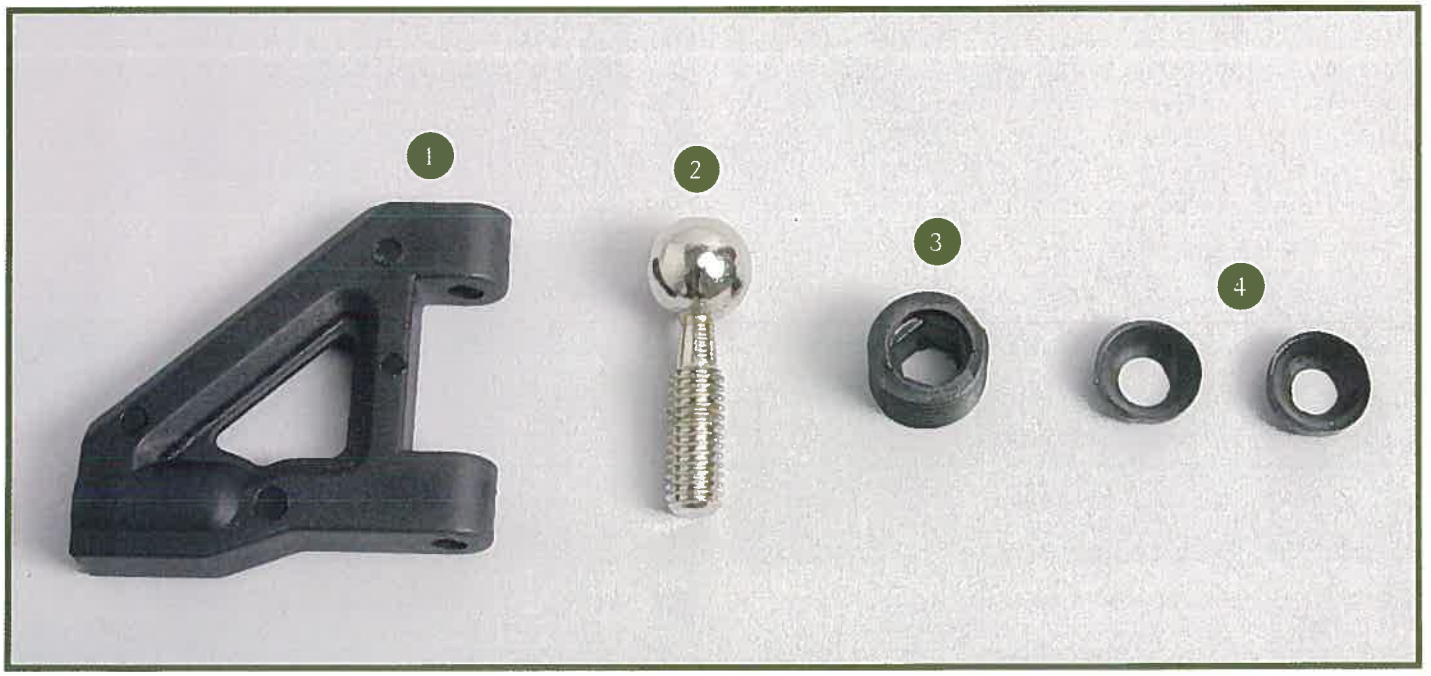
Ваша радиоуправляемая модель AMG Mercedes C-класса DTM-2008 снабжена независимой подвеской всех четырех колес. Мы познакомимся с новыми деталями – передним верхним рычагом подвески, болтом с шаровой головкой, установочным винтом подвески и двумя прокладами под шаровую головку – и проведем предварительную сборку элементов подвески.

С этим выпуском вы получили первые пять деталей правой передней стороны подвески: передний верхний рычаг подвески, болт с шаровой головкой, пластиковый установочный винт и два пластиковых проклада под шаровую головку. Вы хорошо знакомы с этими деталями, поскольку точно такой же набор прилагался к № 3 журнала «AMG Mercedes C-Class DTM 2008». Сегодня вы узнаете, как провести предварительную сборку элементов подвески. Следуя инструкции, мы установим болт с шаровой головкой на передний верхний рычаг подвески. Сделать это очень просто, но советуем работать аккуратно и осторожно. Прежде чем перейти к сборке, пожалуйста, познакомьтесь с кратким техническим описанием прилагающихся деталей.

1 Передний верхний рычаг подвески
2 Болт с шаровой головкой
3 Установочный винт
4 Два проклада под шаровую головку

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ**

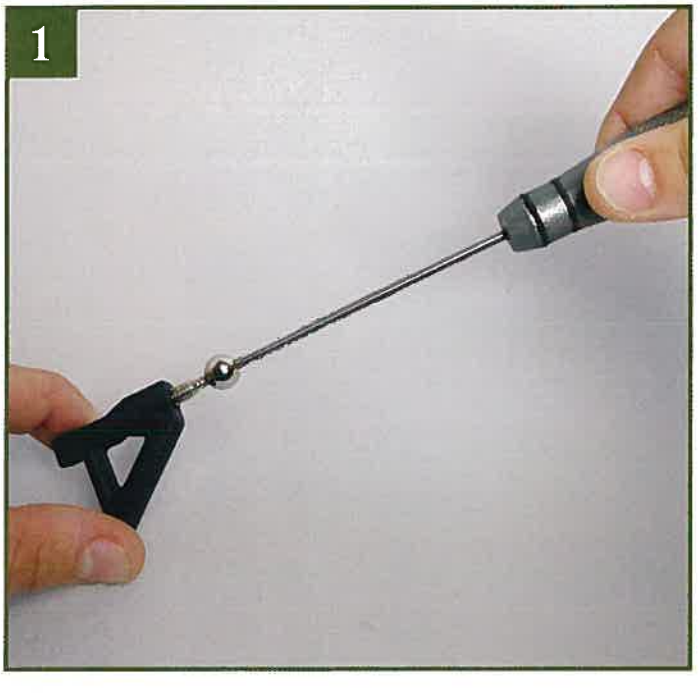


Болт с шаровой головкой, установочный винт и проклад

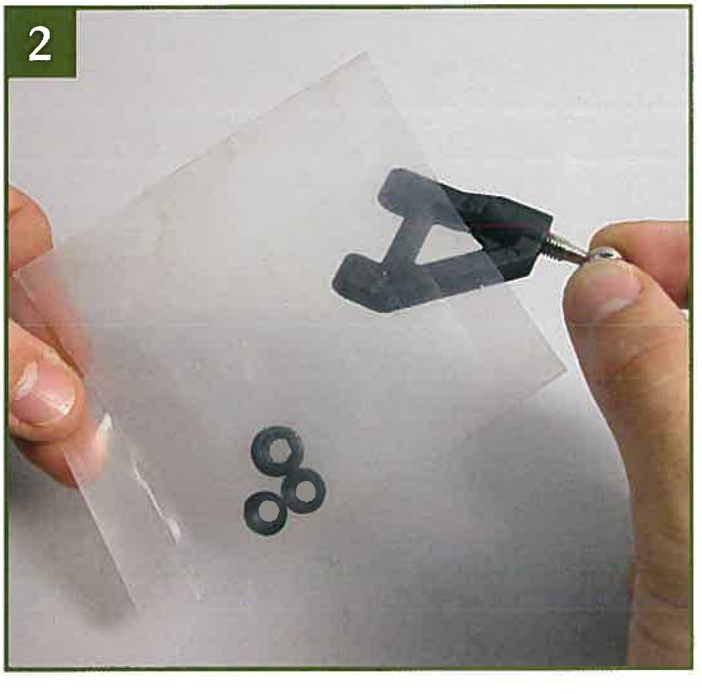
На противоположной стороне рычага располагается отверстие под болт с шаровой головкой. Отверстие не имеет резьбы, болт нарежет ее при вкручивании. Головка болта устанавливается в верхнее отверстие левого рулевого кулака и закрывается прокладом и установочным винтом. Эти детали выполнены из прочного пластика и позволяют производить точную регулировку подвески.

Верхний рычаг подвески

Передний верхний рычаг подвески имеет трапециевидную форму. На концах широкой части рычага расположены два отверстия, через которые проходит верхний винт крепления подвески. Этот элемент делает рычаг подвески подвижным, позволяя ему поглощать вибрации и неровности дороги и обеспечивая тем самым безопасное и комфортное движение и хорошую управляемость.



1 Воспользуйтесь шестигранным ключом, чтобы установить болт с шаровой головкой в соответствующее отверстие на рычаге подвески и завернуть его на три-четыре оборота.



2 Положите рычаг подвески и прилагавшиеся к выпуску мелкие пластиковые детали в чистый пакетик и уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Эти детали потребуются вам позже, при сборке подвески.

Картер дифференциала, соединительные саморезы и большая шестерня дифференциала

Ваша радиоуправляемая модель имеет привод на все четыре колеса и по одному дифференциалу на каждой оси. Используя полученные с этим выпуском детали, мы проведем предварительную сборку картера второго дифференциала.

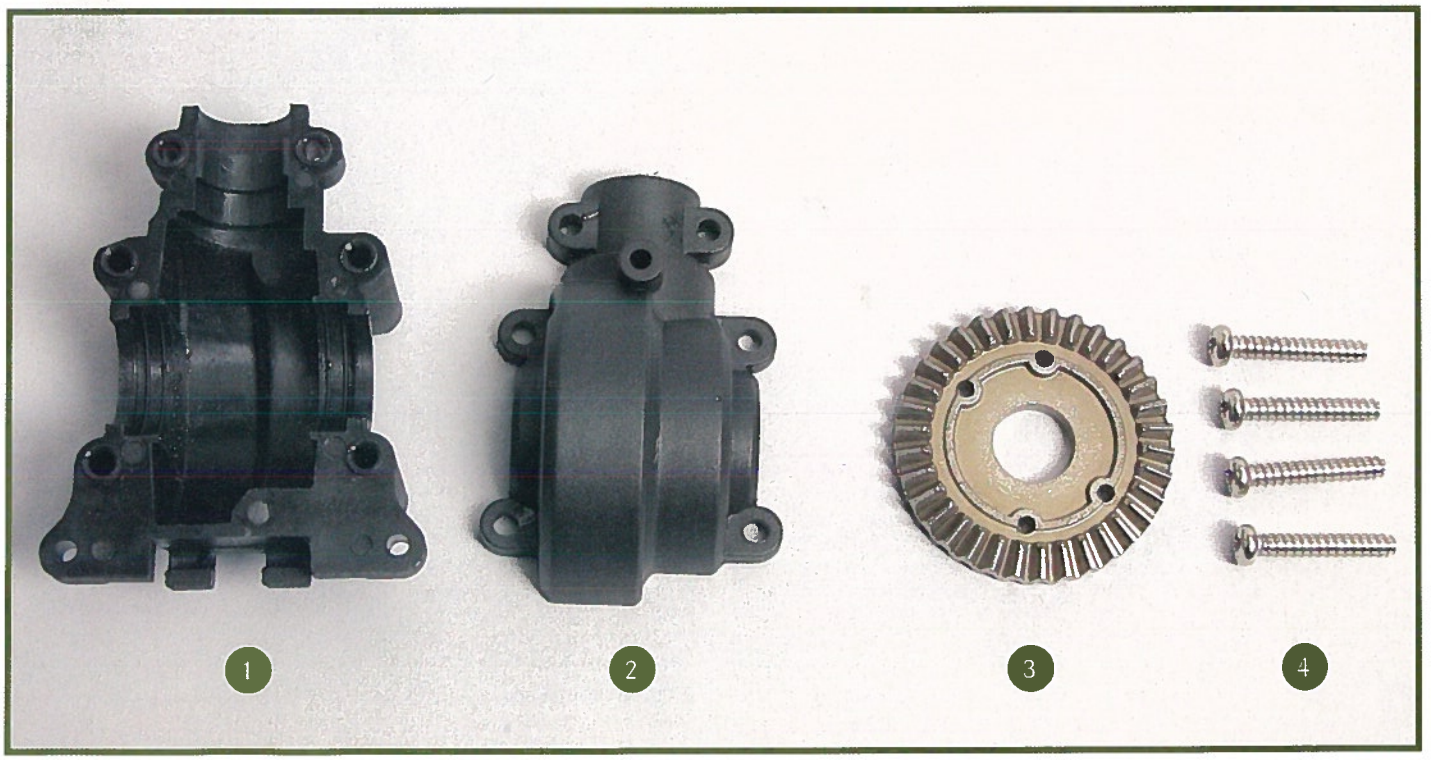
К данному выпуску прилагается семь новых деталей для вашего Mercedes C-класса DTM 2008. Все они относятся ко второму дифференциалу радиоуправляемой модели. Шестерню мы отложим для дальнейшего использования, а остальные детали пройдут предварительную сборку. Такая сборка помогает лучше познакомиться с моделью и упрощает ее дальнейшее обслуживание.

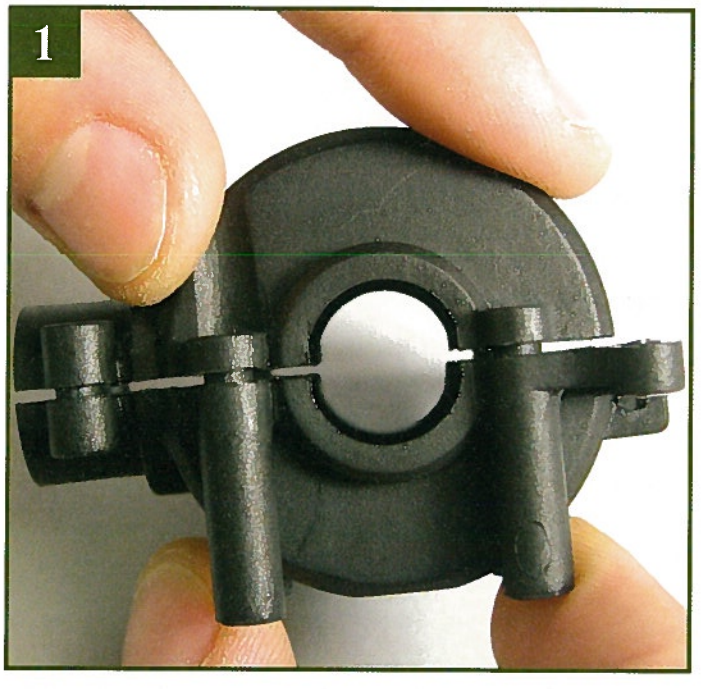
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Картер дифференциала (верх)
2 Картер дифференциала (низ)
3 Шестерня дифференциала
4 Саморезы с крестообразным шлицем 3×18 мм (4 шт.)

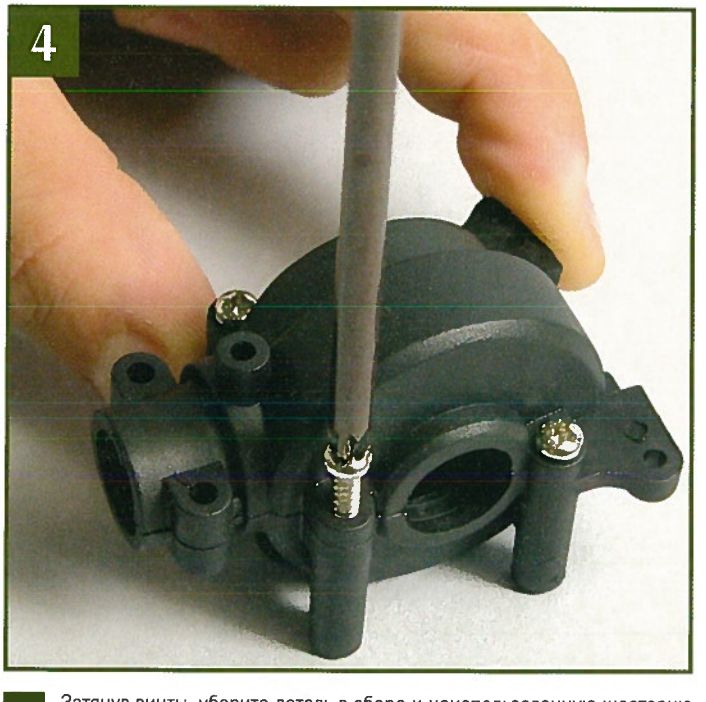




1 Соедините верхнюю и нижнюю половины картера дифференциала таким образом, чтобы совместить их края и отверстия под саморезы.

2 Положите деталь в сборе на рабочую поверхность так, чтобы верхняя часть картера смотрела вверх. Вставьте четыре самореза в соответствующие отверстия и затяните их вручную на пару оборотов каждый.

3 Возьмите крестовую отвертку и затяните винты крест-накрест, чтобы добиться максимального прилегания друг к другу обеих половин картера.



4 Затянув винты, уберите деталь в сборе и неиспользованную шестерню в надежное место.

Сборка второго амортизатора

Сегодня мы соберем второй масляный амортизатор нашей радиоуправляемой модели, состоящий из большого количества деталей. Он функционирует точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

В радиоуправляемой модели AMG Mercedes C-класса DTM 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать второй амортизатор.

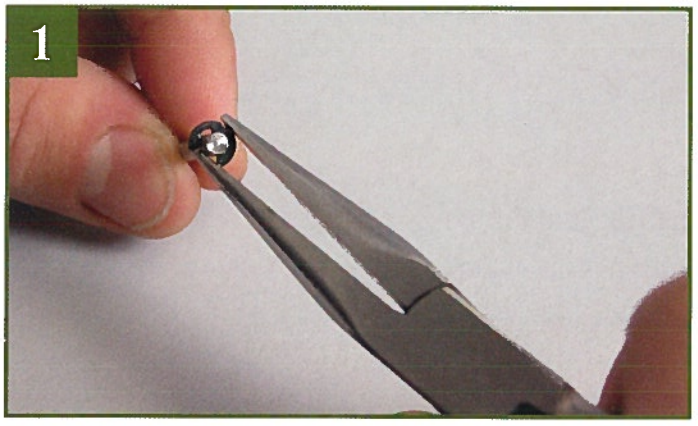
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА**

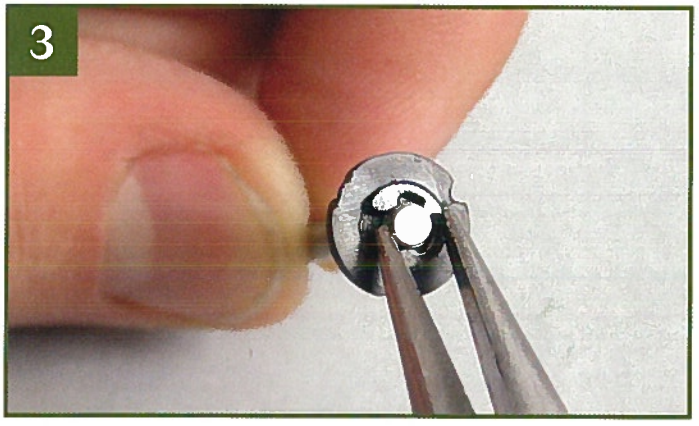
(поставляется с одним из следующих выпусков)

1 Крышка амортизатора
2 Верхняя алюминиевая крышка
3 Днище амортизатора
4 Корпус амортизатора
5 Верхний упор пружины
6 Пружина
7 Нижний упор пружины
8 Винты с полукруглой головкой (2 шт.)
9 Втулка крепления амортизатора
10 Диафрагма амортизатора
11 Шток амортизатора
12 Пластиковая шайба (большая)
13 Уплотнительное кольцо (2 шт.)
14 Пластиковая шайба (маленькая)
15 Е-клипса (2 шт.)
16 Поршень амортизатора
17 Наконечник амортизатора
18 Шар
19 Регулировочная шайба (2 мм)
20 Регулировочная шайба (3 мм)
21 Регулировочная шайба (1 мм)

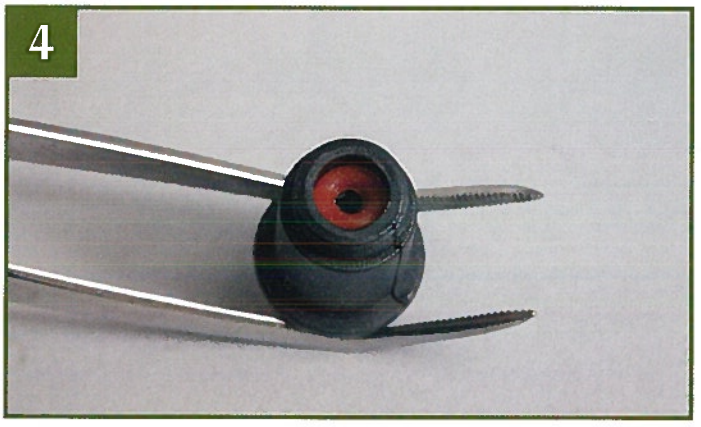


1 На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи длинногубцев установите Е-клипсу на нижнюю канавку.

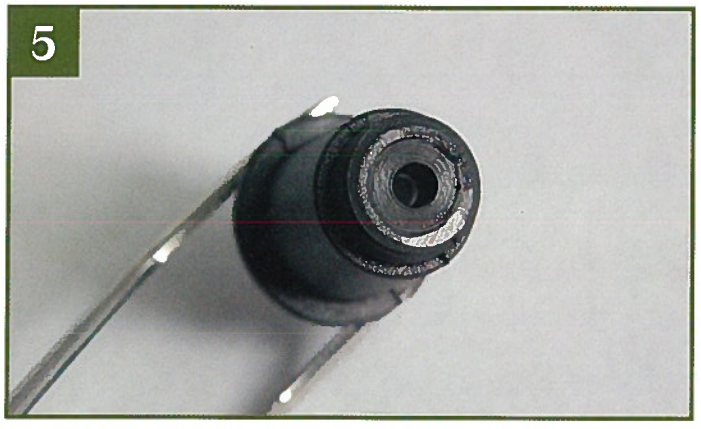
2 Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на Е-клипсу.



3 Зафиксируйте поршень на штоке второй Е-клипсой.



4 На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца и малую пластиковую шайбу. Вставьте в гнездо первое из двух колец.



5 Установите на него малую пластиковую шайбу.

6 Закройте ее вторым уплотнительным кольцом.

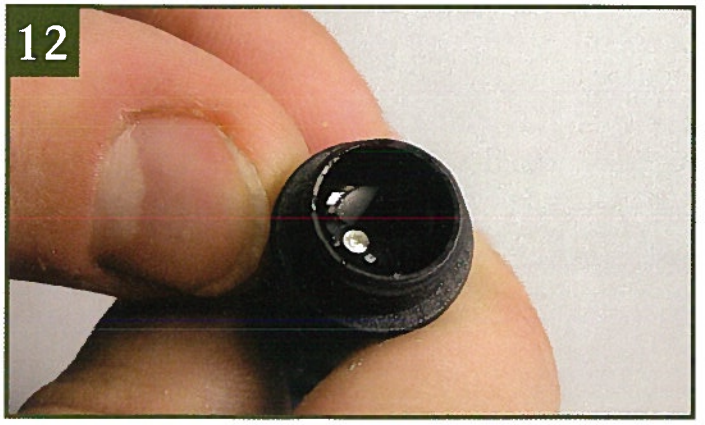
7 Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Плотно затяните ее, но не перетягивайте.

8 Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла (поставляется с одним из следующих выпусков). Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.

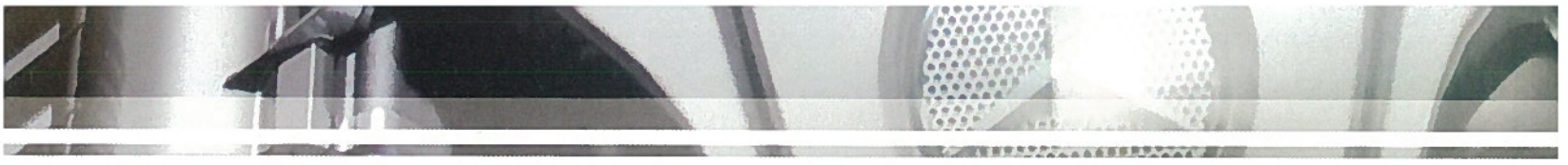
9 Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.

10 Удерживая шток длинногубцами, навинтите наконечник амортизатора на шток (до конца резьбы).

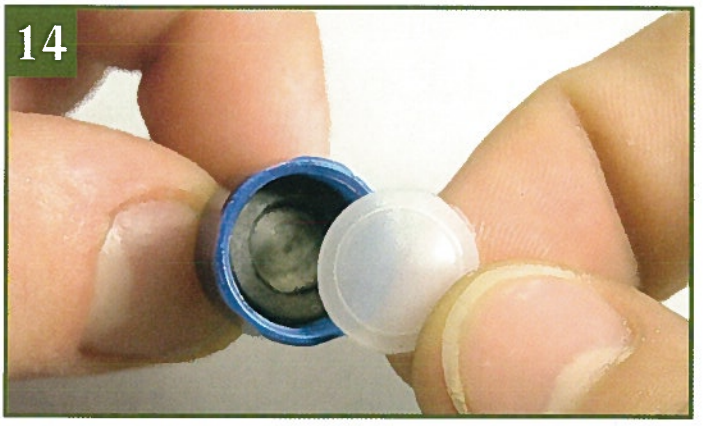
11 Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.



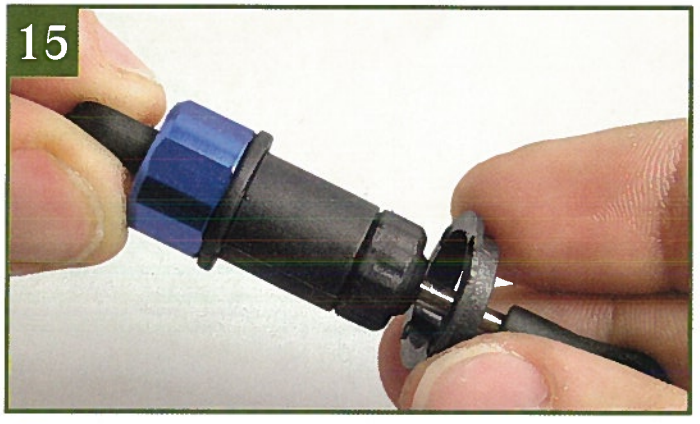
12 Подождите пять минут, чтобы из амортизатора вышел весь лишний воздух.



13 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку.



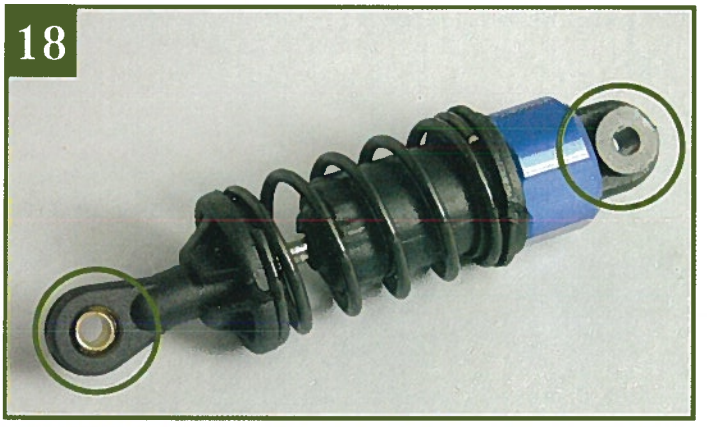
14 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.



15 Закройте амортизатор крышкой. Наденьте на корпус верхний упор пружины.

16 Уприте пружину в верхний упор.

17 Зафиксируйте пружину, установив на шток нижнюю опору пружины.



18 Завершите сборку второго амортизатора, установив на позиции, обведенные зеленым, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.

Сборка первого дифференциала

Ваша гоночная модель снабжена двумя дифференциалами. Каждый из них состоит из большого количества мелких механических частей. С этим выпуском вы получили детали, необходимые для сборки первого дифференциала.

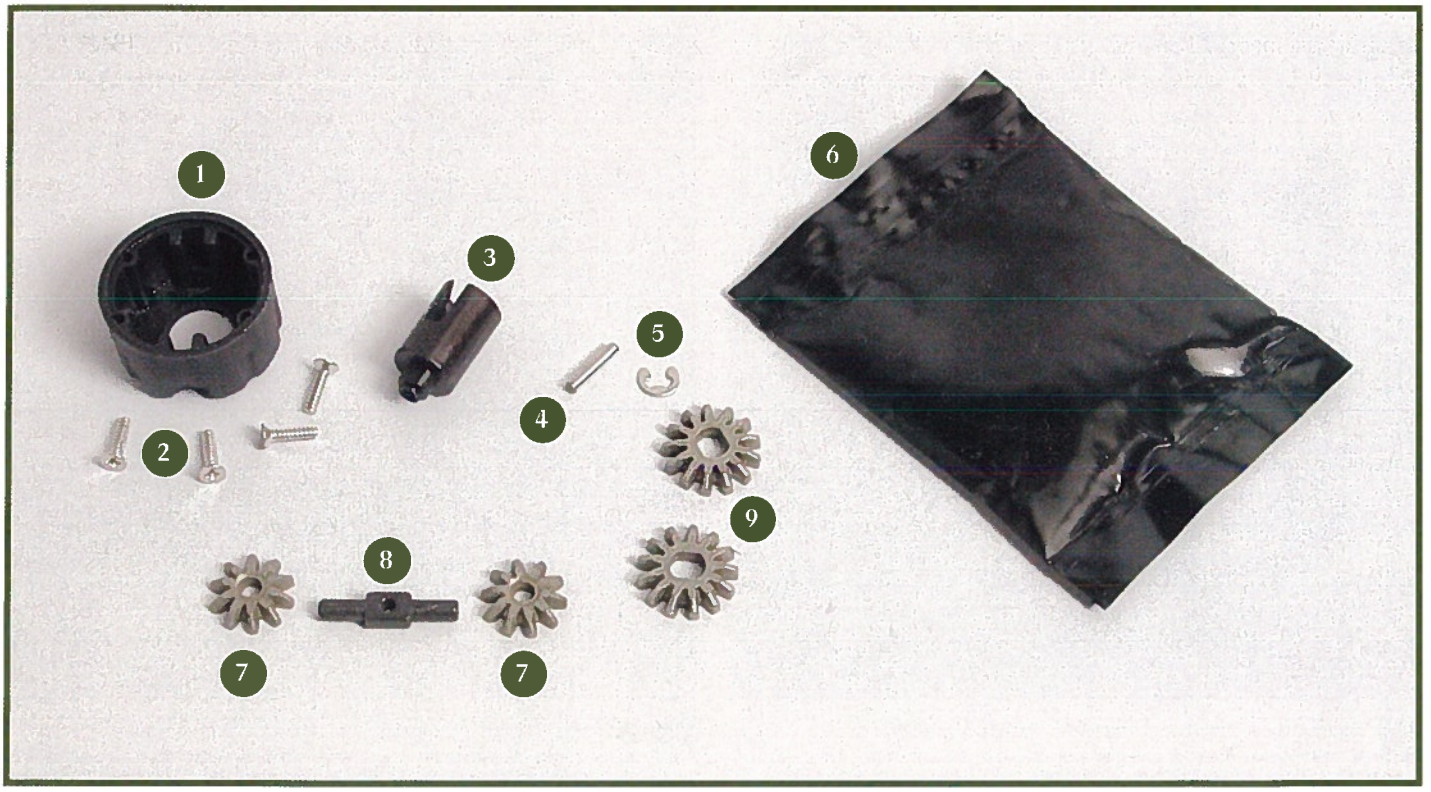
К данному выпуску прилагается несколько очень интересных деталей. Это части механизма первого дифференциала вашей радиоуправляемой гоночной модели Mercedes C-класса DTM 2008 и масло, необходимое для поддержания его в рабочем состоянии. Дифференциалы позволяют автомобилю проходить повороты на разных скоростях одинаково легко. Сборку дифференциала нельзя назвать простой, но нам поможет подробная пошаговая инструкция. Главное – точно следовать приведенным в ней указаниям и внимательно смотреть на фотографии.

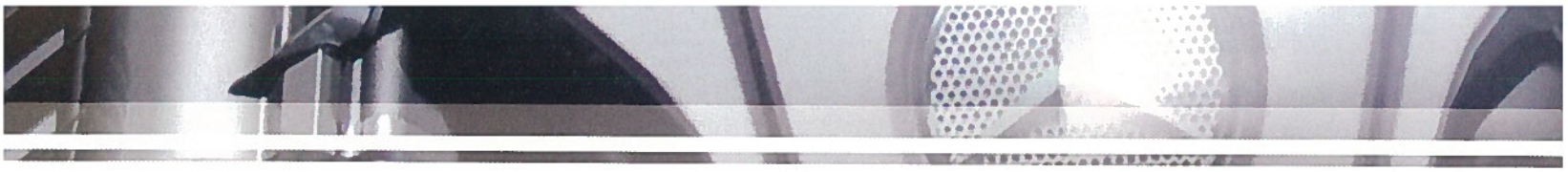
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

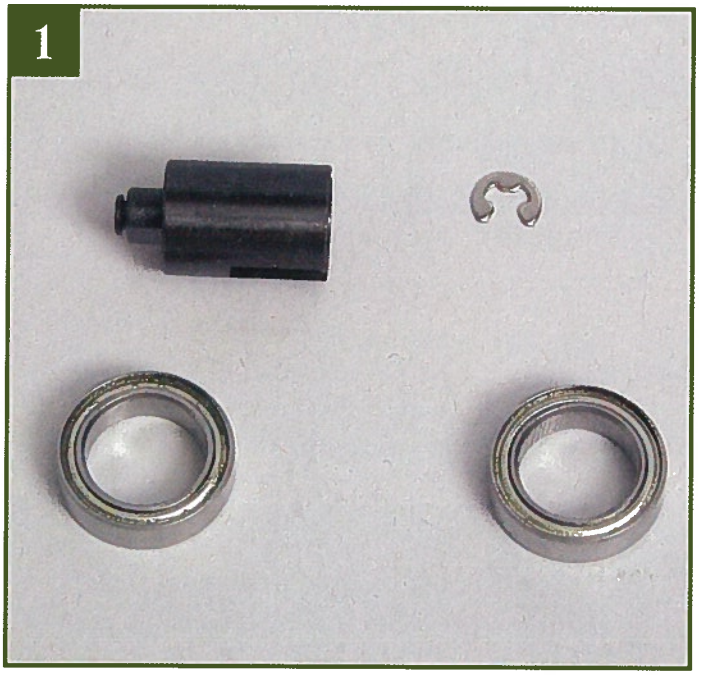
Для сборки вам потребуются:

- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- НОЖНИЦЫ

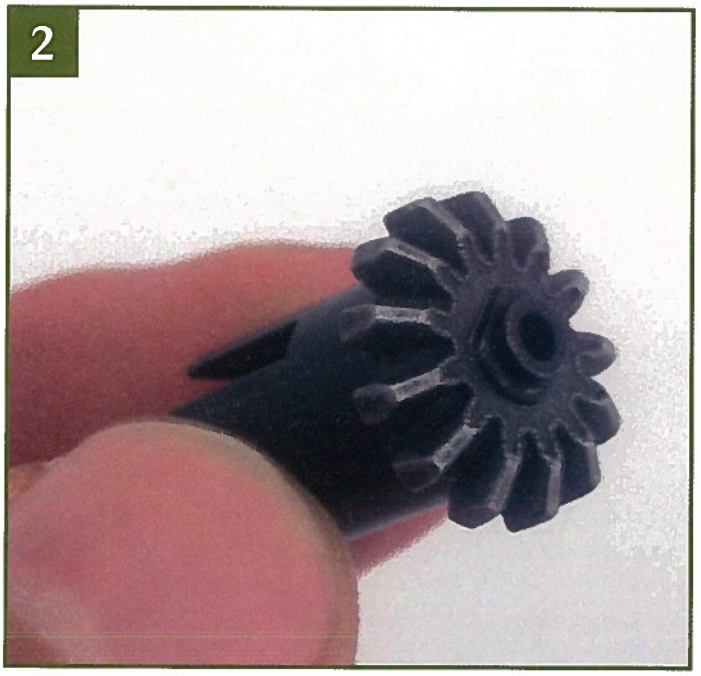
1 Корпус дифференциала
2 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 2×8 мм (4 шт.)
3 Полуось дифференциала
4 Штифт 2×10 мм
5 Е-клипса 2,5 мм
6 Масло для дифференциала
7 Малый сателлит 10Т (2 шт.)
8 Ось крепления сателлитов
9 Большой сателлит 13Т (2 шт.)



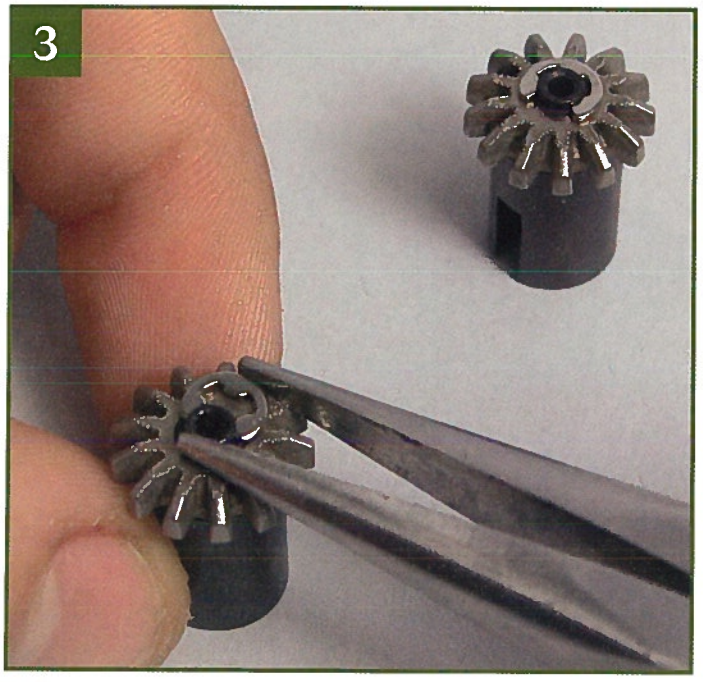




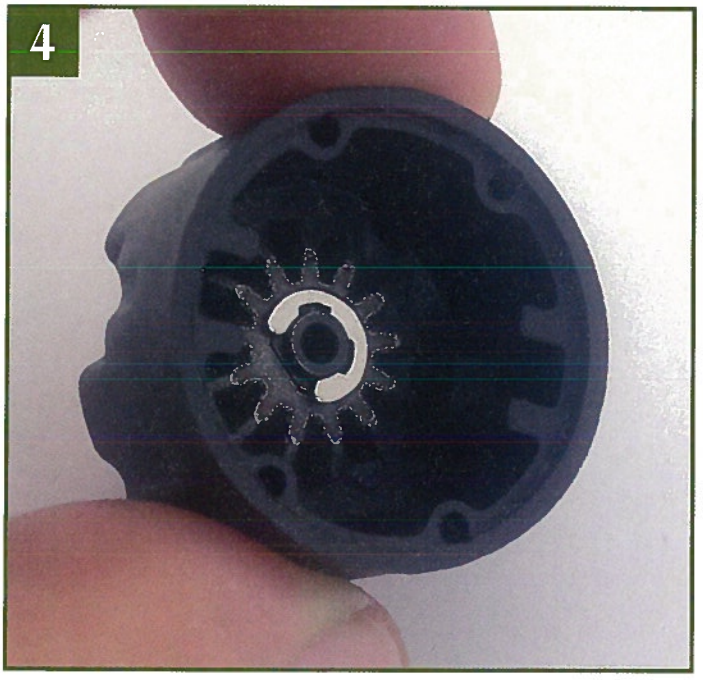
1 Для начала найдите детали, полученные вами с выпуском № 10: полуось дифференциала, два подшипника и Е-клипсу.



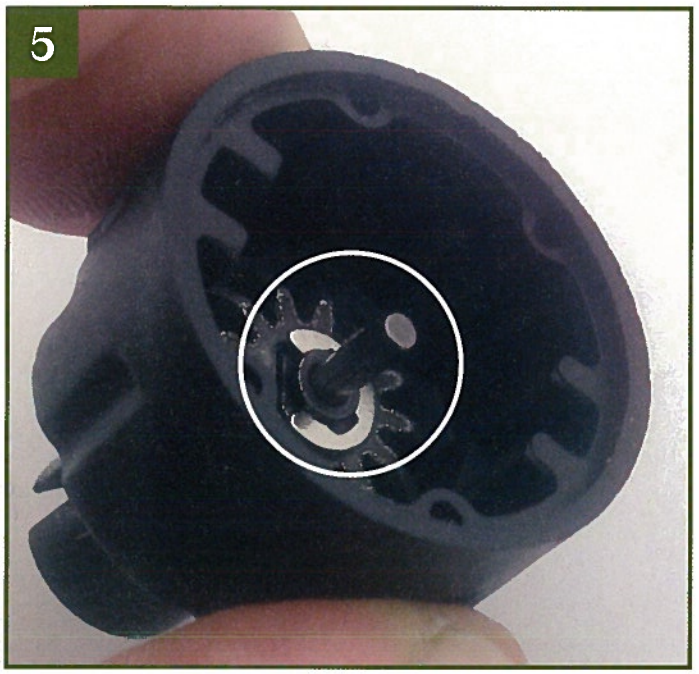
2 Возьмите полуось дифференциала, полученную с этим выпуском, и установите на нее один из двух больших сателлитов 13Т, как показано на фото. Повторите эту операцию со вторым сателлитом 13Т и полуосью дифференциала, полученной с выпуском № 10.



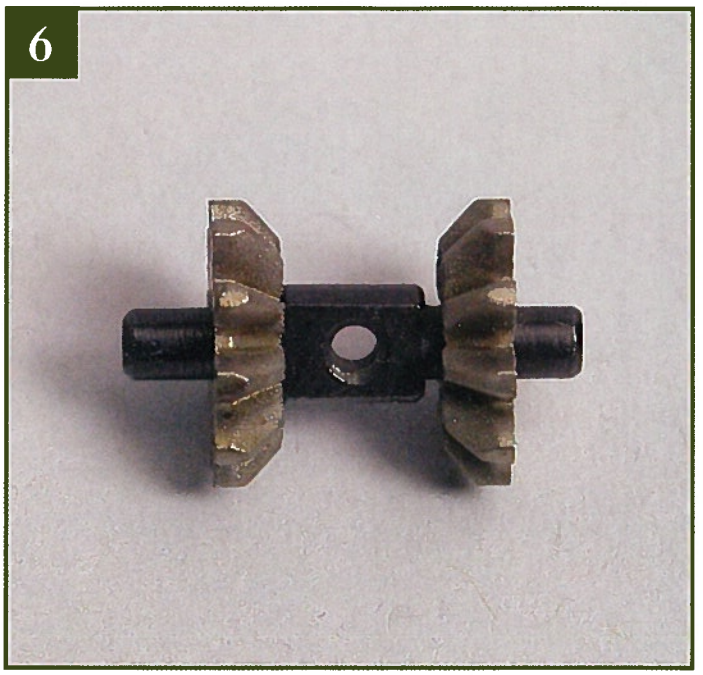
3 Зафиксируйте большие сателлиты 13Т при помощи Е-клипс. С этим выпуском вы получили одну такую клипсу, вторая шла с выпуском № 10. Для установки клипс используйте длинногубцы.



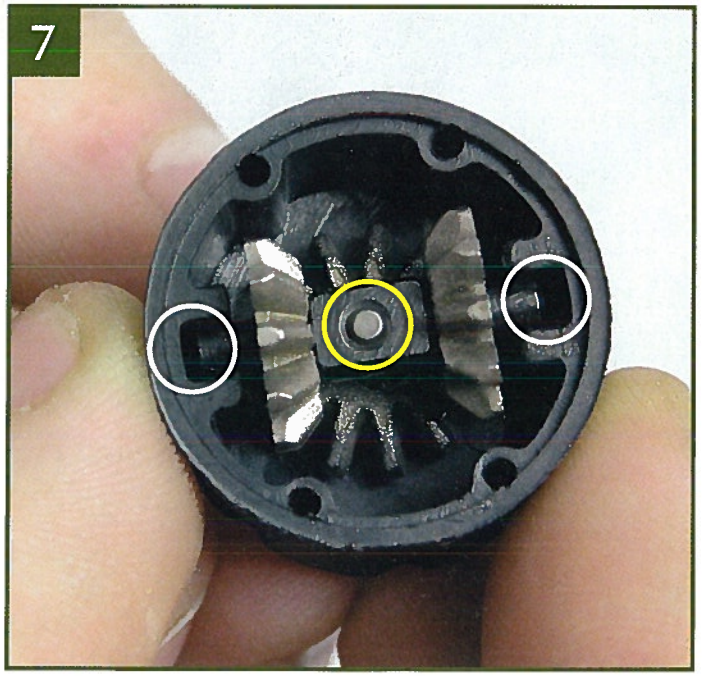
4 Возьмите полуось и пропустите ее через отверстие в днище корпуса дифференциала так, чтобы большой сателлит 13Т оказался внутри корпуса. Полуось должна вращаться свободно. При необходимости обработайте отверстие наждачной бумагой.



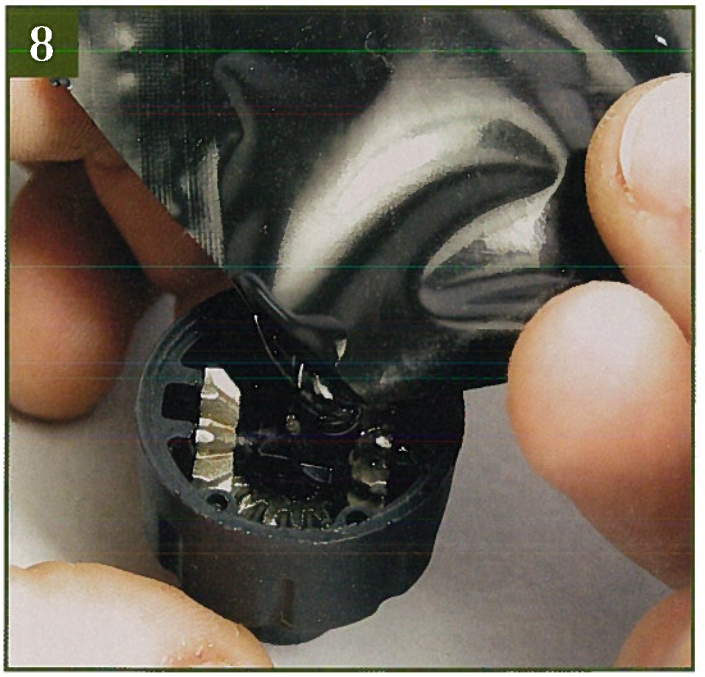
5 Вставьте маленький стальной штифт в отверстие полуоси, как показано на фото (обведено белым кружком). Вы можете сделать это вручную или воспользоваться длинногубцами.



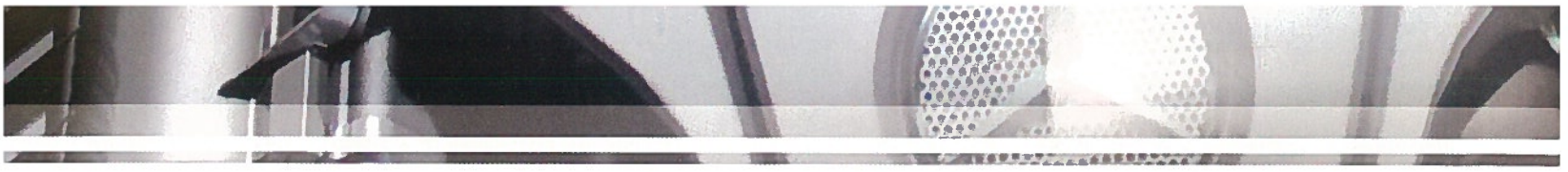
6 Возьмите два малых сателлита 10Т, прилагающихся к данному выпуску, и ось крепления сателлитов. Соберите их вместе так, как показано на фото.

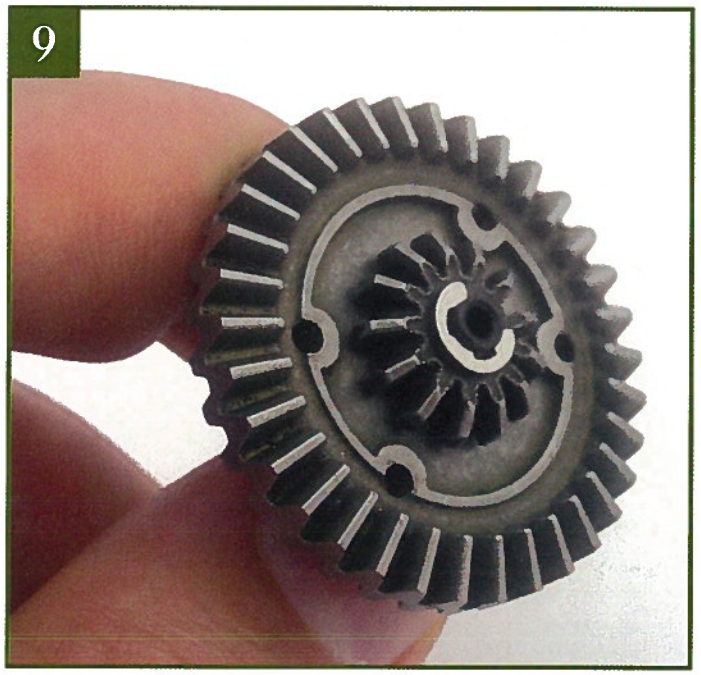


7 Установите ось с двумя малыми сателлитами 10Т в корпус дифференциала. Белые кружки показывают правильное положение концов оси и стального штифта в его гнезде.



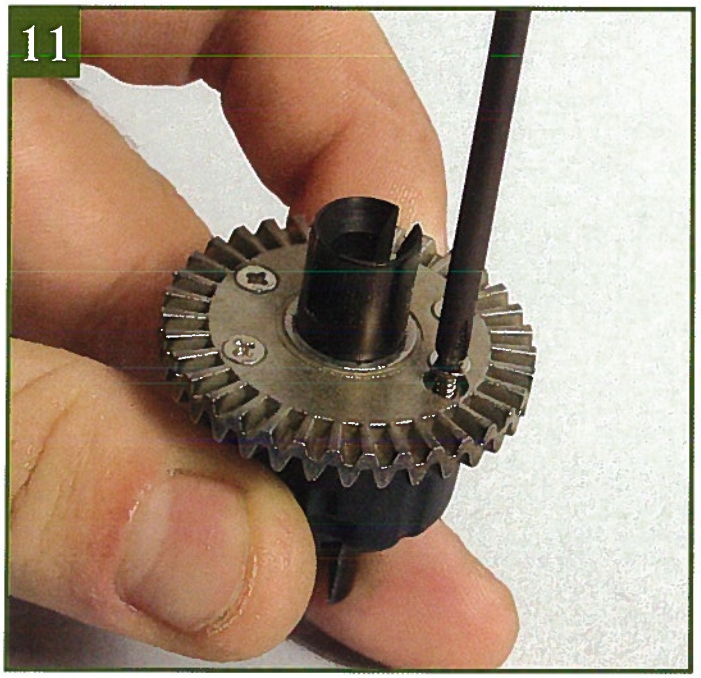
8 Разрежьте ножницами пакетик с маслом для дифференциала и налейте масло в корпус дифференциала до половины его высоты.



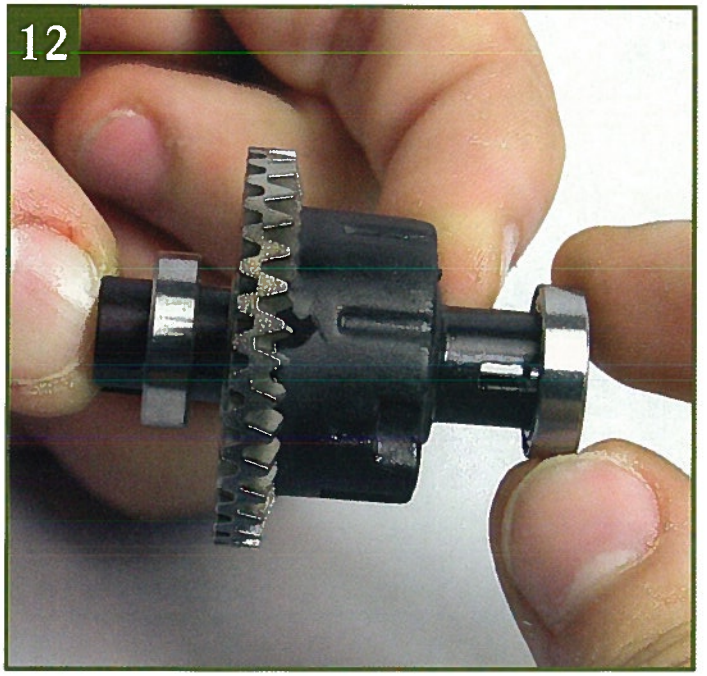


9 Возьмите шестерню дифференциала, прилагавшуюся к выпуску № 4. Определите при помощи фото правильное положение деталей и вставьте в отверстие вторую полуось.

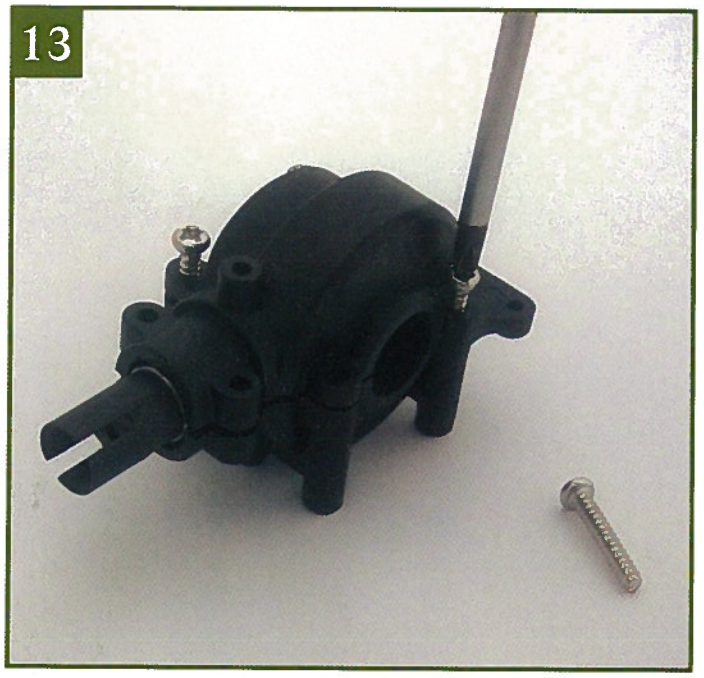
10 Закройте корпус дифференциала с залитым маслом шестерней, дополненной полуосью.



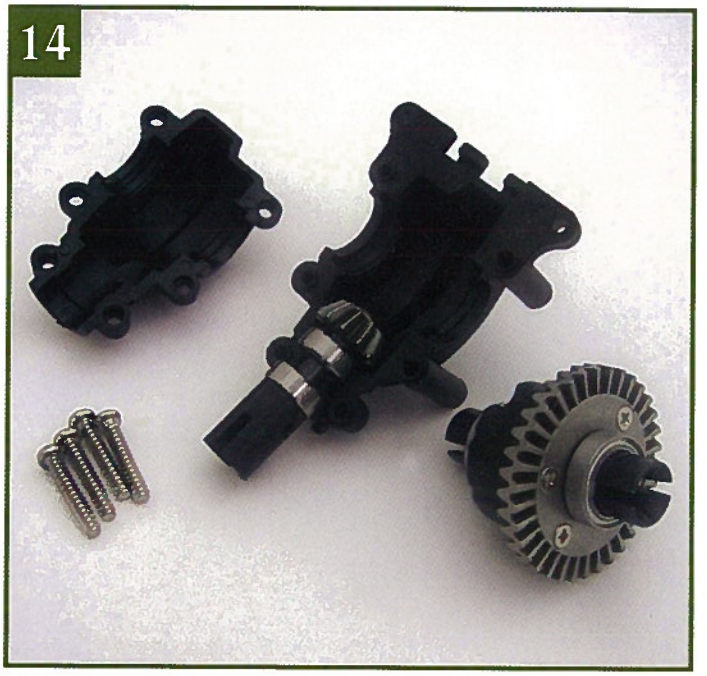
11 Сопоставьте отверстия на шестерне с отверстиями на корпусе дифференциала и соедините их четырьмя саморезами 2×8 мм. С помощью крестовой отвертки затяните саморезы крест-накрест.



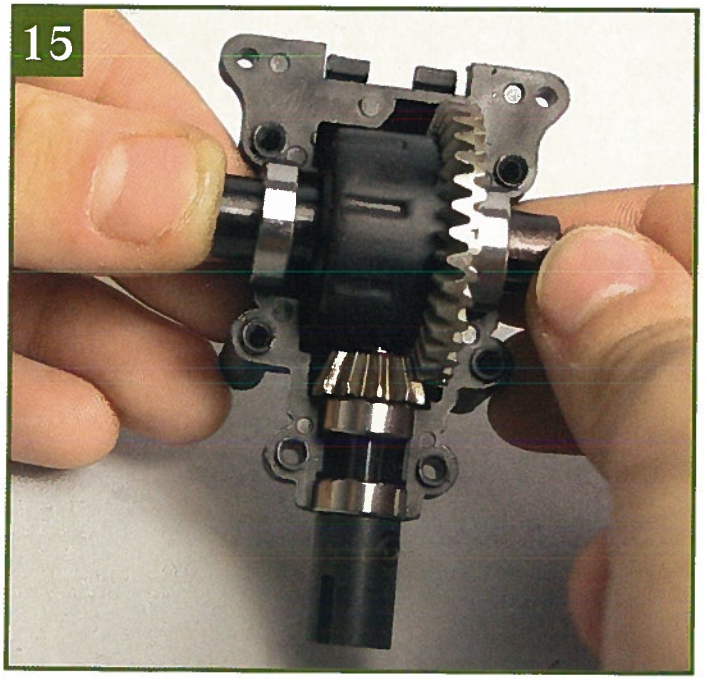
12 Два подшипника, полученные с выпуском № 10, наденьте по одному на каждую полуось.



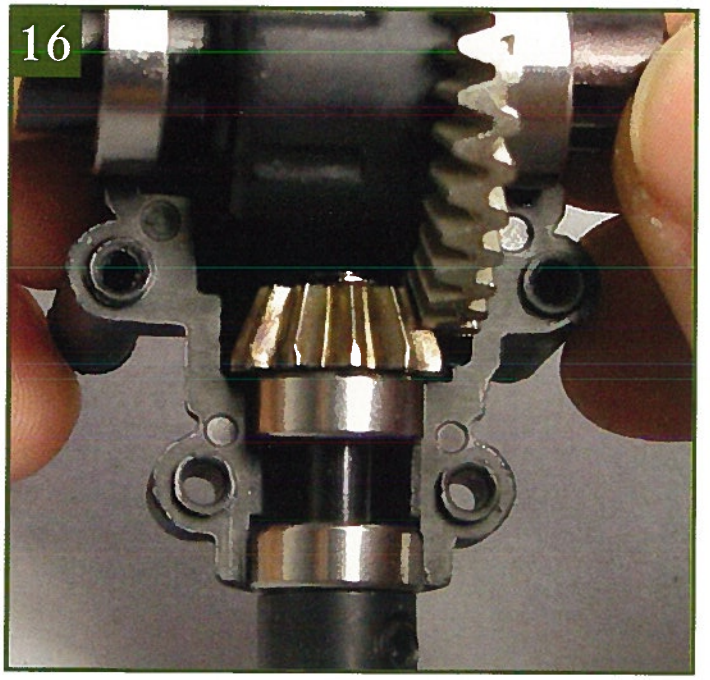
13 В выпуске № 13 (стр. 38) мы провели предварительную сборку картера переднего дифференциала и установили в него основную зубчатую шестерню. Разделите картер дифференциала с помощью крестовой отвертки на две половины.



14 Для продолжения работы нам потребуются: разобранный картер дифференциала с четырьмя саморезами, установленная в нижнюю половину картера основная шестерня и корпус дифференциала в сборе.



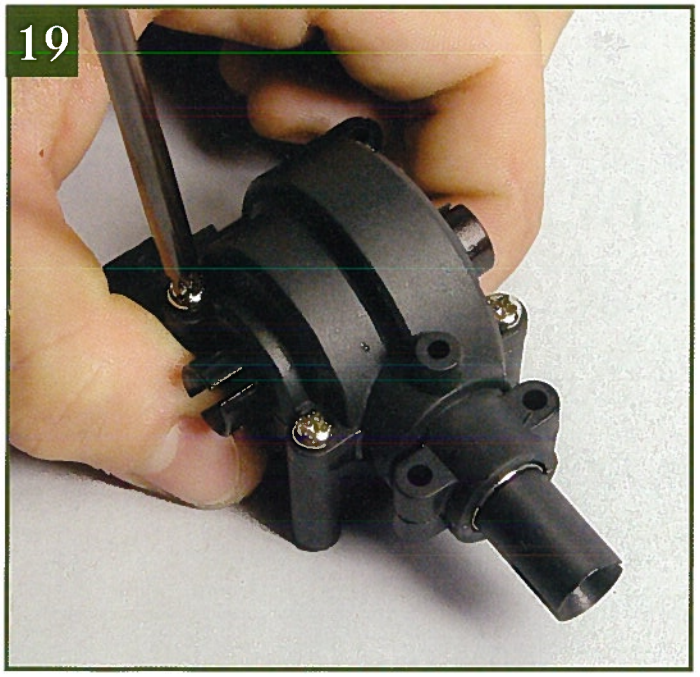
15 Установите корпус дифференциала в нижнюю половину картера, сориентировав детали так, как это показано на фото.



16 Для правильной работы дифференциала зубцы основной шестерни должны плотно прилегать к зубцам шестерни корпуса дифференциала.

17 Возьмите пакетик с остатками масла для дифференциала и смажьте внешнюю поверхность шестерни дифференциала. Закройте пакетик и уберите оставшееся масло в надежное место.

18 Установите верхнюю половину картера дифференциала на нижнюю и совместите отверстия четырех соединительных саморезов.



19 Возьмите маленькую/среднюю крестовую отвертку и затяните четыре соединительных самореза картера дифференциала. Мы советуем вам затягивать их крест-накрест.

20 Сборка первого дифференциала вашей радиоуправляемой гоночной модели завершена. Уберите дифференциал и инструменты в надежное место.

Сборка двухскоростной автоматической коробки передач

Ваш Mercedes C-класса DTM 2008 снабжен двухскоростной автоматической коробкой передач (трансмиссией). Вал и его элементы расположены в центре трансмиссии. Используя прилагающиеся к данному выпуску детали, мы начнем сборку этого интересного устройства.

С этим выпуском вы получили десять новых деталей для сборки вашей радиоуправляемой модели. Это пластиковая шестерня (42 зуба), центральный вал трансмиссии, шайба крепления вариатора коробки передач, подшипник, два стальных штифта и четыре потайных самореза.

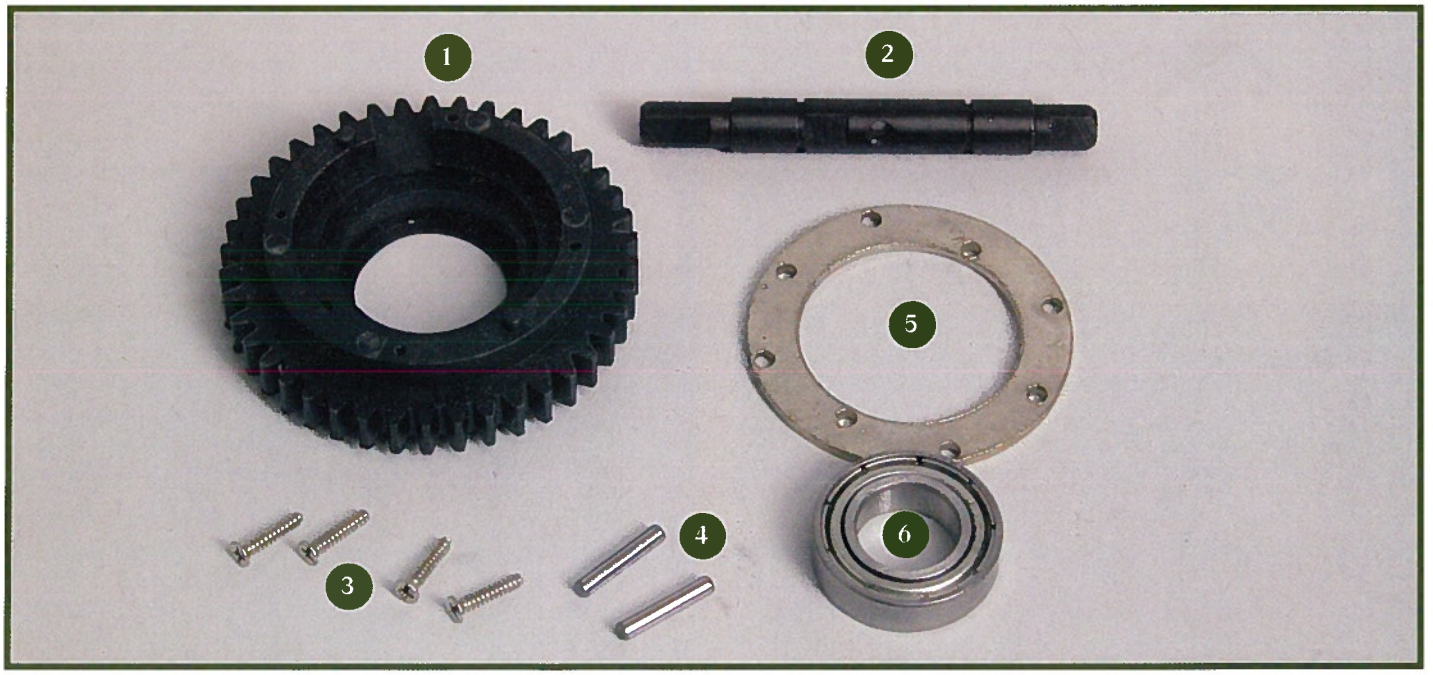
На данном этапе сборки двухскоростной автоматической трансмиссии, имеющем ключевое значение для правильного функционирования модели, нам понадобятся все перечисленные детали за исключением центрального вала трансмиссии. Выполнить сборку несложно: точно следуйте инструкции и не забывайте сверяться с фотографиями.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

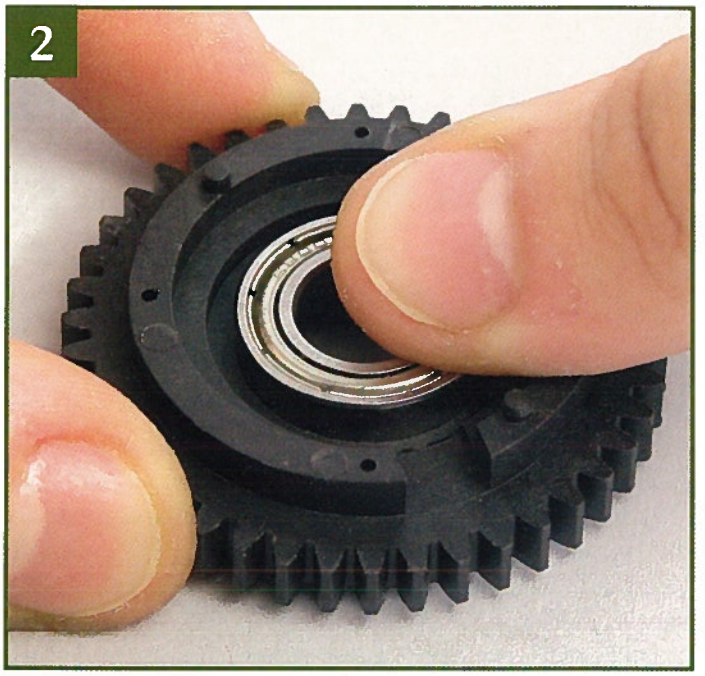
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **РЕЗИНОВАЯ КИЯНКА**

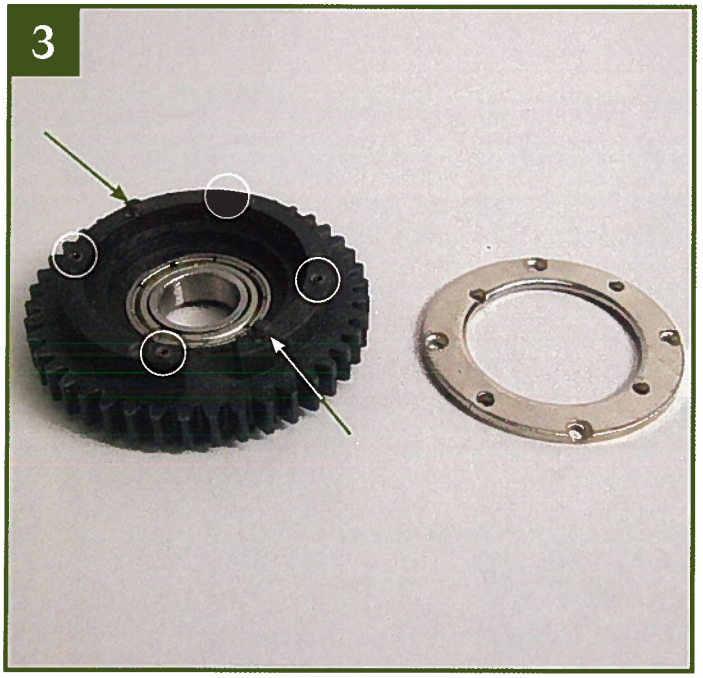
1 Пластиковая шестерня (42 зуба)
2 Центральный вал трансмиссии
3 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 1,6×8 мм (4 шт.)
4 Штифт 2×11 мм (2 шт.)
5 Шайба крепления вариатора коробки передач
6 Подшипник 10×19 мм



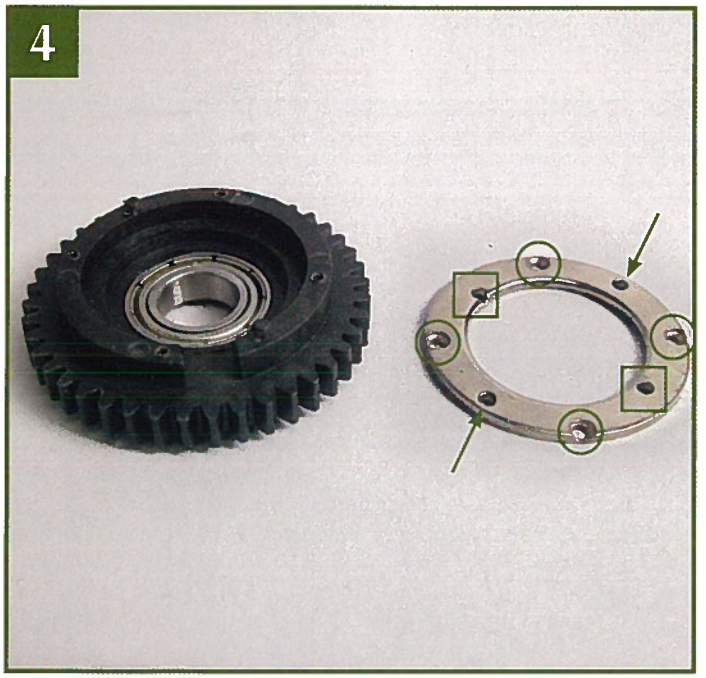
1 Положите на рабочий стол пластиковую шестерню тыльной стороной вверх (см. фото) и вставьте в широкое отверстие по центру подшипник.



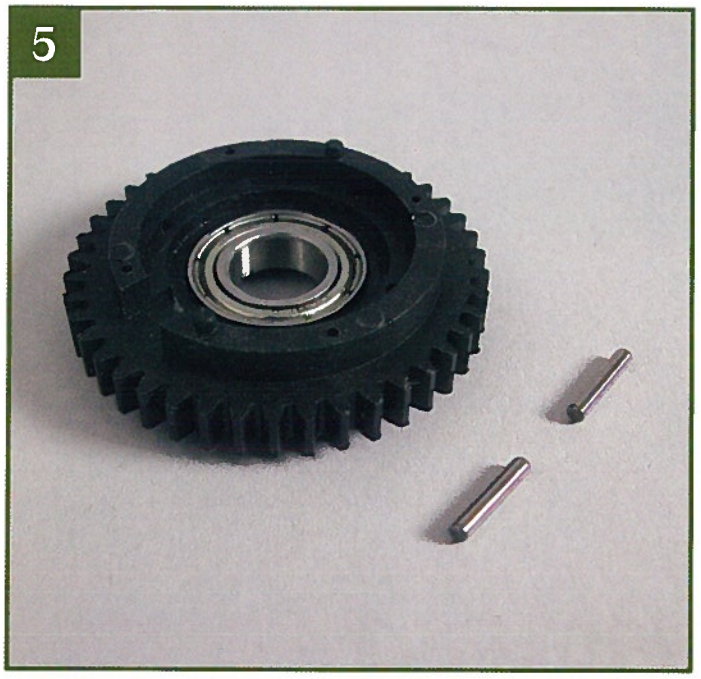
2 Установите подшипник в правильное положение. Для этого необходимо с силой вдавить его в отверстие.



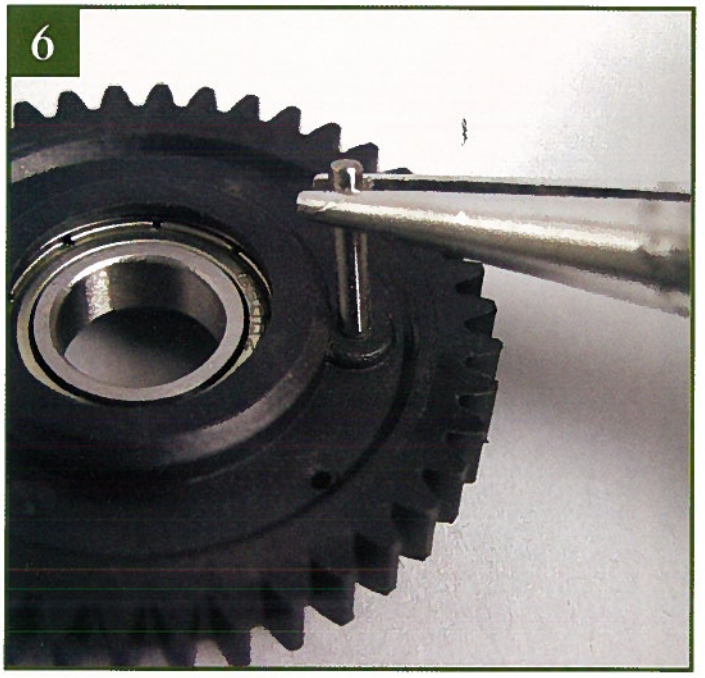
3 Найдите на пластиковой шестерне четыре отверстия под саморезы (обведены белыми кружками). Стрелками на фото показаны два позиционных штифта для правильного расположения шайбы.



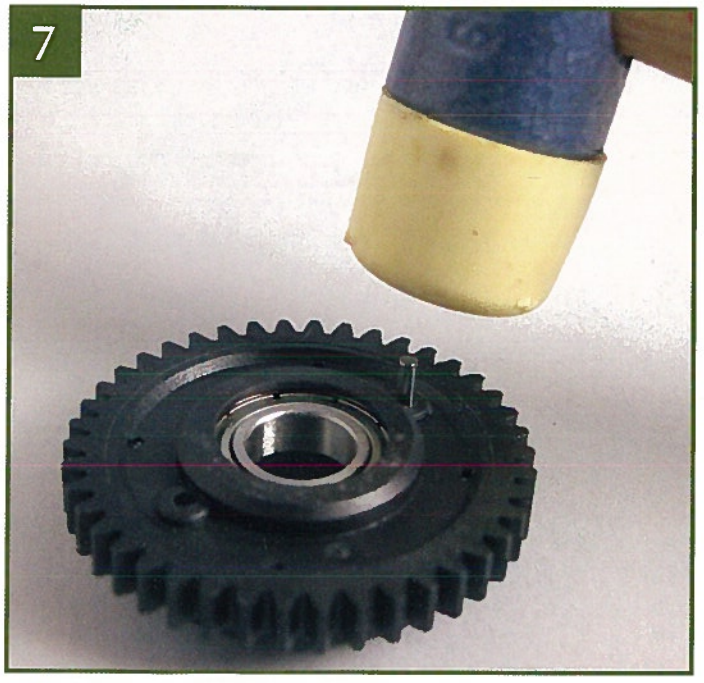
4 На шайбе крепления вариатора коробки передач кружками отмечены отверстия под саморезы, квадратами — отверстия под стальные штифты, стрелки указывают на отверстия для позиционных штифтов.



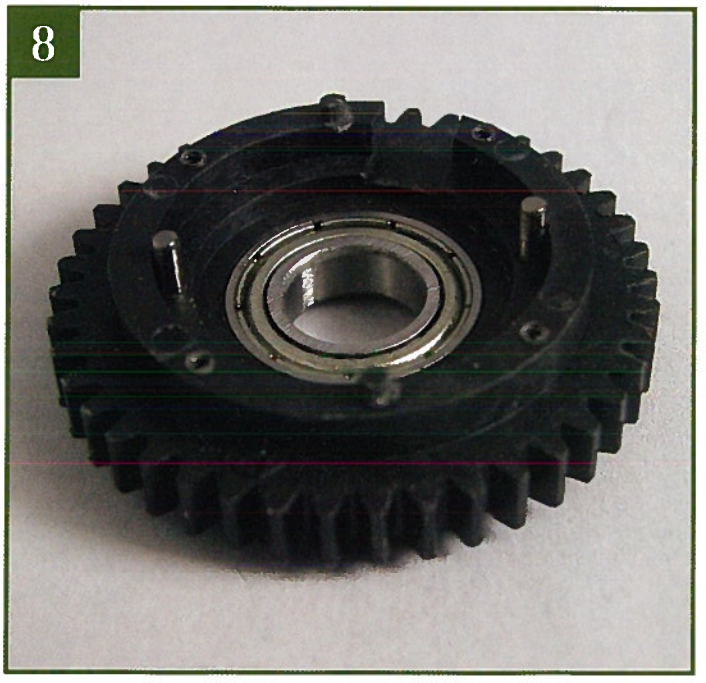
5 Положите пластиковую шестерню на рабочий стол и возьмите два стальных штифта 2x11 мм, полученных вами с данным выпуском.



6 Переверните пластиковую шестерню лицевой стороной и установите оба штифта в соответствующие отверстия. При необходимости воспользуйтесь длинногубцами.

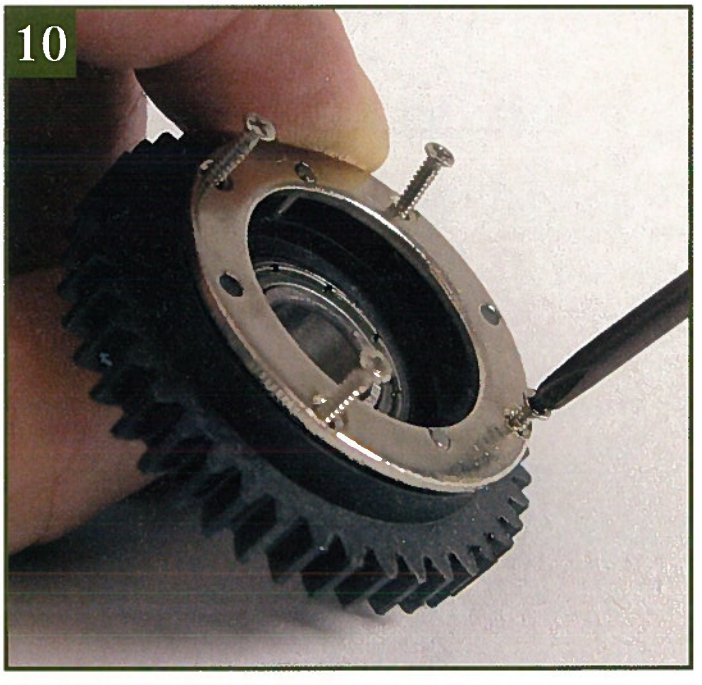


7 Штифты должны зайти в отверстия целиком. Чтобы загнать их в нужное положение, воспользуйтесь резиновой киянкой. Действуйте очень осторожно.

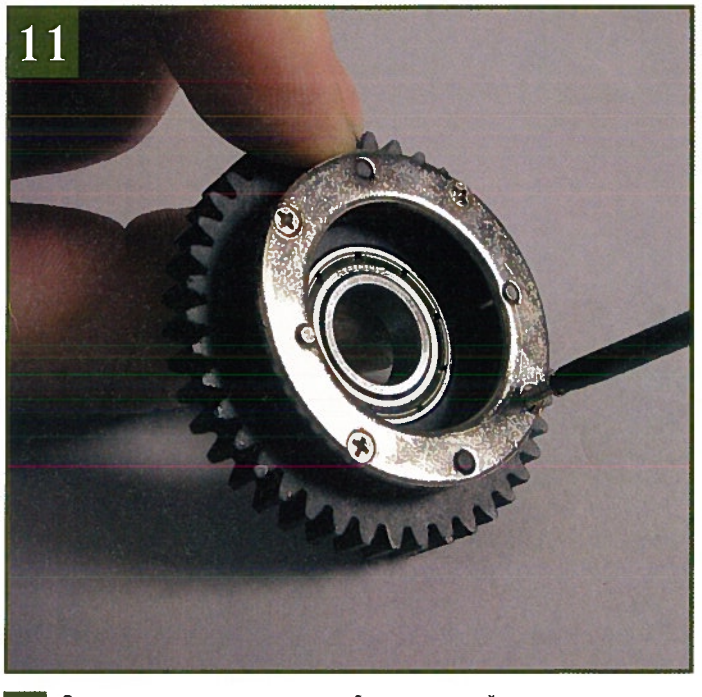


8 На фото вверху показан результат: пластиковая шестерня (тыльной стороной) с двумя стальными штифтами, готовая к установке шайбы крепления вариатора коробки передач.

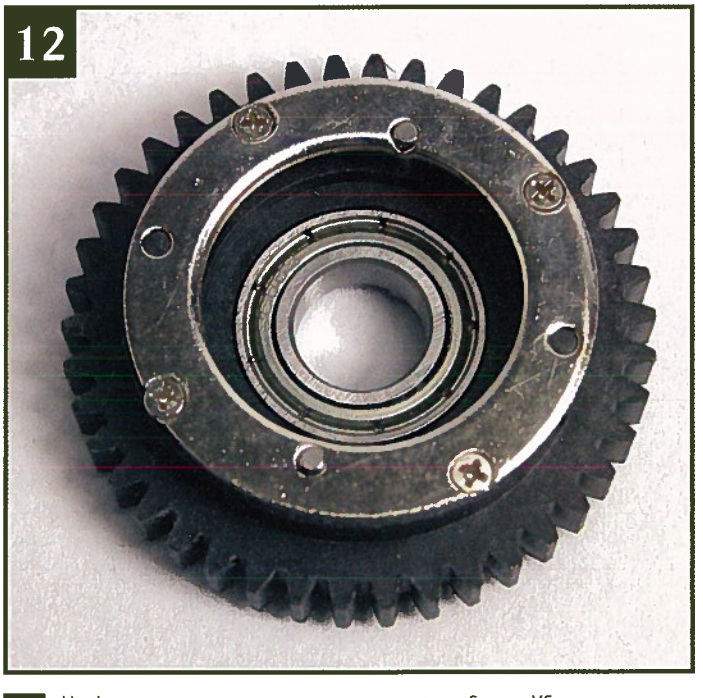
9 Установите шайбу крепления вариатора коробки передач на заднюю сторону пластиковой шестерни. Совместите отверстия под штифты с отверстиями в шайбе. Возьмите прилагающиеся к настоящему выпуску четыре потайных самореза и установите их в соответствующие отверстия.



10 Возьмите отвертку и начните затягивать четыре потайных самореза, делая по несколько оборотов крест-накрест.



11 Затяните саморезы до упора, работая отверткой крест-накрест.



12 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Уберите пластиковую шестерню, центральный вал трансмиссии (не использованный на этом этапе) и инструменты в надежное место.

Сборка переднего бампера и передней подвески

С этим выпуском вы получили планки крепления бампера, передние направляющие крепления нижних рычагов, стойку крепления передней бабочки и правый рулевой кулак. Мы соберем передний бампер и приступим к сборке передней подвески.

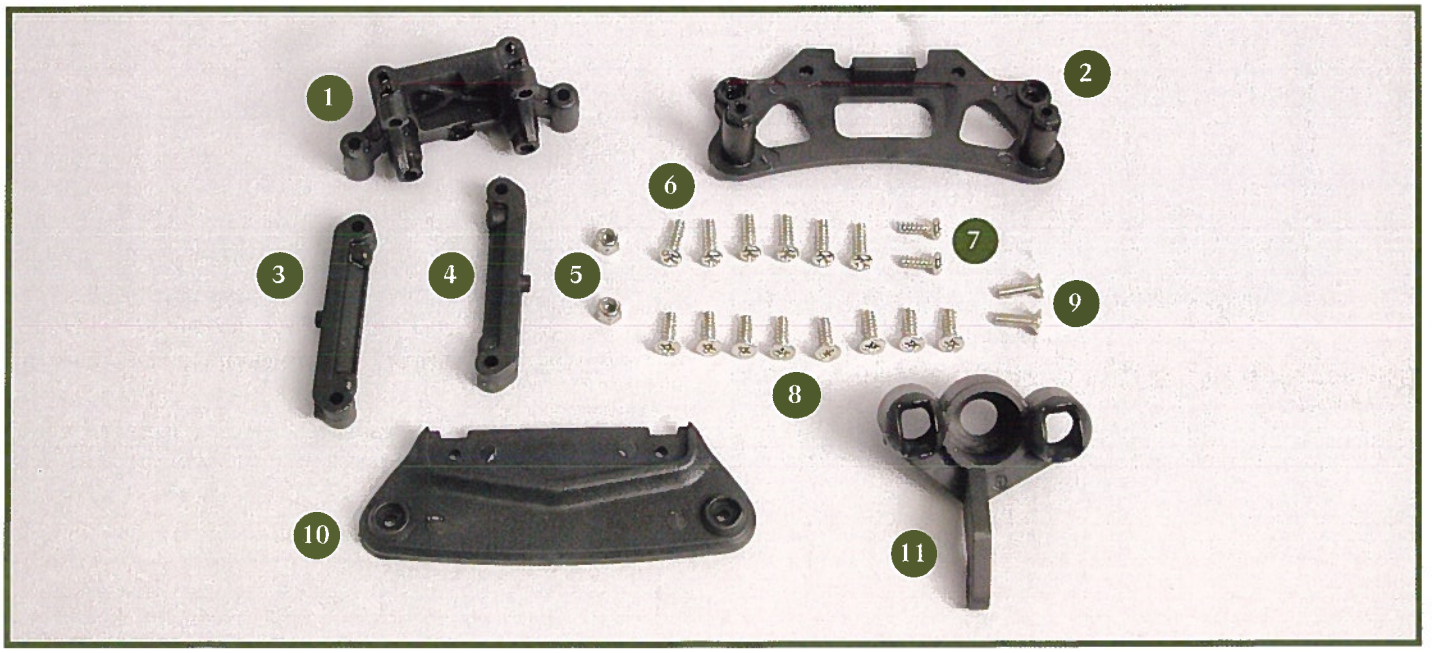
Каково предназначение деталей, полученных с данным выпуском? Верхняя и нижняя планки крепления бампера нужны для фиксации бампера на раме; правый рулевой кулак устанавливается на переднюю правую сторону подвески; другие детали относятся к первому дифференциалу. Этот этап сборки вашей радиоуправляемой модели достаточно сложный. Вам предстоит смонтировать верхнюю и нижнюю планки крепления бампера, установить стойку крепления передней бабочки и амортизаторы. Детали, которые не будут использованы на этом этапе сборки, следует убрать в надежное место – они понадобятся нам позже.

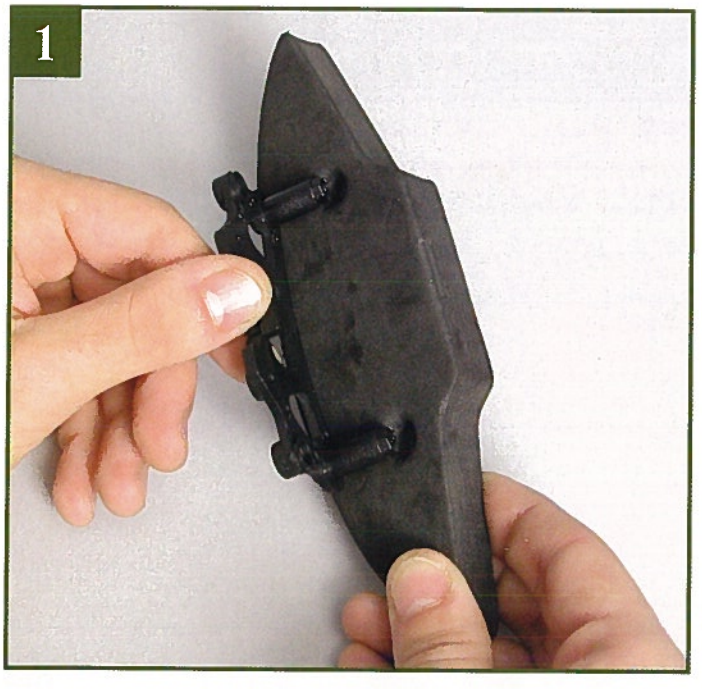
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Стойка крепления передней бабочки
2 Верхняя планка крепления бампера
3 Передняя направляющая крепления нижних рычагов (1)
4 Передняя направляющая крепления нижних рычагов (2)
5 Гайка с нейлоновой вставкой М3 (2 шт.)
6 Саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (6 шт.)
7 Саморезы с крестообразным шлицем 3×8 мм (2 шт.)
8 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (8 шт.)
9 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)
10 Нижняя планка крепления бампера
11 Передний правый рулевой кулак





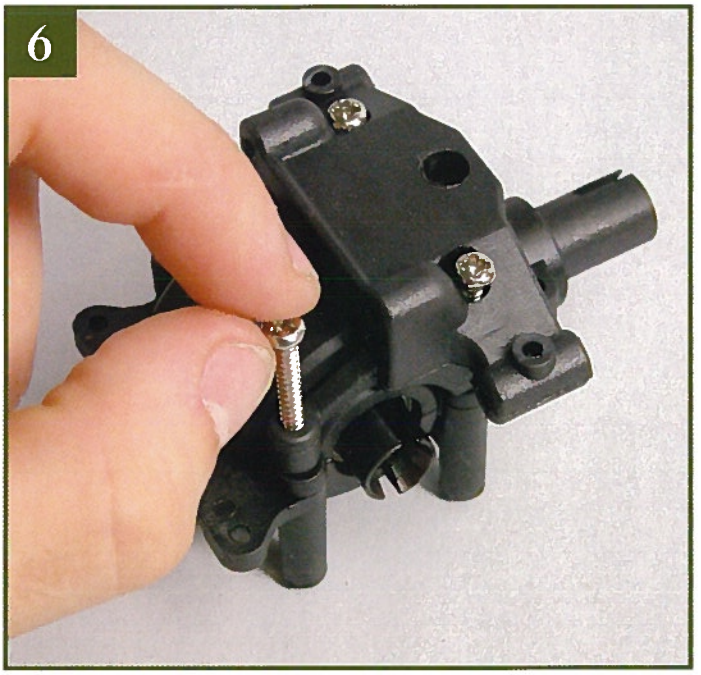
1 Возьмите бампер, полученный вами с выпуском № 1, и верхнюю планку крепления бампера, полученную с этим номером, и соедините их. Два штырька верхней планки должны войти в соответствующие пазы бампера.

2 Переверните детали так, чтобы низ оказался наверху («вверх ногами»), и установите на бампер нижнюю планку крепления. Вставьте в соответствующие отверстия на планке два самореза 3×10 мм и затяните их на пару оборотов.

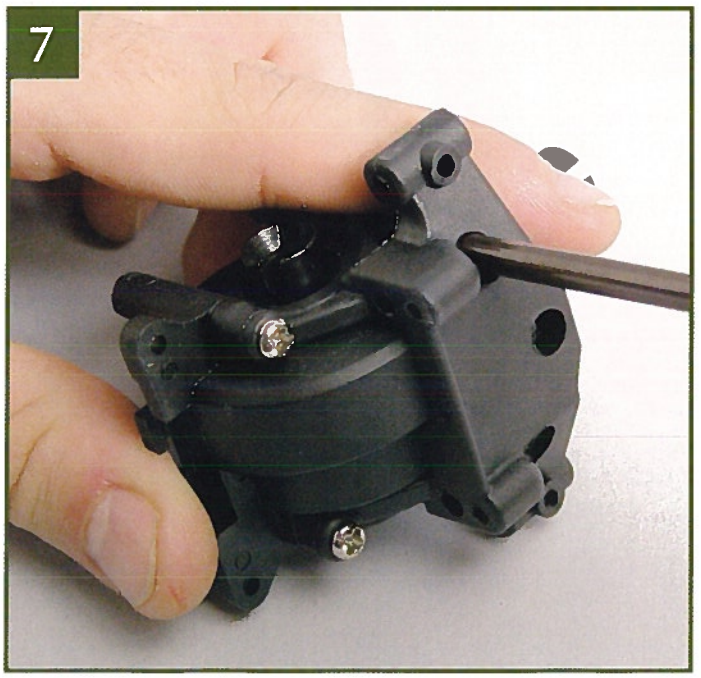
3 Возьмите маленькую/среднюю крестовую отвертку и затяните саморезы с крестообразным шлицем до упора, чтобы они крепко держали передний бампер.

4 Так выглядит результат данного этапа сборки. Передний бампер вашей модели готов. Уберите его в надежное место. Он понадобится нам позднее.

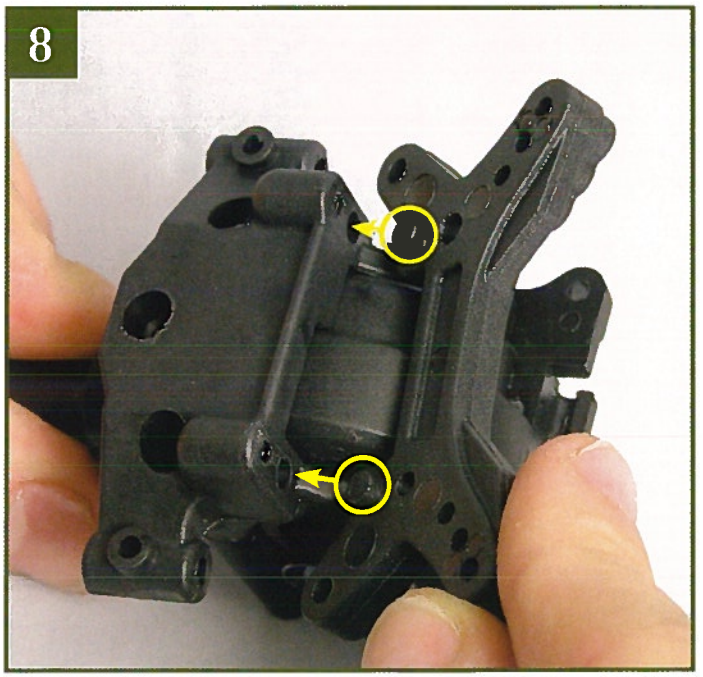
5 Теперь займемся первым дифференциалом, который мы собирали в № 18. Воспользуйтесь отверткой, чтобы выкрутить четыре самореза, присоединяющие коробку передач.



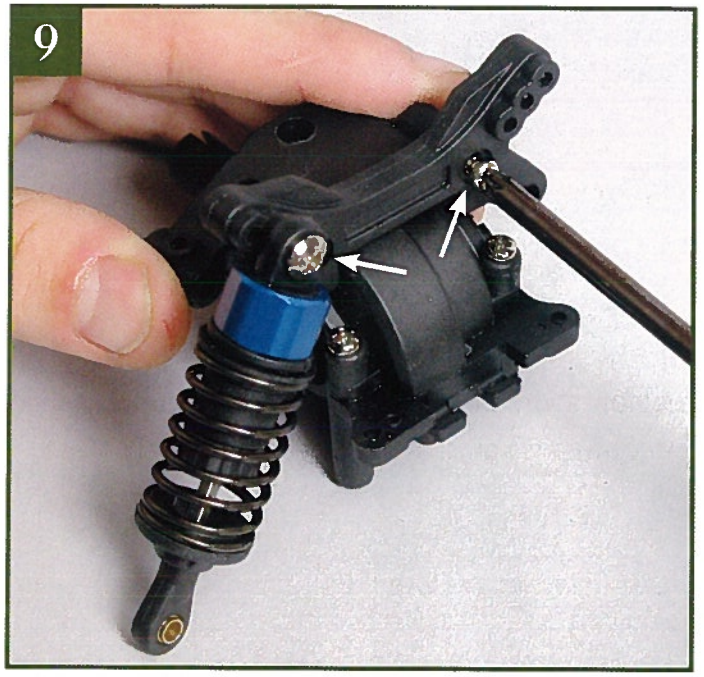
6 Возьмите полученную с этим выпуском стойку крепления передней бабочки и установите ее на верхнюю половину коробки передач, как показано на фото. Установите на место выкрученные саморезы.



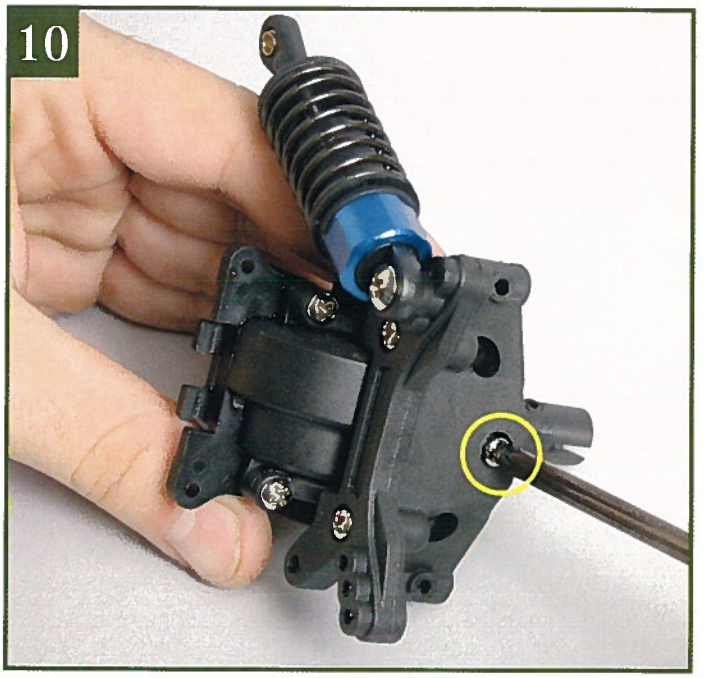
7 Воспользуйтесь маленькой/средней крестовой отверткой, чтобы затянуть саморезы. Не перетягивайте их, чтобы не сорвать резьбу гнезда.



8 В № 4 мы установили амортизатор на переднюю бабочку. Установите бабочку на соответствующую позицию, загнав два штырька (желтые кружки) в отверстия (по стрелке) на стойке крепления передней бабочки.



9 Установите два потайных самореза 3×10 мм в отверстия (белые стрелки) на передней бабочке, чтобы прикрепить ее к стойке. Воспользуйтесь маленькой/средней крестовой отверткой, чтобы осторожно затянуть винты.



10 Вставьте саморез 3×8 мм в отверстие по центру переднего дифференциала, отмеченное желтым кружком. Затяните его при помощи отвертки. Сборка стойки передней бабочки завершена.

11 Возьмите второй амортизатор и болт с шаровой головкой из выпуска № 17. Используя болт, установите амортизатор на переднюю бабочку.

12 На фото показан результат данного этапа сборки. Уберите деталь в сборе и все неиспользованные детали и инструменты в надежное место.

Рама вашей радиоуправляемой модели

С этим выпуском вы получили одну крупную и очень важную деталь вашего радиоуправляемого болида Mercedes C-класса DTM 2008 – раму. Мы установим на раму дифференциал и амортизаторы передней оси.

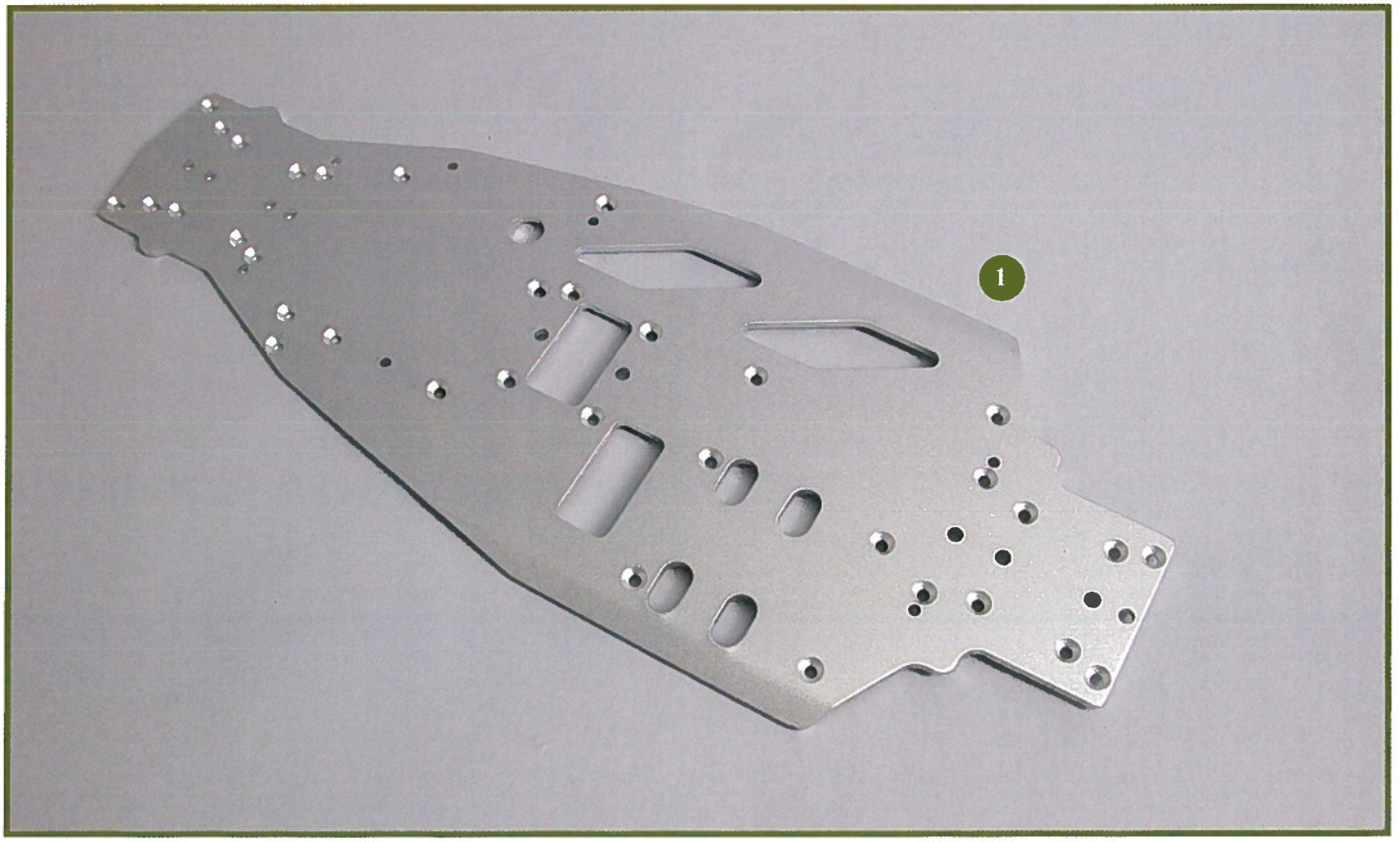
Рама вашей радиоуправляемой модели представляет собой тонкую пластину из алюминиевого сплава, отличающуюся легкостью и высокой прочностью. На нижней стороне рамы сделаны углубления под головки потайных саморезов, что позволяет сохранить днище ровным, без выступов. На этом этапе сборки нам предстоит установить на раму элементы первого (переднего) дифференциала и передние амортизаторы. Выполнив эту операцию, вы увидите, как ваша модель постепенно начнет приобретать очертания настоящего автомобиля.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

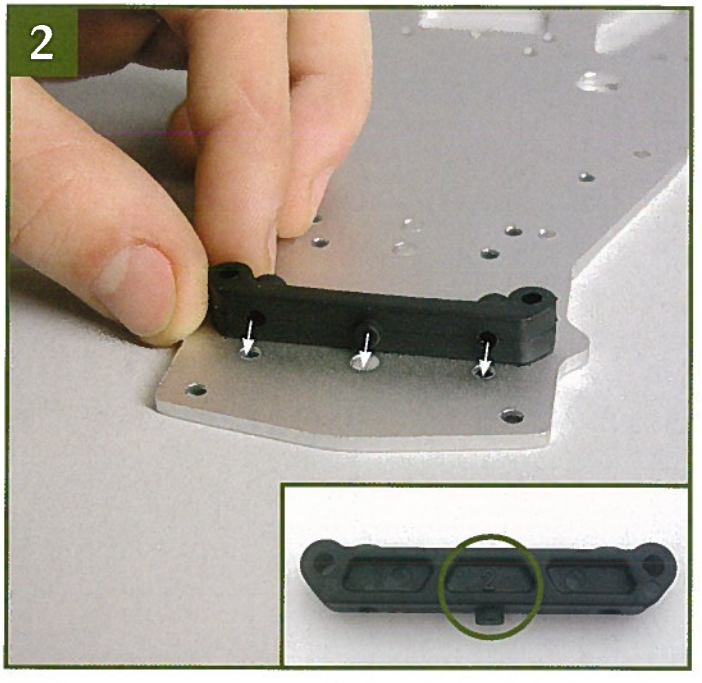
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

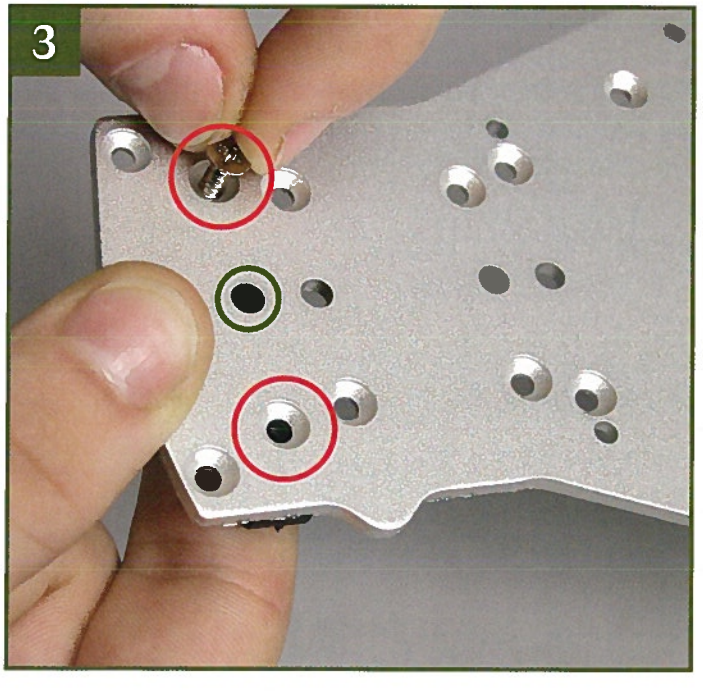
1 Рама



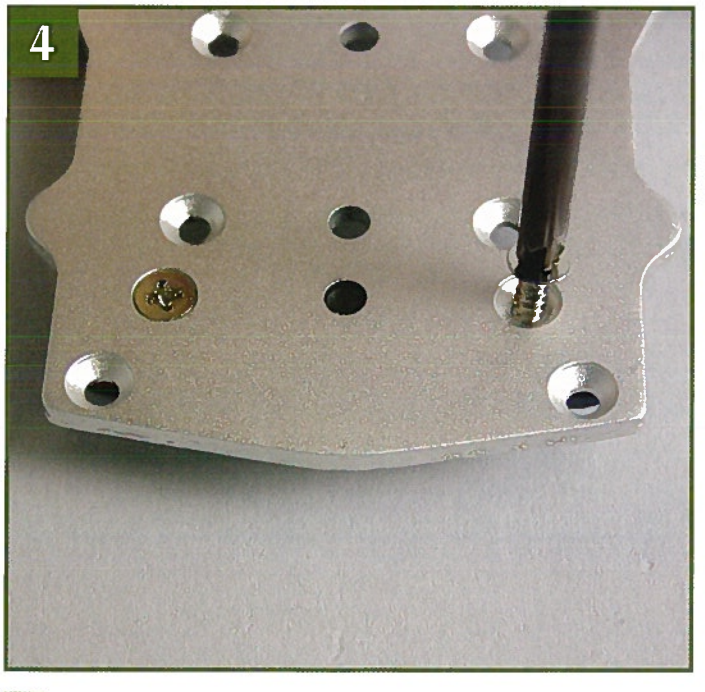
1 Возьмите две передние направляющие крепления нижних рычагов и четыре потайных самореза 3×10, полученные вами с выпуском № 20 (см. № 20, стр. 61, поз. 3, 4 и 8). Детали показаны на фото.



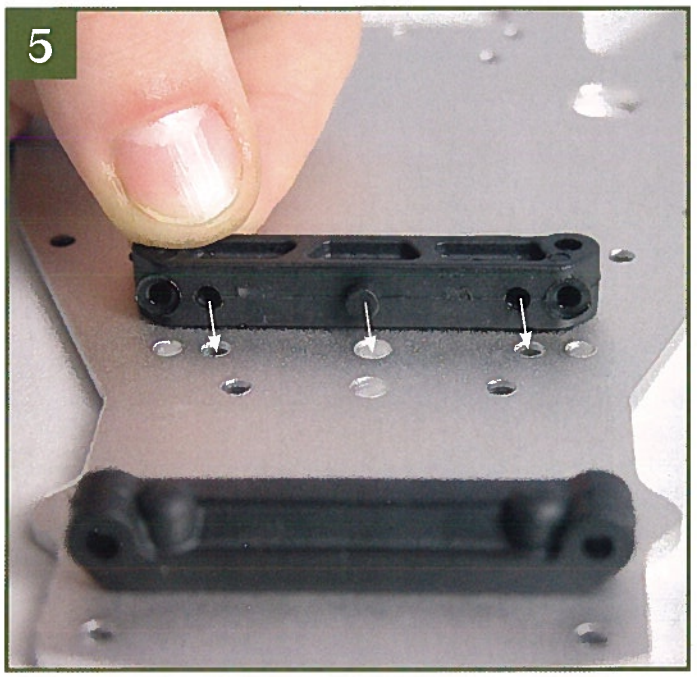
2 Установите на переднюю часть рамы переднюю направляющую, отмеченную отштампованной цифрой «2» на внутренней стороне детали (направляющая-2). Белые стрелки указывают, где именно следует произвести установку.



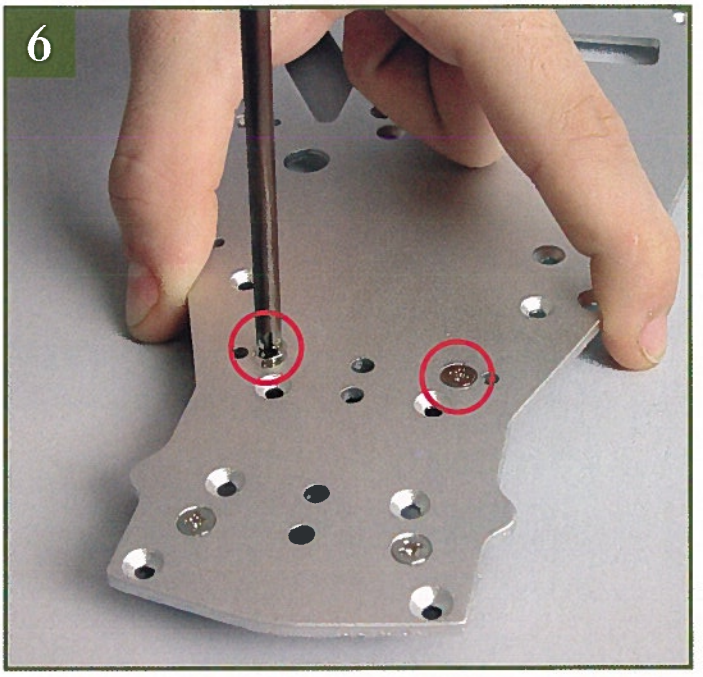
3 Переверните раму и заведите короткий центральный штырь передней направляющей-2 в отверстие, обведенное зеленым кружком. Затем возьмите два самореза 3×10 и установите их в отверстия, обведенные красным.



4 Затяните саморезы при помощи отвертки. Как видите, благодаря углублениям на нижней стороне рамы головки саморезов находятся на одном уровне с днищем.

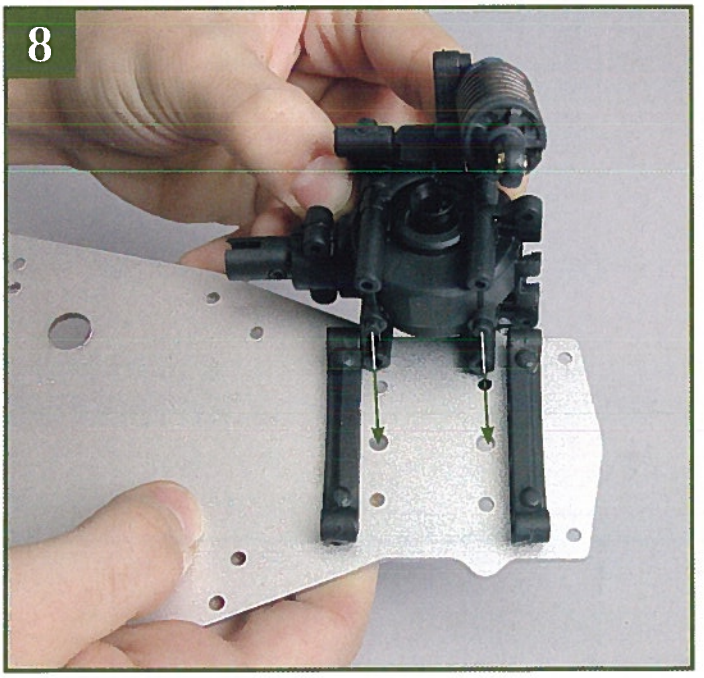


5 Установите переднюю направляющую-1 на верхнюю сторону рамы. Белые стрелки указывают, где именно следует произвести установку. На фото показано правильное расположение направляющих относительно друг друга.

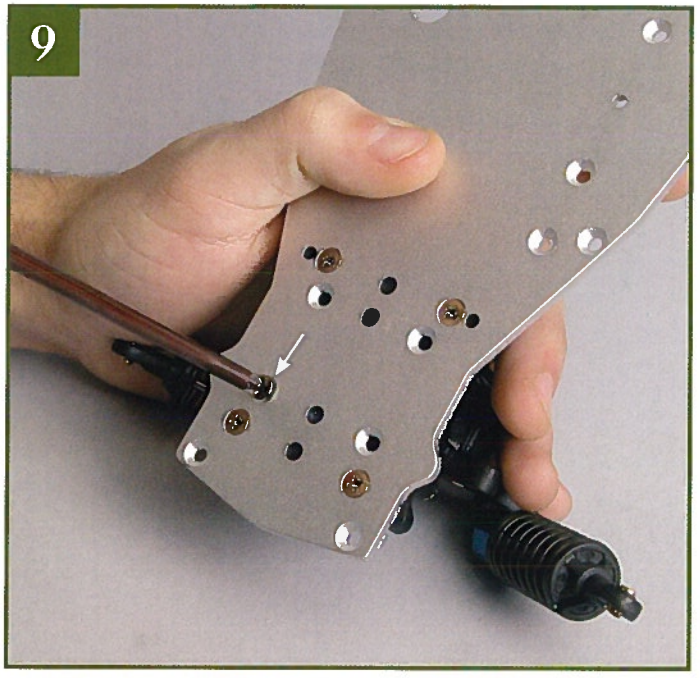


6 Переверните раму и зафиксируйте направляющую-1 при помощи двух потайных саморезов 3×10. Саморезы следует установить в отверстия, отмеченные красным, и затянуть отверткой.

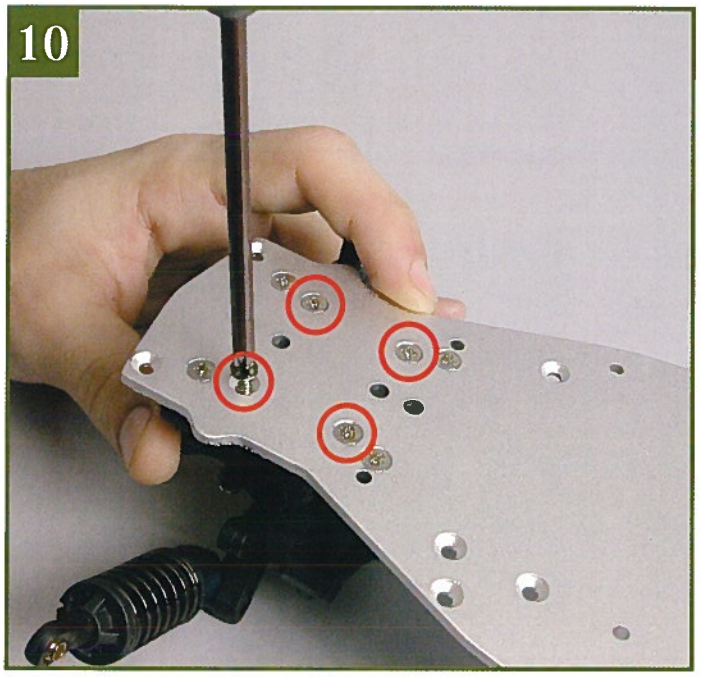
7 На этой фотографии вы видите переднюю часть рамы с установленными направляющими. Сравните свою раму с показанной на фото и удостоверьтесь в их идентичности.



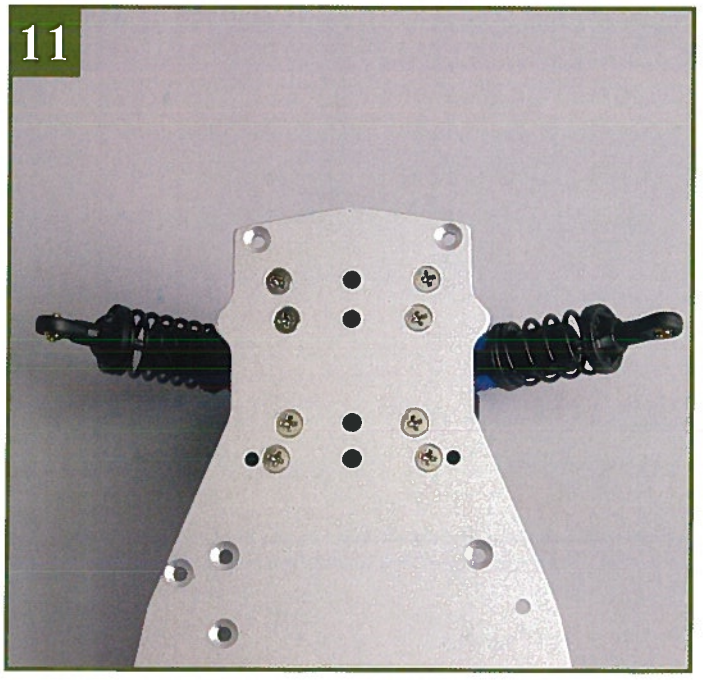
8 Возьмите передний дифференциал в сборе, подготовленный вами в № 20, и четыре потайных самореза 3×10 (№ 20, стр. 61, поз. 8). Установите дифференциал на шасси, как показано на фото.



9 Переверните раму вверх ногами, чтобы обеспечить себе доступ к нижней стороне. Придерживая одной рукой дифференциал и амортизаторы, затяните первый потайной саморез 3×10 и закрепите дифференциал на шасси.



10 Затем вставьте и затяните оставшиеся три потайных самореза 3×10. Передний дифференциал должен удерживаться четырьмя саморезами, установленными на позициях, обведенных красным.



11 На фото показано, как должна выглядеть нижняя сторона рамы. Головки потайных саморезов не должны выступать над поверхностью рамы.

12 Данный этап сборки завершен. Передний дифференциал с амортизаторами закреплен на раме вашей радиоуправляемой гоночной модели.

Установка на раму направляющих задних рычагов подвески

С этим номером журнала вы получили набор деталей для задней оси вашей радиоуправляемой модели – стойку крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески, задние кулаки и саморезы. Сегодня мы установим на раму направляющие задних нижних рычагов подвески.

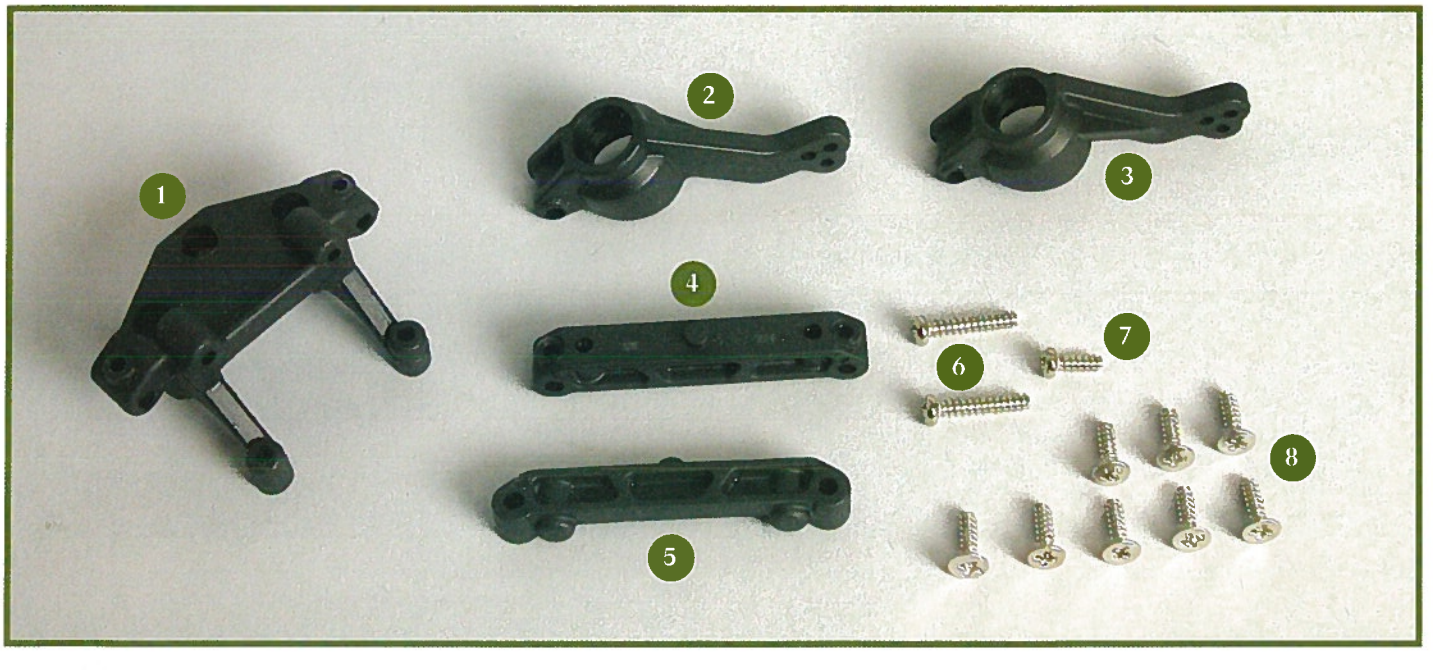
К выпуску № 22 прилагается шестнадцать новых деталей задней оси вашей радиоуправляемой модели: два задних кулака подвески, стойка крепления задней бабочки, направляющие задних нижних рычагов подвески и одиннадцать саморезов. Сегодня мы установим направляющие задних нижних рычагов подвески на раму. При сборке обратите особое внимание на положение устанавливаемых деталей.

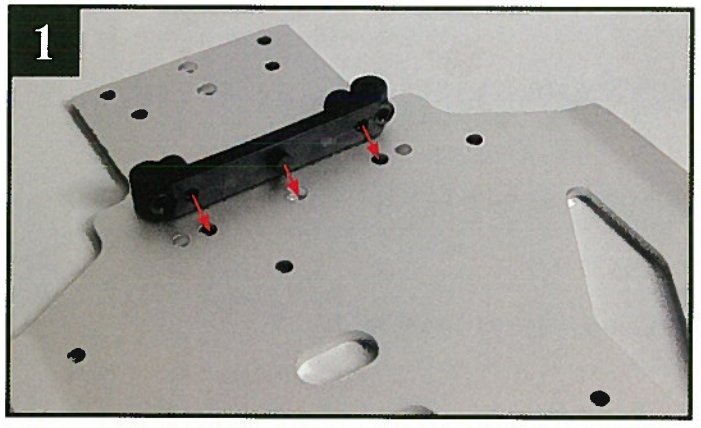
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

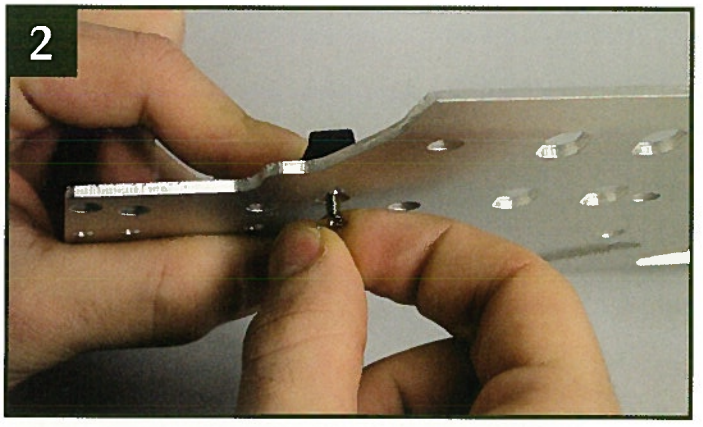
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Стойка крепления задней бабочки
2 Задний кулак подвески (левый)
3 Задний кулак подвески (правый)
4 Направляющая-1 задних нижних рычагов подвески
5 Направляющая-2 задних нижних рычагов подвески
6 Саморезы с крестообразным шлицем 3×15 мм (2 шт.)
7 Саморез с крестообразным шлицем 3×8 мм
8 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×10 мм (8 шт.)

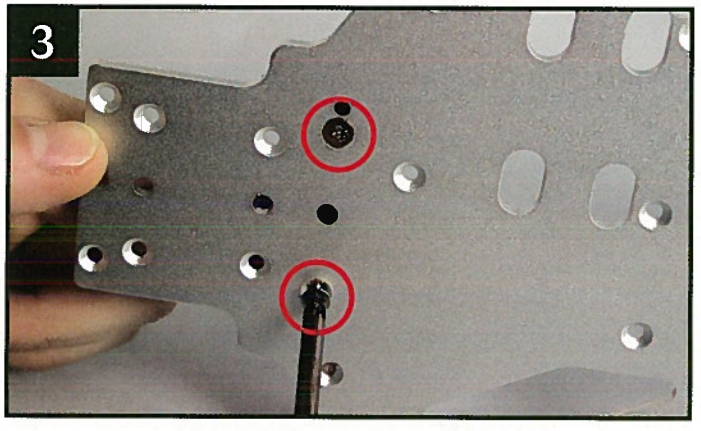




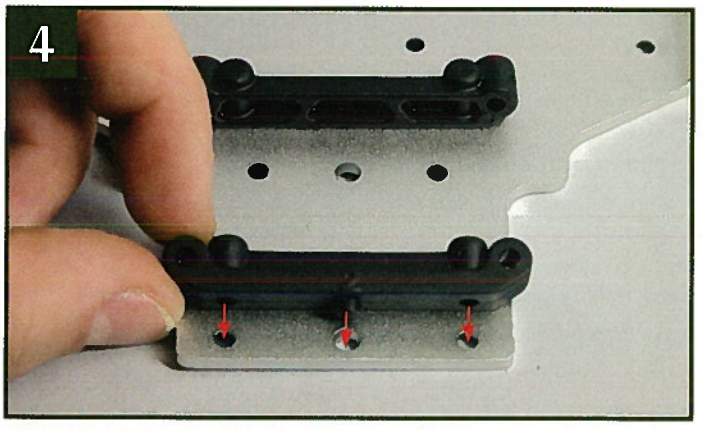
1 Положите раму верхней стороной кверху. Установите направляющую-1 задних нижних рычагов подвески (она отличается от направляющей-2 меньшей длиной и четырьмя отверстиями в нижней части) на указанную позицию.



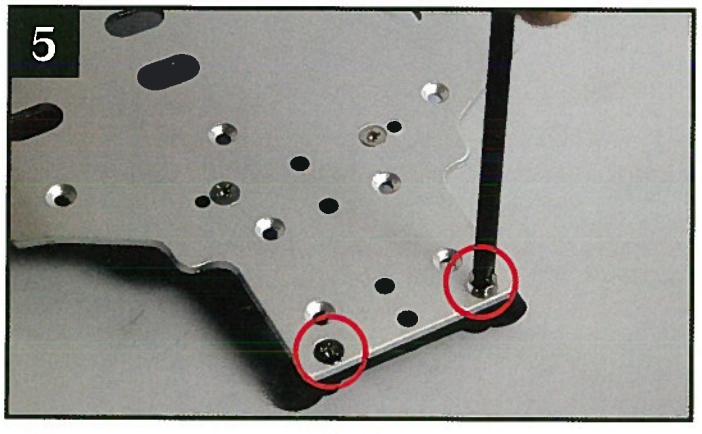
2 Заведите направляющую-1 в соответствующие отверстия на раме, отмеченные красными стрелками на фото 1. Вставьте в нижнюю часть направляющей сквозь отверстия в раме два потайных самореза 3×10.



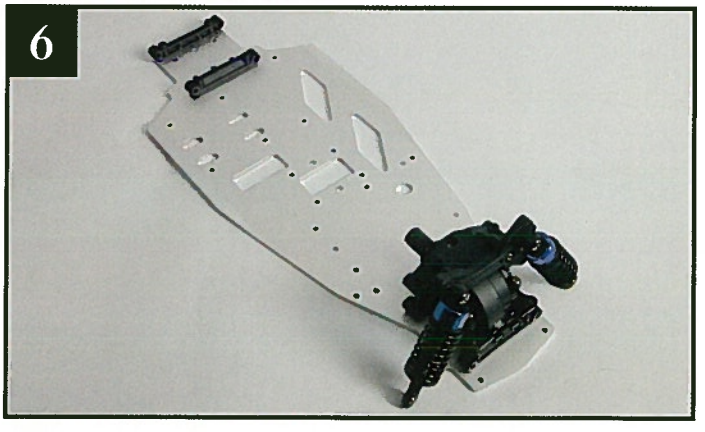
3 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть саморезы, установленные в обведенные красным отверстия, и жестко закрепить направляющую на раме.



4 Переверните раму. Установите направляющую-2 задних нижних рычагов подвески в пазы на раме, отмеченные красными стрелками.



5 Возьмите два потайных самореза 3x10 и вставьте их сквозь обведенные красным отверстия в раме. Затяните саморезы при помощи отвертки.



6 На фото показан результат сборки. Удостоверьтесь, что все компоненты установлены правильно и уберите раму в надежное место.

Сборка передней левой стороны подвески

С этим выпуском вы получили четыре новые детали для вашей модели Mercedes C-класса DTM 2008 1:10. Эти детали нам пока не понадобятся. Сегодня мы займемся сборкой передней левой стороны подвески.

С этим выпуском вы получили четыре новые детали для вашей полноприводной модели Mercedes C-класса DTM 2008 1:10. Это кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и небольшой стальной штифт. Кость привода соединяет колеса с трансмиссией посредством полуоси. Каждое колесо жестко закрепляется на полуоси при помощи шестигранника крепления колеса и штифта.

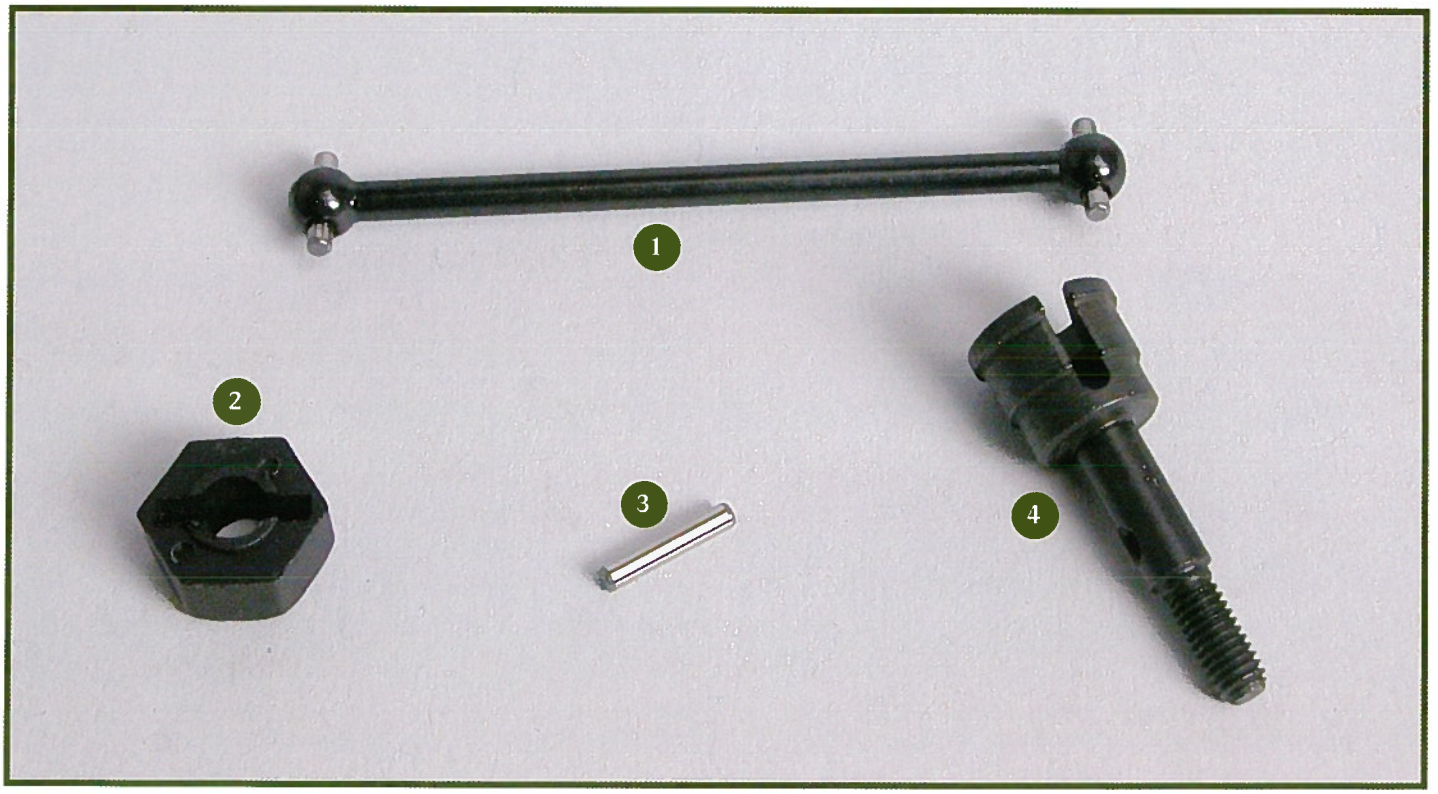
Точно такой же набор деталей шел с выпуском № 9, поскольку соединение всех четырех колес с трансмиссией производится одинаково. Для сборки эти детали нам пока не понадобятся, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Сегодня мы проведем сборку передней левой стороны подвески.

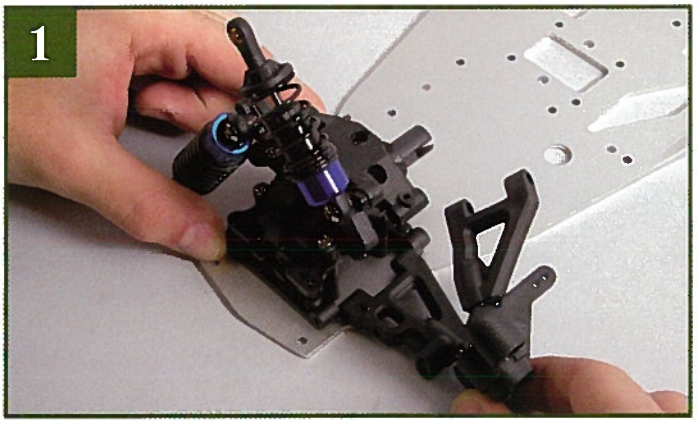
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

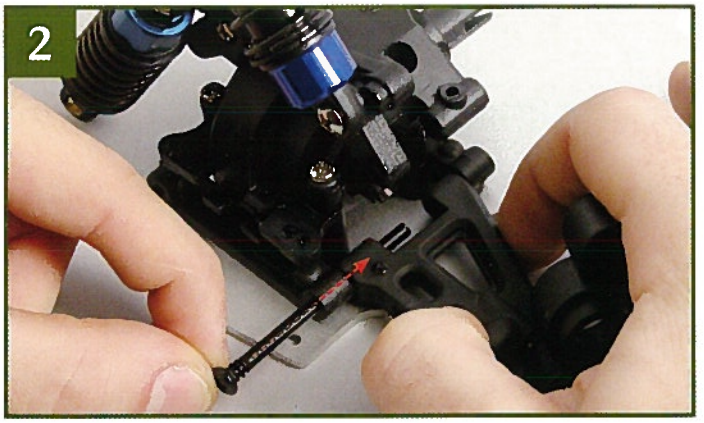
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Кость привода
2 Шестигранник крепления колеса
3 Штифт
4 Полуось

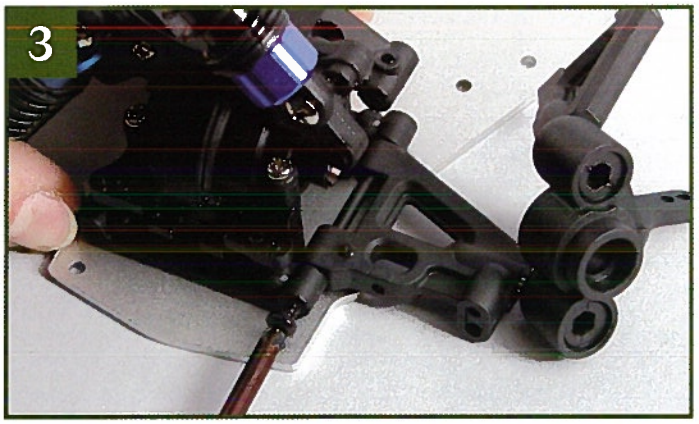




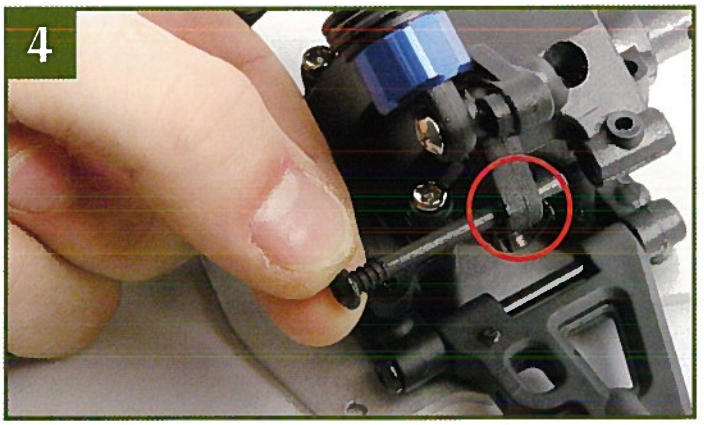
1 Возьмите раму с передним дифференциалом в сборе (см. выпуск № 21) и левую часть передней подвески, собранную нами в выпуске № 7 (стр. 23–24). Установите левую часть передней подвески так, как показано на фото.



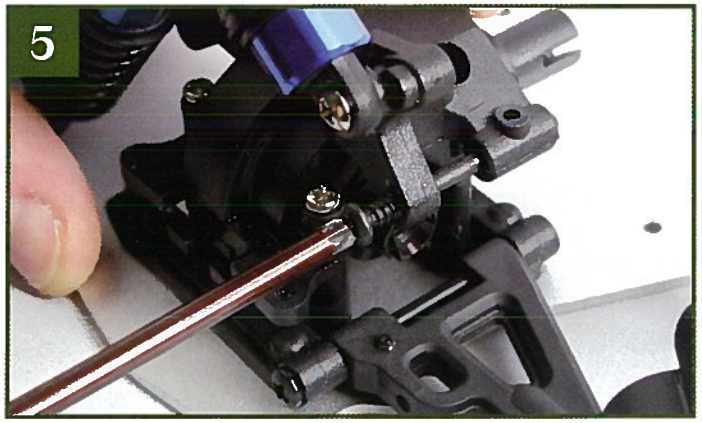
2 Заведите передний нижний рычаг подвески между направляющими и вставьте длинный винт крепления нижнего рычага (выпуск № 7, деталь 6 из перечня на стр. 23) в отверстие передней направляющей.



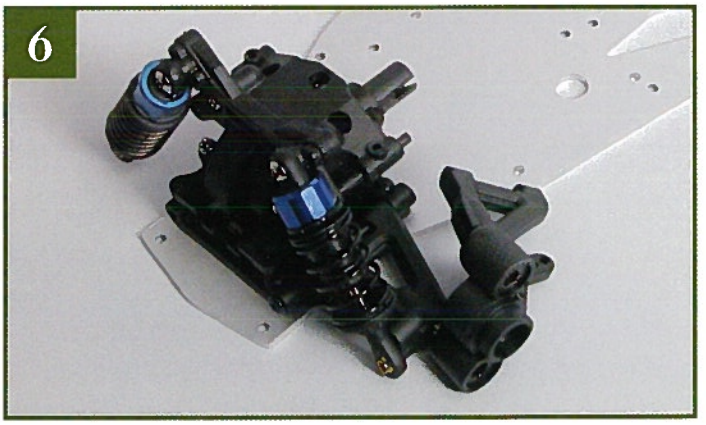
3 У винта есть часть с резьбой. Используя отвертку, затяните винт и протолкните его через отверстия рычага подвески и задней направляющей.



4 Возьмите короткий винт крепления верхнего рычага передней подвески, полученный с выпуском № 7 (деталь 5 из перечня на стр. 23), и протолкните его вручную в отверстие на стойке крепления амортизаторов, обведенное красным.



5 Заверните винт при помощи отвертки на несколько оборотов. Не затягивайте его – мы проводим предварительную сборку.



6 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Сравните его с тем, что получилось у вас.

Завершение сборки передней левой стороны подвески

Трансмиссия радиоуправляемой модели состоит из множества элементов. В движении каждый из них производит трение. Минимизировать потери, вызванные трением, помогают подшипники разного размера.

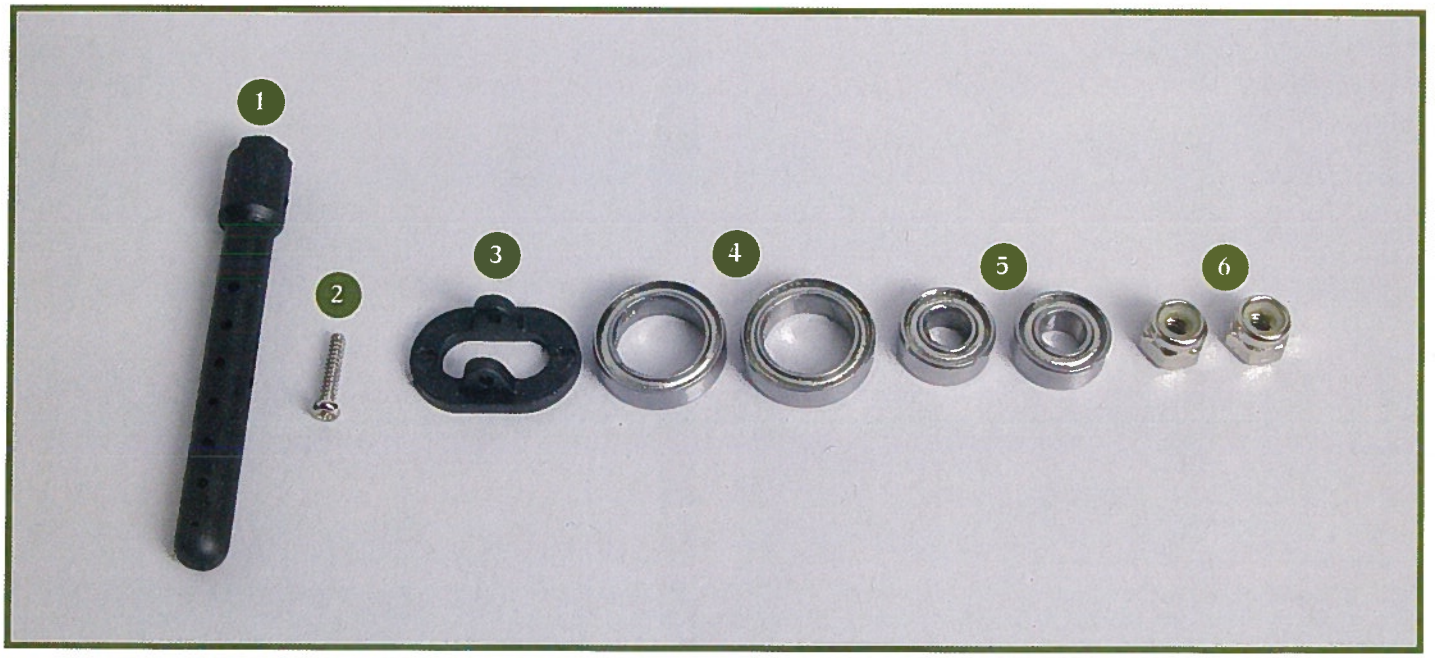
С этим выпуском вы получили девять новых деталей вашей радиоуправляемой модели. Три из них – передняя стойка кузова, шайба и саморез 2×10 мм – нужны, чтобы закрепить на раме кузов. Поскольку на данный момент речи об этом не идет, уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Оставшиеся детали понадобятся нам при сборке кулаков и колес. Четыре подшипника (два малых и два больших) устанавливаются в передние рулевые кулаки. Две гайки с нейлоновыми вставками нужны, чтобы закрепить передние колеса.

Сегодня мы используем большие и малые подшипники, чтобы завершить сборку передней левой стороны подвески радиоуправляемого болида Mercedes C-класса DTM 2008.

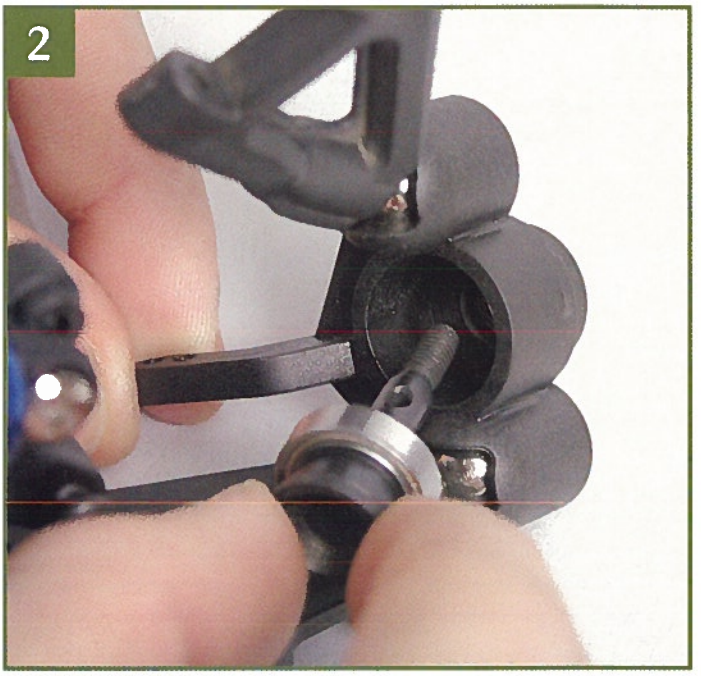
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ДЛИННОГУБЦЫ**

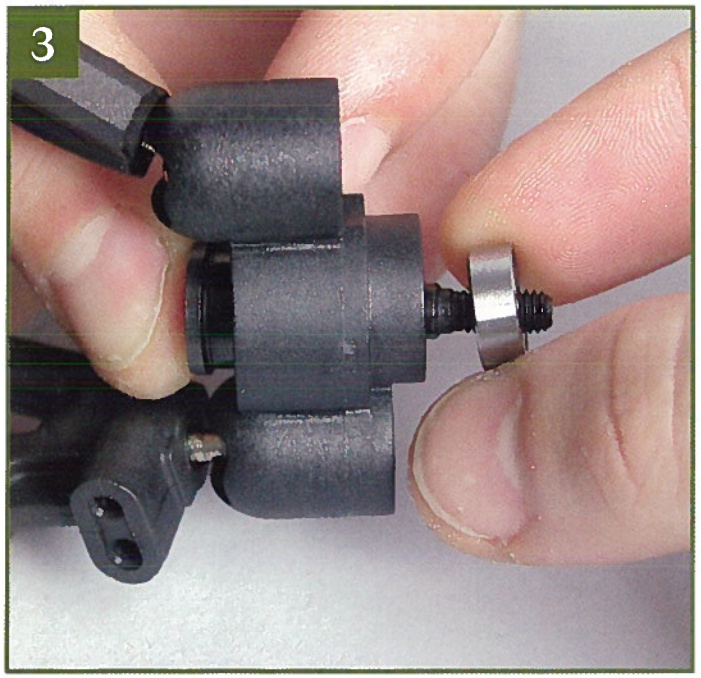
1 Передняя стойка кузова
2 Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
3 Шайба
4 Подшипник 10×15 мм (2 шт.)
5 Подшипник 5×11 мм (2 шт.)
6 Гайка с нейлоновой вставкой M4 (2 шт.)



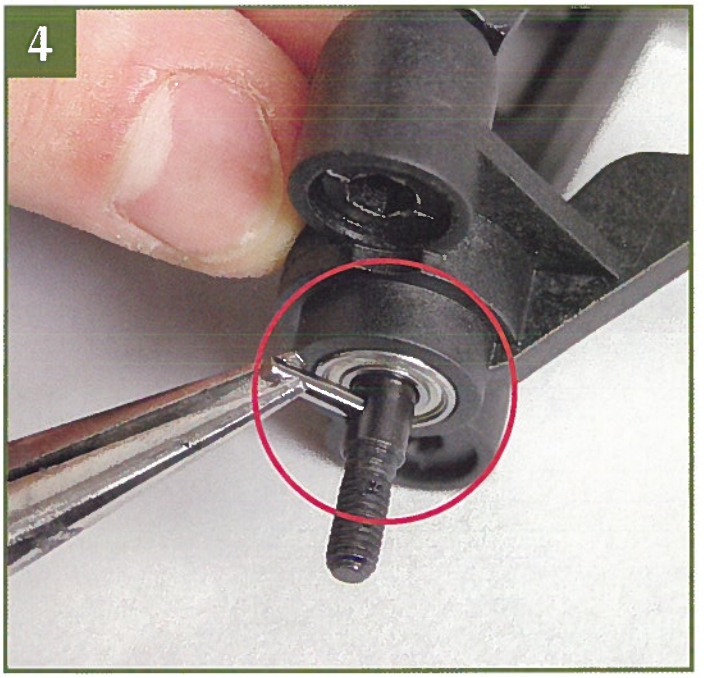
1 Возьмите полученную вами с выпуском № 9 полуось и снимите с нее штифт и шестигранник крепления колеса (см. стр. 28). Затем наденьте на полуось подшипник 10x15 из перечня на стр. 73.



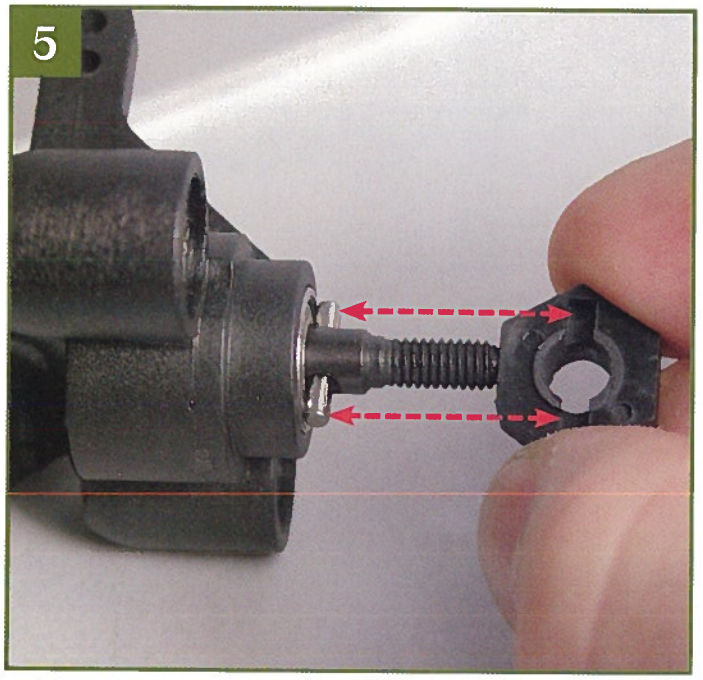
2 Возьмите раму с установленными на ней передним дифференциалом и передней левой стороной подвески. Установите полуось с одетым на нее подшипником в левый рулевой кулак передней левой стороны подвески.



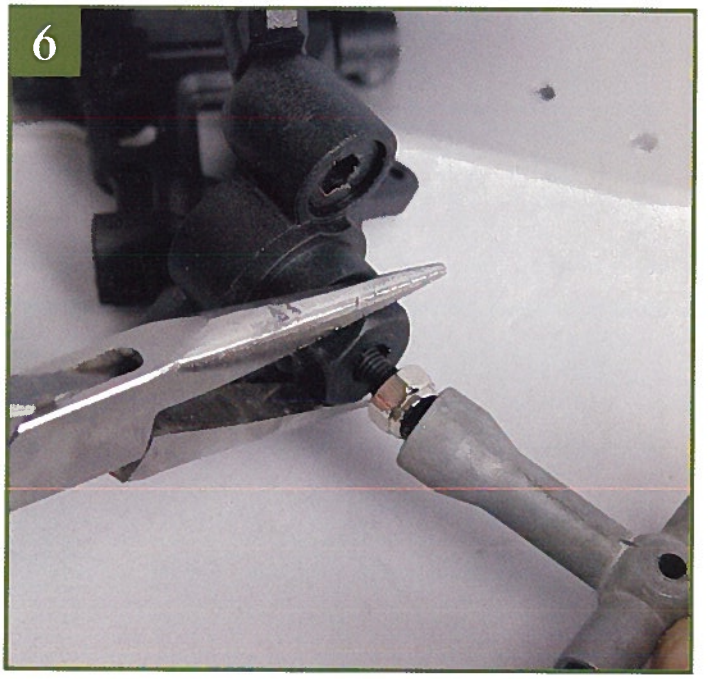
3 Проталкивайте полуось через рулевой кулак, пока внутренний подшипник не встанет на свое место. Затем возьмите подшипник 5×11 из перечня на стр. 73 и оденьте его на полуось с внешней стороны кулака.



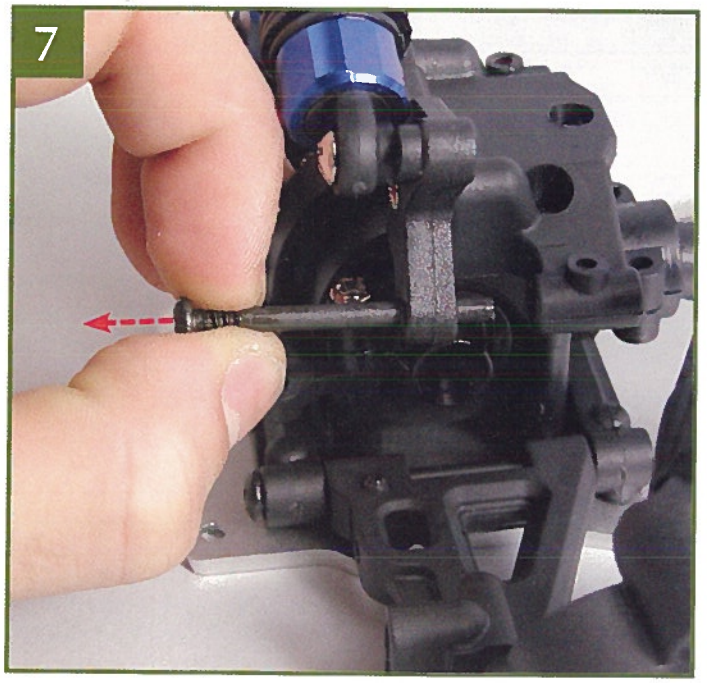
4 На фото вверху показано правильное положение подшипника 5×11 в рулевом кулаке. Возьмите штифт, снятый с полуоси (см. пункт 1), и вставьте его в отверстие на полуоси.



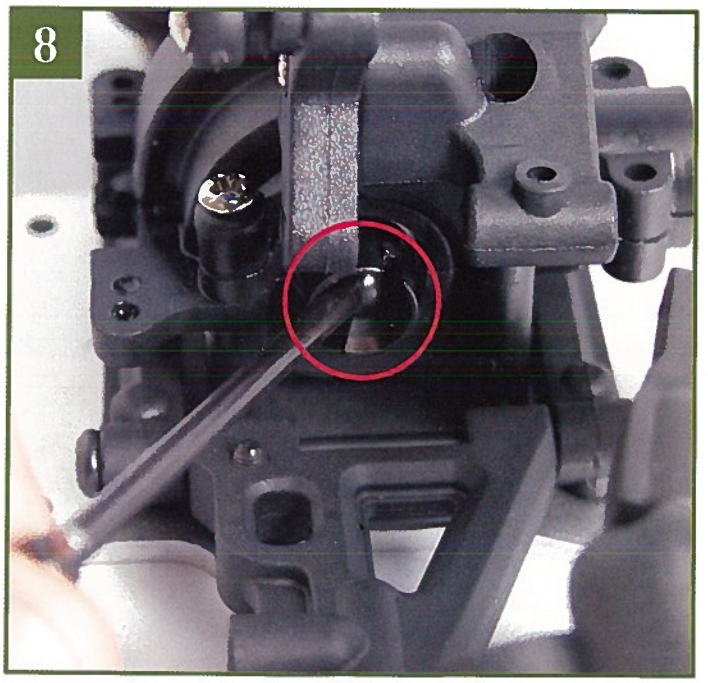
5 На внутренней стороне шестигранника, снятого вами согласно пункту 1, есть паз под штифт. Наденьте шестигранник на полуось и заведите его на штифт.



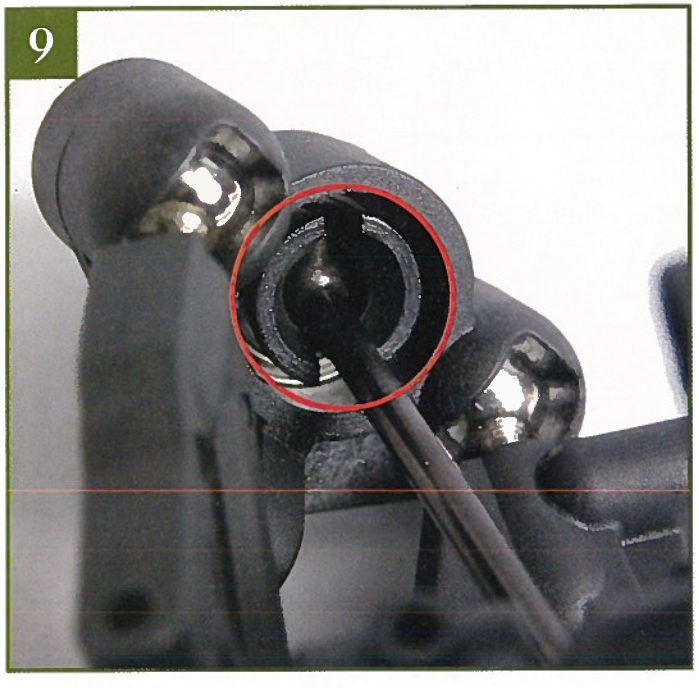
6 Удерживая шестигранник длинногубцами, наденьте на полуось гайку с нейлоновой вставкой и затяните ее при помощи крестового ключа.



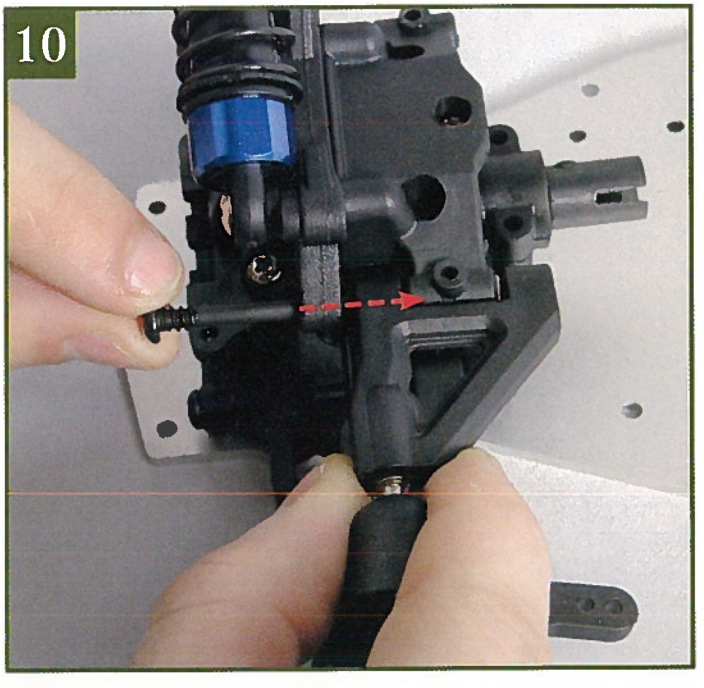
7 Ослабьте и снимите верхний винт передней подвески, предварительно установленный вами на стойке крепления амортизаторов (см. № 23, пункты 4 и 5 на стр. 72).



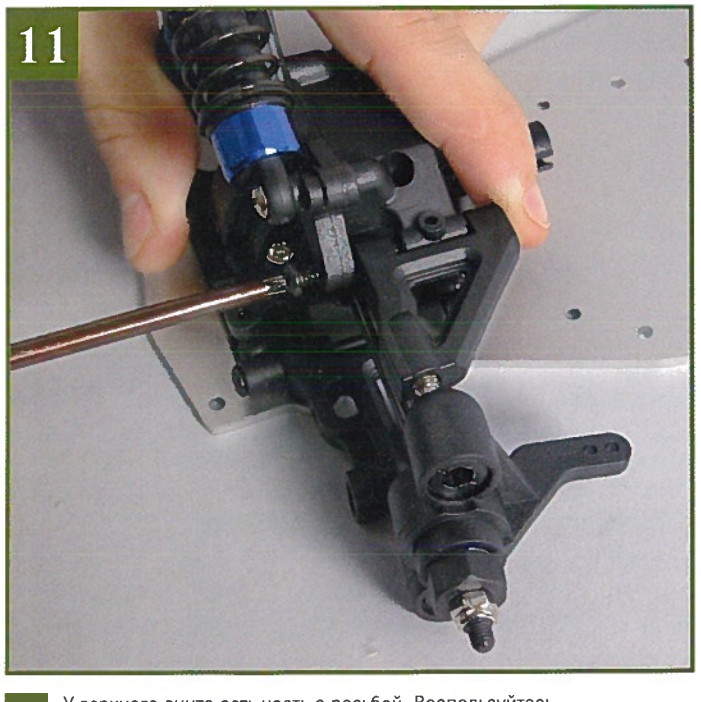
8 Возьмите кость привода, полученную с № 9, и соедините ее с полуосью дифференциала. Проследите за тем, чтобы концевой штифт кости привода вошел в соответствующие прорези полуоси.



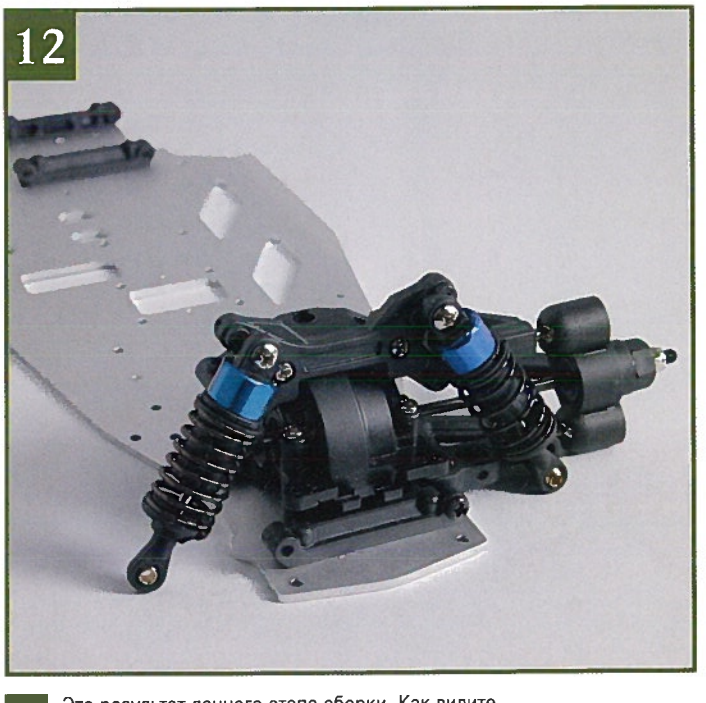
9 Соедините второй конец кости привода с полуосью, установленной в рулевом кулаке. Проследите за тем, чтобы концевой штифт кости привода вошел в соответствующие прорези полуоси.



10 Заведите верхний рычаг подвески, как показано на фото. Возьмите снятый вами верхний винт передней подвески (см. пункт 7) и вставьте его в отверстия стойки крепления амортизаторов и рычага подвески.



11 У верхнего винта есть часть с резьбой. Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть винт и провести его через отверстия в рычаге подвески.



12 Это результат данного этапа сборки. Как видите, передняя левая сторона подвески практически завершена.

Пластиковая шестеренка первой передачи и продолжение работы с подвеской

С этим выпуском вы получили пластиковую шестеренку первой передачи в сборе, с установленной обгонной муфтой и шестиугольным соединением. Шестеренка нам пока не понадобится. Сегодня мы продолжим работу с подвеской.

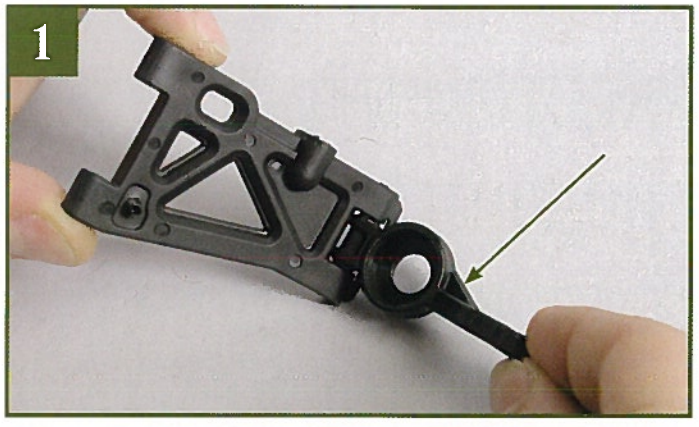
Ваш радиоуправляемый DTM Mercedes снабжен автоматической двухступенчатой коробкой передач. С этим выпуском вы получили пластиковую шестеренку первой передачи. В шестеренку в сборе входят четыре элемента: шестеренка (с 47 зубцами), шестиугольное соединение, обгонная муфта и стальная стопорная пружинная шайба. Пластиковая шестеренка нам пока не потребуется, поэтому уберите ее в надежное место. Сегодня мы продолжим работу над подвеской – займемся ее задним нижним и передним верхним рычагами.

1 Пластиковая шестеренка первой передачи

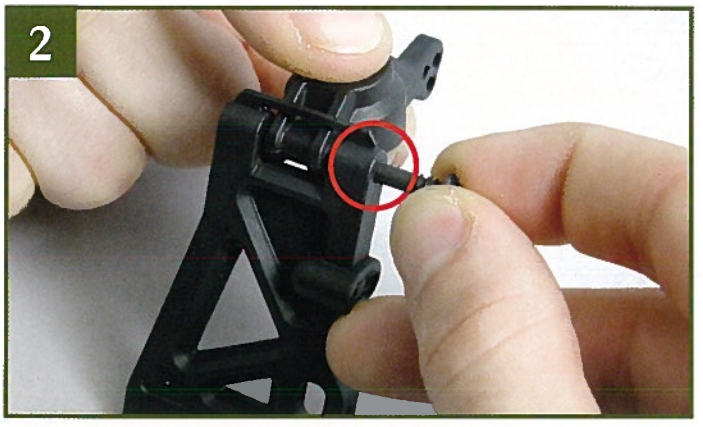
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

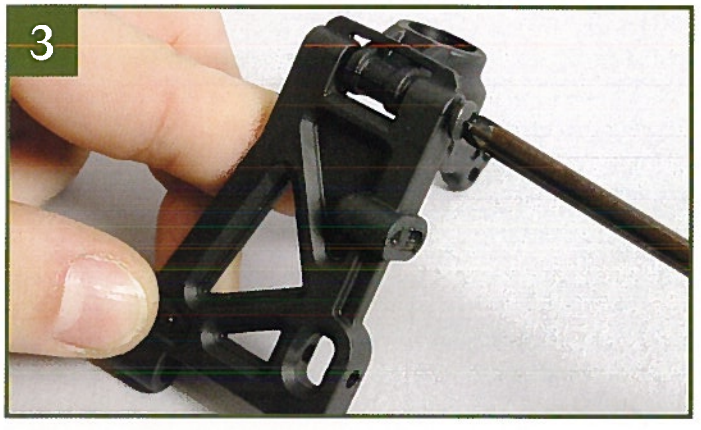
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ**



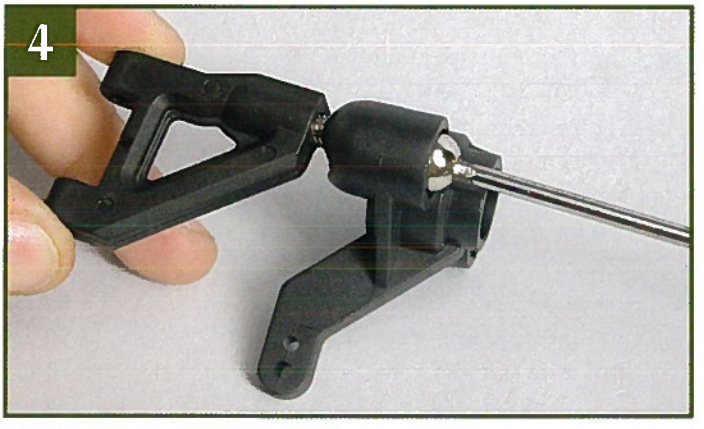
1 Возьмите задний нижний рычаг подвески и винт крепления заднего кулака подвески, полученные вами с выпуском № 6. Задний левый кулак подвески, полученный с № 22 (см. стр. 69), соедините с нижним рычагом. Обратите внимание на расположение небольшого треугольного элемента, обозначенного стрелкой.



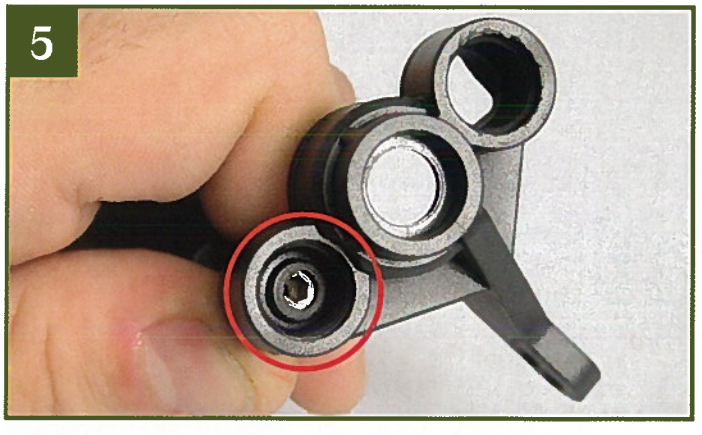
2 Вставьте винт крепления заднего кулака подвески в заднее отверстие рычага подвески и протолкните его через отверстия в кулаке.



3 На винте крепления заднего кулака подвески есть участок с резьбой. Воспользуйтесь крестовой отверткой, чтобы затянуть винт и провести его через рычаг подвески до конца.



4 Возьмите передний верхний рычаг подвески с болтом с шаровой головкой из № 15 (см. стр. 44). Снимите болт с шаровой головкой с рычага. Возьмите правый рулевой кулак, полученный с выпуском № 20. Соедините их вместе, как показано на фото вверху, и затяните болт с шаровой головкой при помощи шестигранного ключа 2,5 мм.



5 Установите проклад под шаровую головку из № 15 (см. стр. 43) на шаровую головку (обведено красным). Проследите, чтобы проклад встал на шаровую головку полой стороной.

6 Поставьте большой установочный винт (см. № 15, стр. 43) в отверстие на кулаке и затяните его при помощи шестигранного ключа 5 мм. Не перетягивайте его, болт с шаровой головкой должен ходить свободно.

Сборка передней правой стороны подвески

Ваша радиоуправляемая модель снабжена полностью настраиваемой независимой подвеской спереди и сзади. С этим выпуском вы получили детали передней правой стороны подвески.

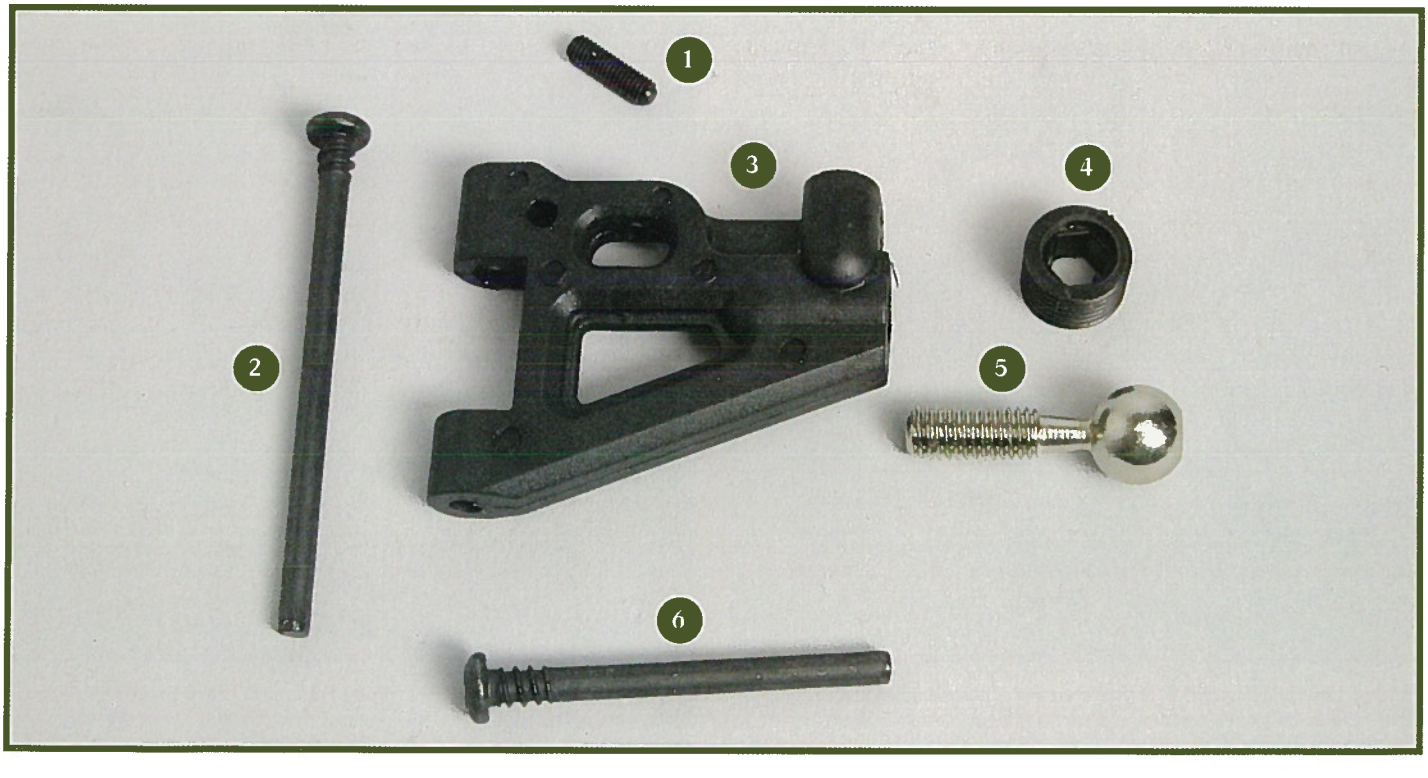
К этому выпуску прилагаются шесть новых деталей вашего радиоуправляемого AMG Mercedes C-класса, относящихся к передней правой стороне подвески.

Инструкция по сборке на этот раз довольно сложна. Вам предстоит завершить сборку передней правой стороны подвески и соединить ее с трансмиссией, установленной на шасси вашей модели. Советуем в точности следовать инструкции и сверять каждый свой шаг с фотографиями.

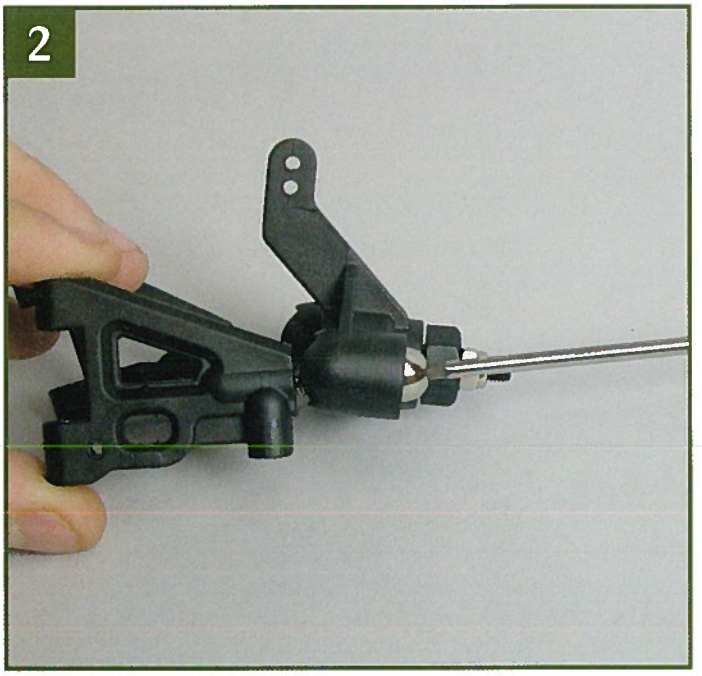
1 Винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм
2 Винт крепления нижнего переднего рычага
3 Передний нижний рычаг подвески
4 Установочный болт подвески
5 Болт с шаровой головкой
6 Винт крепления верхнего переднего рычага

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ

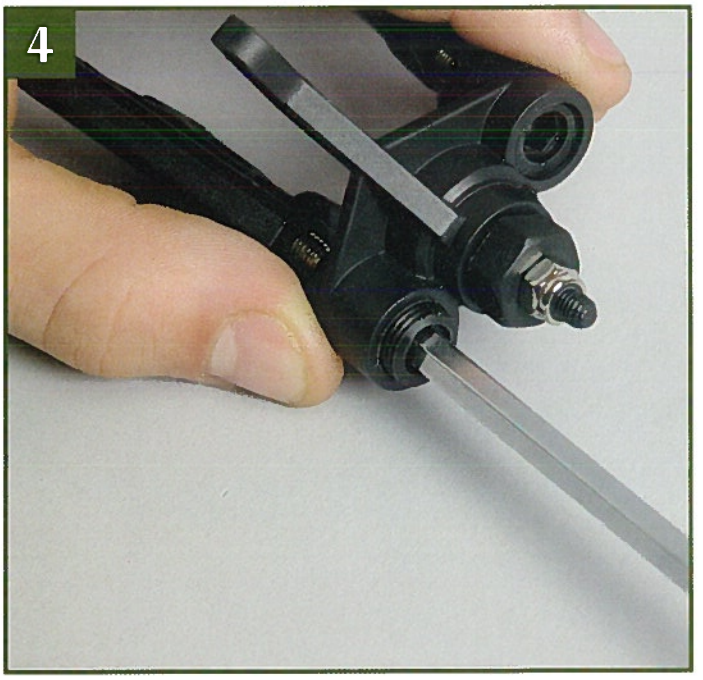


1 Возьмите штифт, шестигранник крепления колеса и полуось (см. № 23); два подшипника 10×15 и 5×11 мм и гайку М4 (см. № 24); правый рулевой кулак, соединенный с рычагом подвески (см. № 25). Повторите шаги 1-6 инструкции по сборке из № 24 (стр. 74–75).

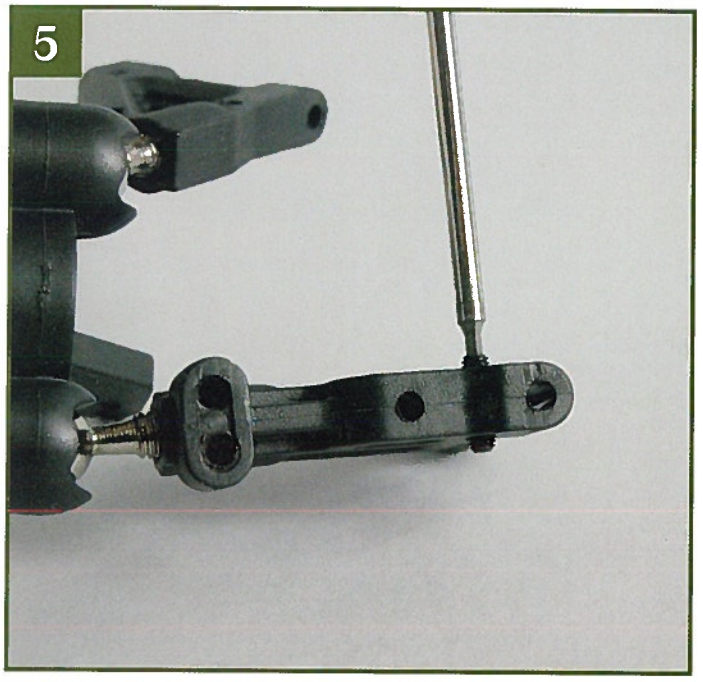


2 Нам нужно установить передний верхний рычаг подвески. Вставьте болт с шаровой головкой (см. стр. 79) в соответствующее отверстие и ввинтите его в передний верхний рычаг подвески, используя шестигранный ключ 2,5 мм.

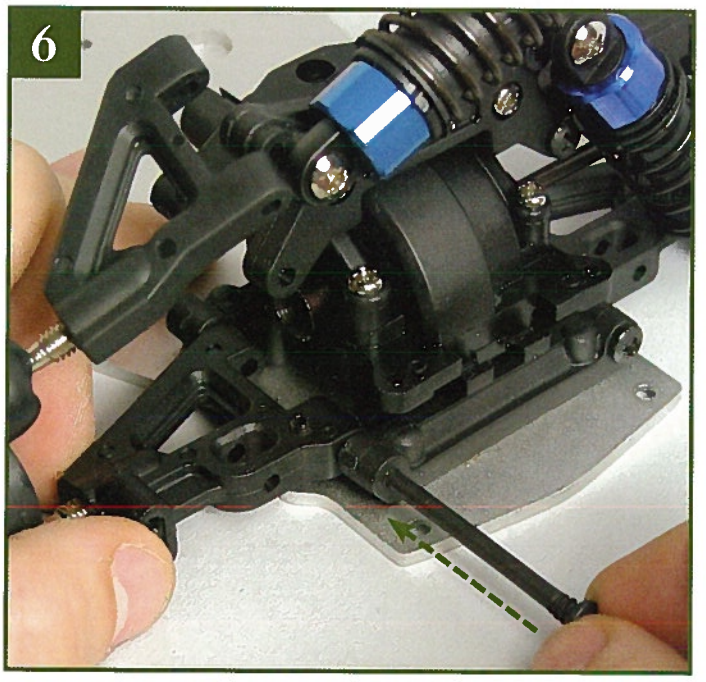
3 Возьмите проклад под шаровую головку, полученный с № 15, и установите его полой стороной на шаровую головку болта с помощью длинногубцев.



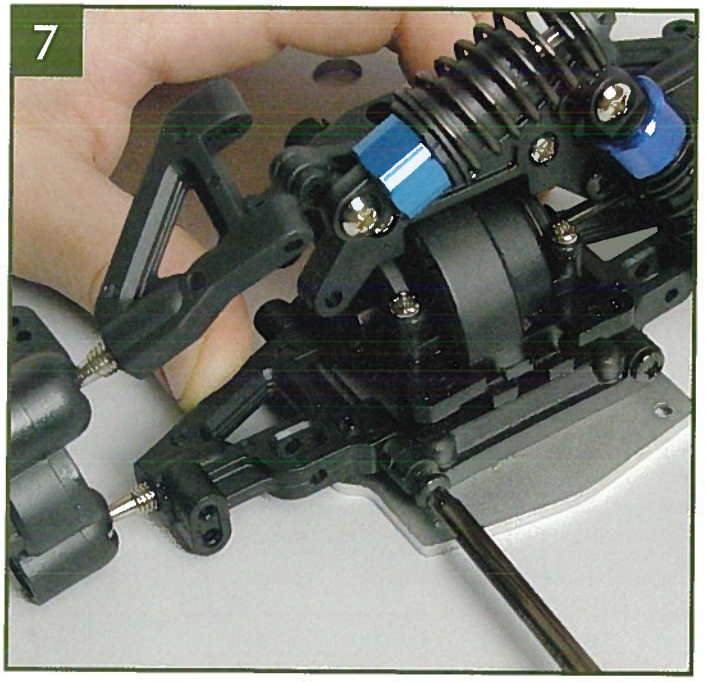
4 Поставьте установочный болт подвески (стр. 79), как показано на фото, и затяните его при помощи шестигранного ключа 5 мм, но не перетягивайте: болт с шаровой головкой должен двигаться свободно.



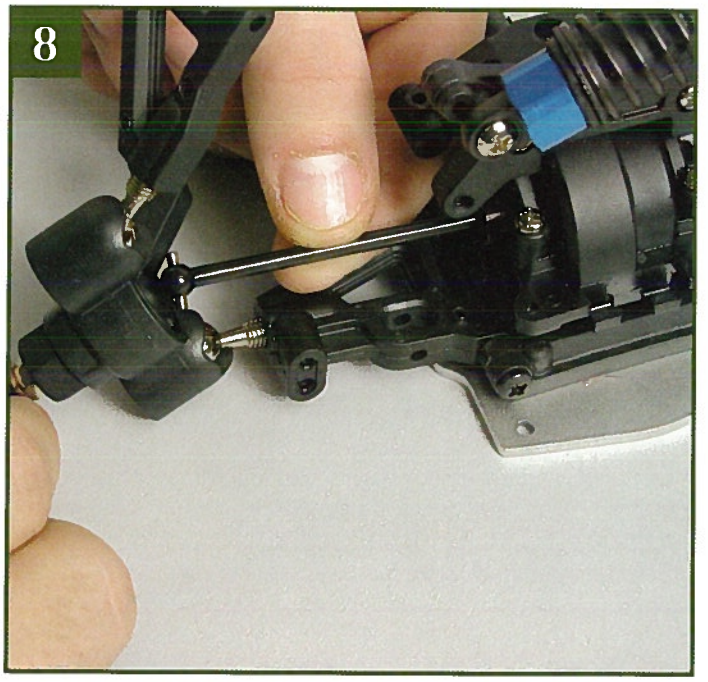
5 Возьмите шестигранный ключ 1,5 мм и винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм. Установите винт в соответствующее отверстие в переднем нижнем рычаге подвески и затяните его так, чтобы он выступал с обеих сторон рычага на равное расстояние.



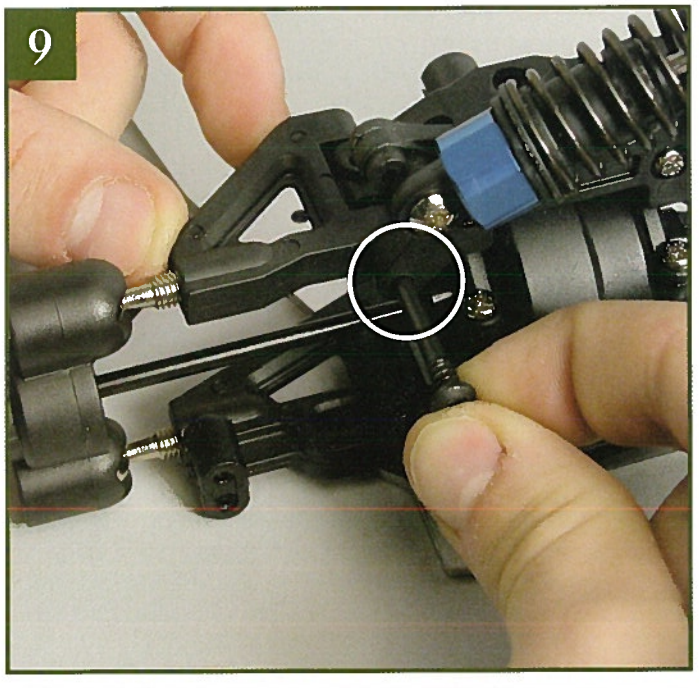
6 Возьмите раму. Установите на свое место правую переднюю часть подвески и заведите передний нижний рычаг подвески между соответствующими ушками. Вставьте винт крепления нижнего переднего рычага, протолкнув его через ушки и рычаг.



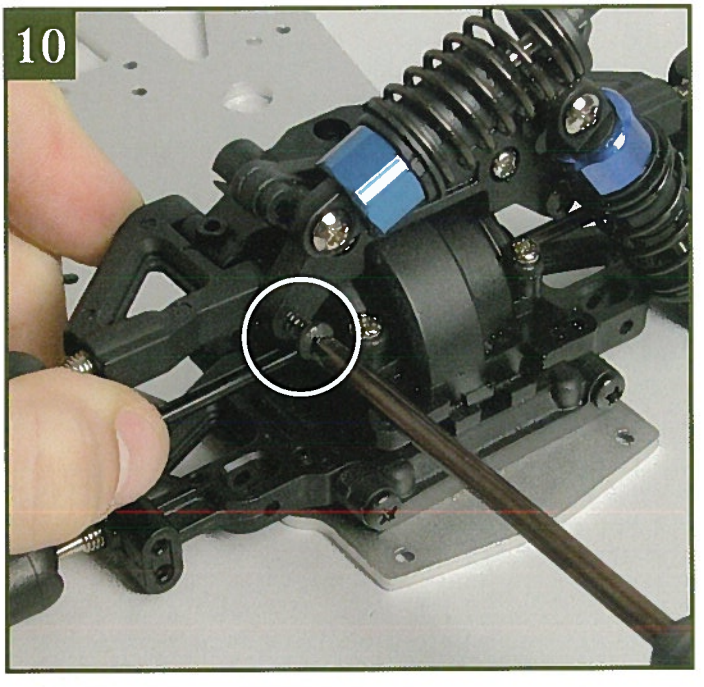
7 Винт крепления нижнего переднего рычага снабжен резьбой. Используйте крестовую отвертку, чтобы затянуть его до упора.



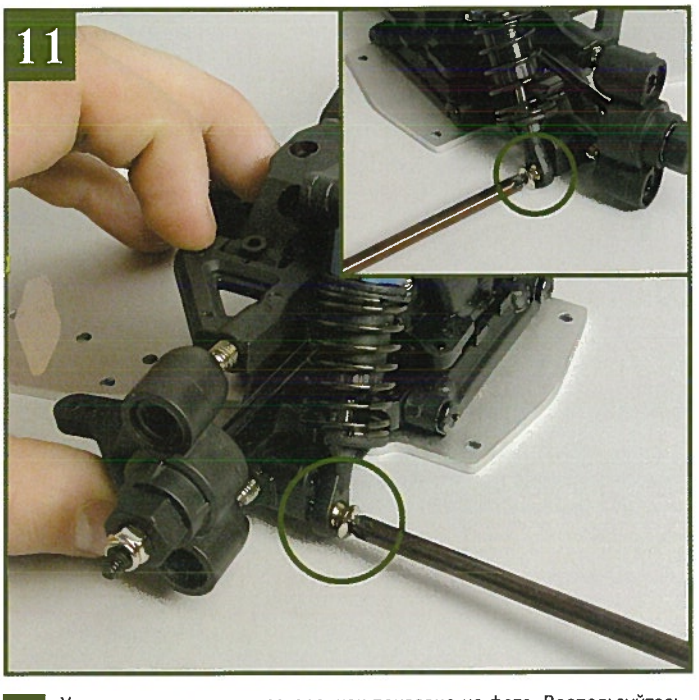
8 Возьмите кость привода из № 23 и вставьте один ее конец в полуось дифференциала, а второй – в полуось колеса.



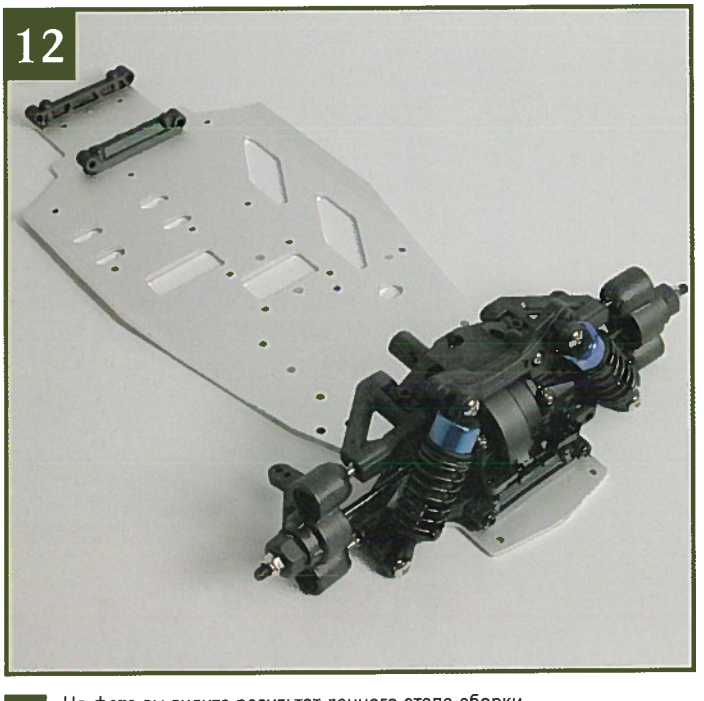
9 Установите на место передний верхний рычаг подвески. Вставьте в него винт крепления верхнего переднего рычага, как вы сделали это с передним нижним рычагом подвески.



10 Затяните винт крепления верхнего переднего рычага до упора с помощью крестовой отвертки.



11 Установите два амортизатора, как показано на фото. Воспользуйтесь винтами с полукруглой головкой из № 2 и № 17, чтобы закрепить нижний конец амортизаторов на нижних рычагах (обведено кружком).



12 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Передняя часть подвески готова.

Установка передней стойки кузова

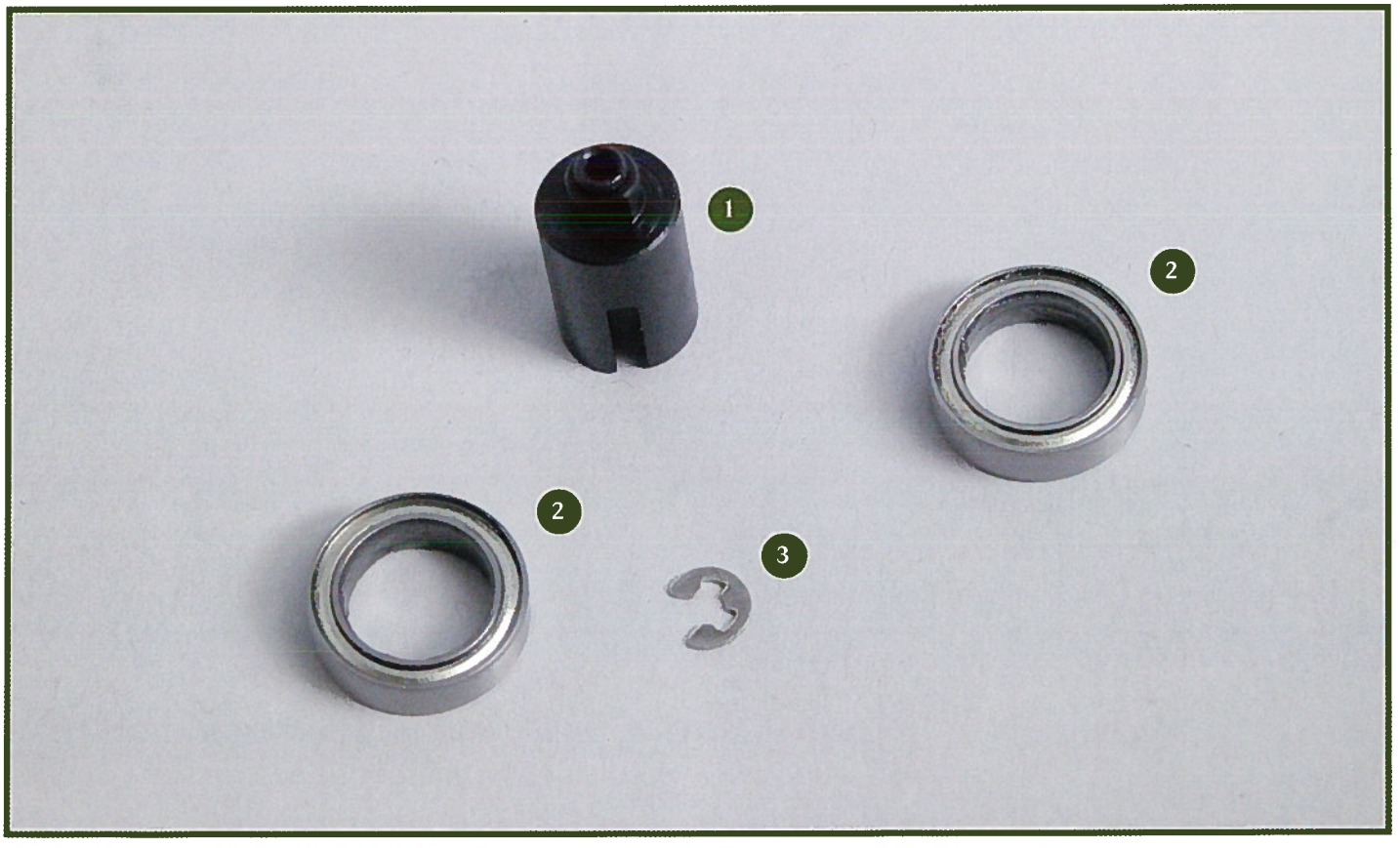
С этим выпуском вы получили несколько деталей трансмиссии вашего радиоуправляемого Mercedes, а конкретнее – его дифференциала. В инструкции по сборке мы рассмотрим установку передней стойки кузова.

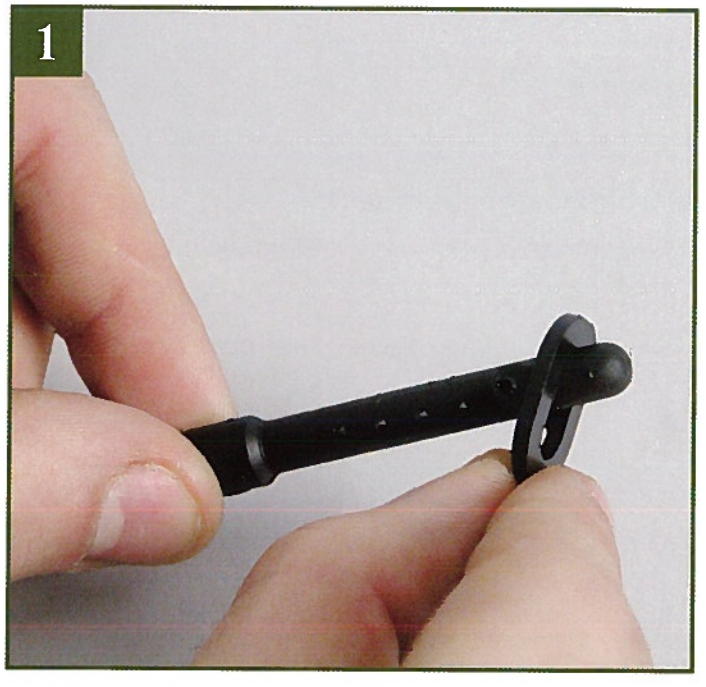
К выпуску № 27 прилагаются четыре детали, необходимые для сборки второго дифференциала. На данном этапе они нам не понадобятся: сегодня мы рассмотрим установку передней стойки кузова. Как обычно, вы должны в точности следовать инструкциям и сверяться с фотографиями. Детали, которые пока не используются, уберите в надежное место.

1 Полуось дифференциала
2 Подшипник 10×15 мм (2 шт.)
3 Стопорная пружинная шайба 2,5 мм

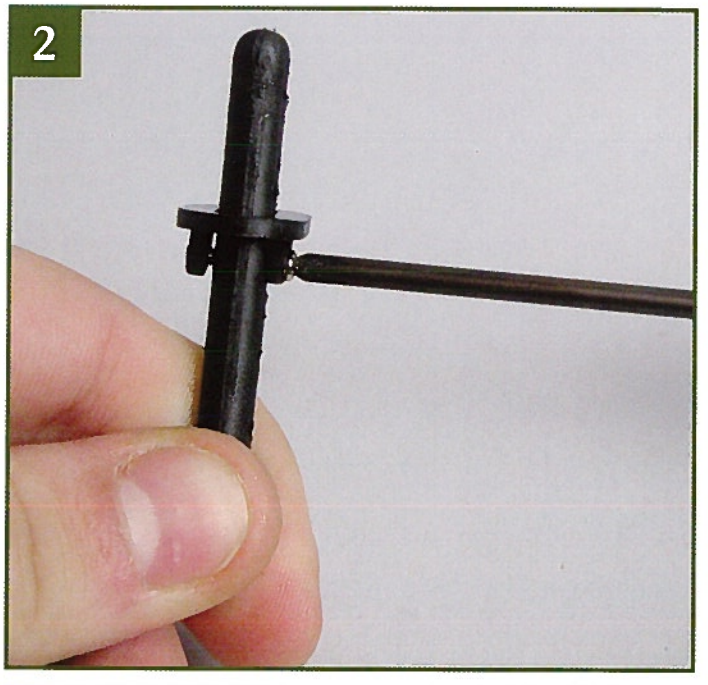
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

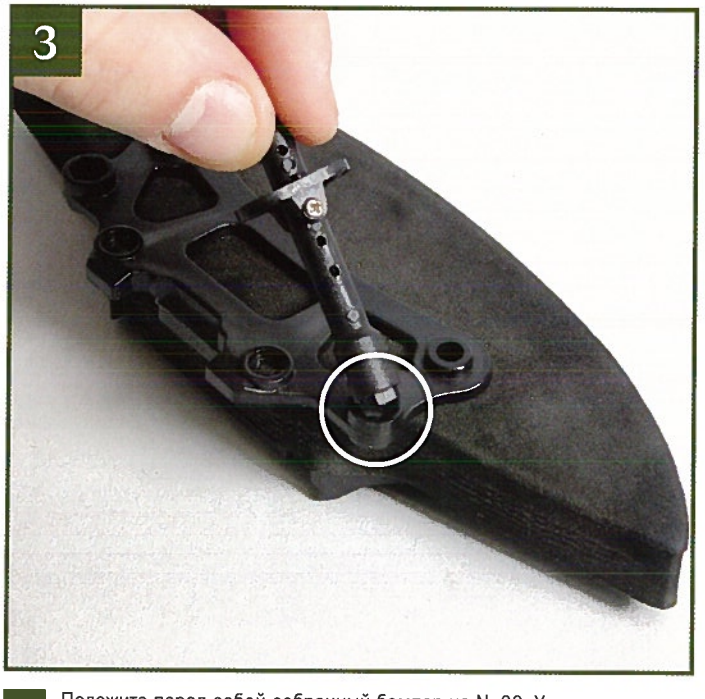




1 Возьмите переднюю стойку кузова и шайбу из № 24. Наденьте шайбу на стойку, как показано на фото.



2 Совместите отверстия на ушках шайбы с отверстием в нижней части стойки. Вставьте в них саморез 2×10 мм (см. № 24) и затяните его при помощи отвертки.



3 Положите перед собой собранный бампер из № 20. Установите переднюю стойку кузова в отверстие, обведенное белым.

4 Закрепите переднюю стойку кузова на бампере в сборе при помощи самореза 3x10 мм (см. № 20, стр. 61), затянув его до упора, но без чрезмерного усилия.

Сборка второго дифференциала

К этому выпуску прилагаются несколько деталей второго дифференциала радиоуправляемого болида Mercedes – коническая малая шестеренка редуктора, полуось, малый вал редуктора, два подшипника, стопорная пружинная шайба и зажимной винт. Следуя инструкции по сборке, мы соберем второй дифференциал.

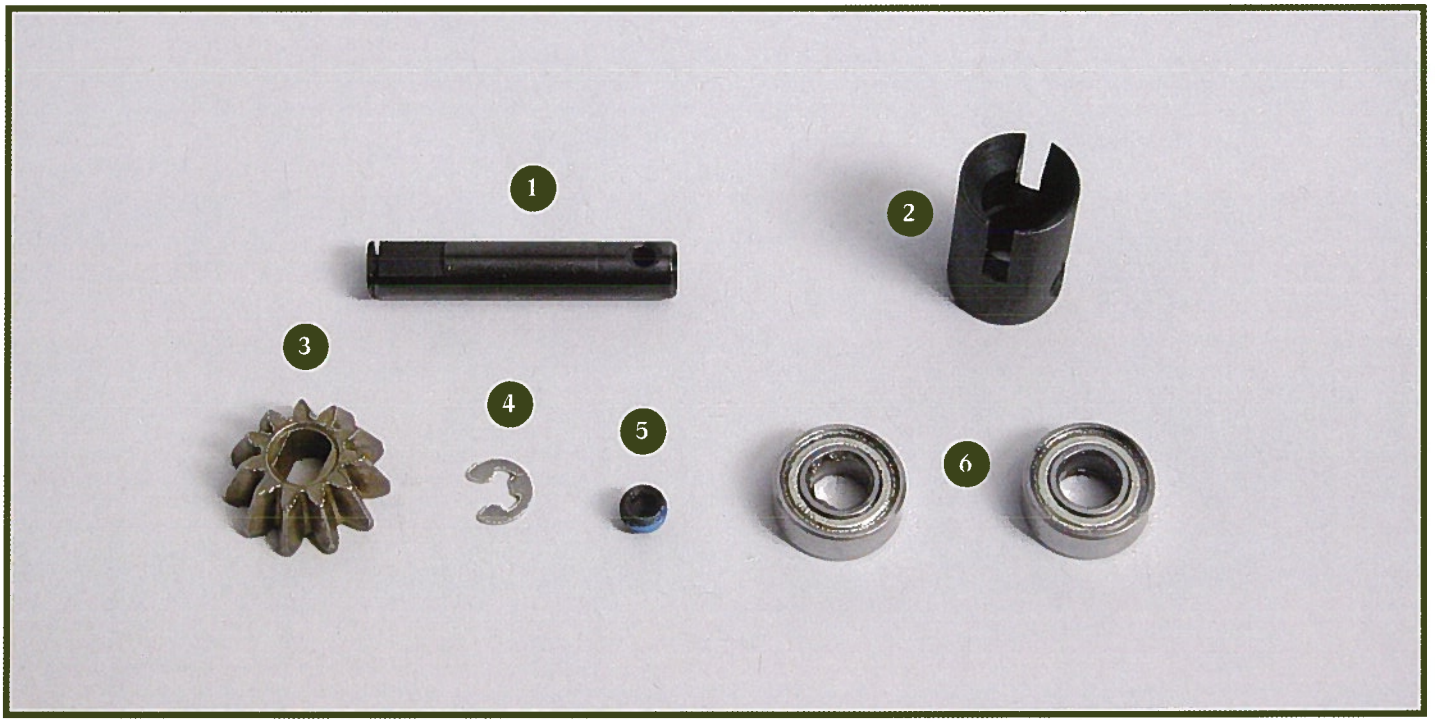
С этим выпуском вы получили семь деталей второго дифференциала – сердца трансмиссии задней оси вашей радиоуправляемой модели. Это коническая малая шестеренка редуктора, ее полуось, малый вал редуктора, два подшипника, стопорная пружинная шайба и зажимной винт.

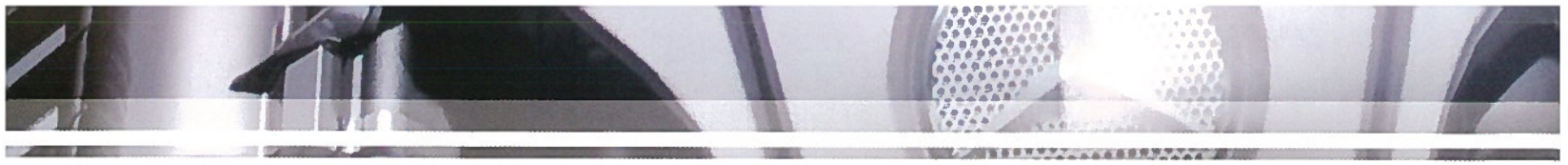
Пошаговая инструкция поможет правильно провести сборку этих деталей. При всей своей важности данный этап прост в исполнении и требует только осторожности, аккуратности и точного следования инструкциям.

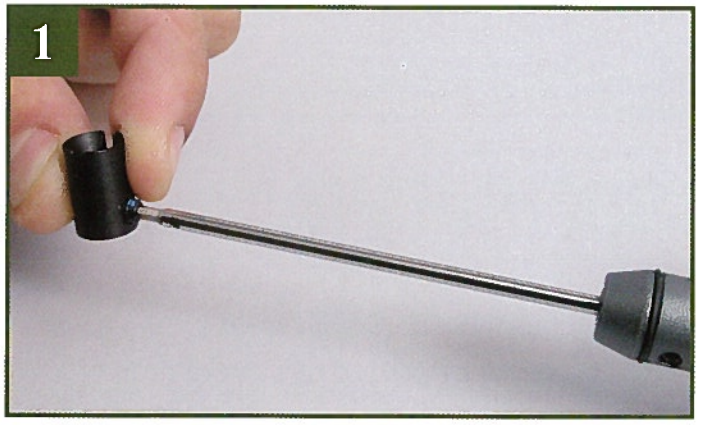
1 Малый вал редуктора
2 Полуось
3 Коническая малая шестеренка редуктора
4 Стопорная пружинная шайба 2,5 мм
5 Зажимной винт 4×3 мм
6 Подшипник 5×11 мм (2 шт.)

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2 ММ**
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

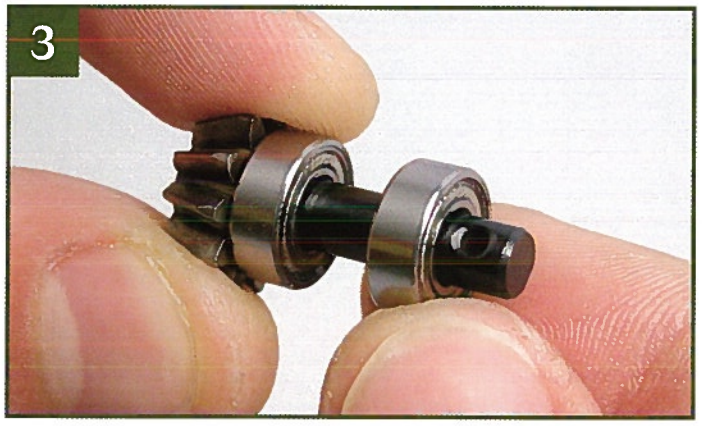




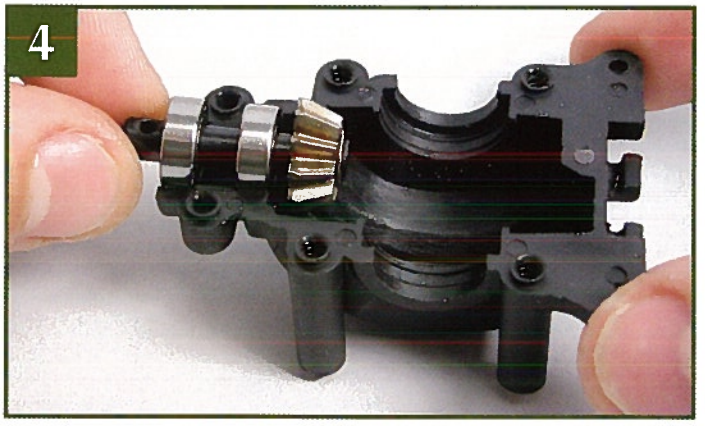


1 При помощи шестигранного ключа 2,5 мм установите зажимной винт в соответствующее отверстие в полуоси. Проследите, чтобы зажимной винт не выдавался с внутренней стороны полуоси.

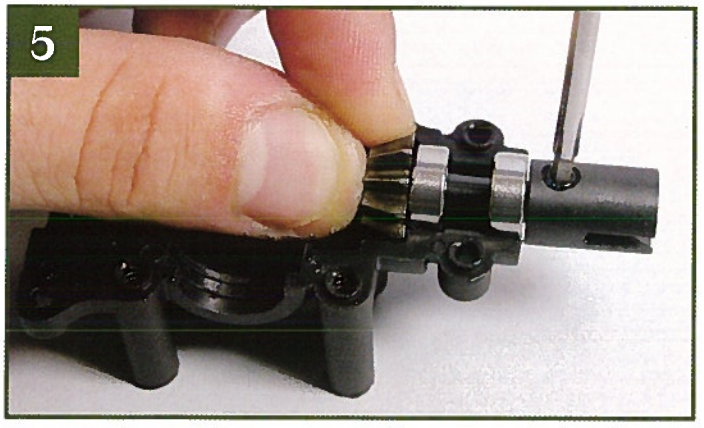
2 Наденьте коническую малую шестеренку редуктора на конец малого вала редуктора с двумя плоскими спилами в направлении, показанном на фото. Закрепите шестеренку при помощи стопорной пружинной шайбы, установив ее на соответствующую бороздку.



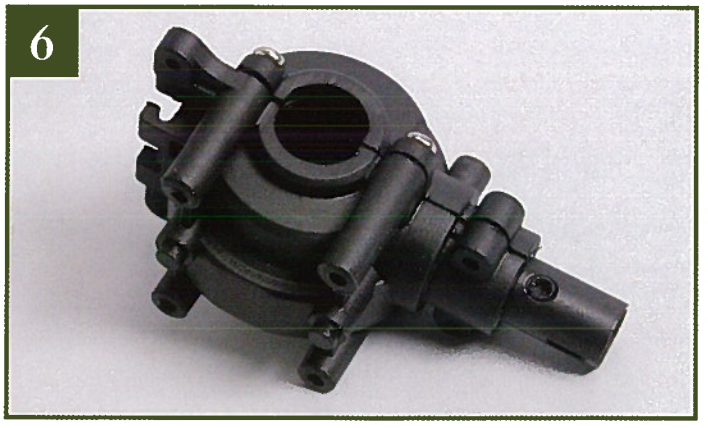
3 Возьмите два подшипника, прилагающиеся к настоящему выпуску, и установите их на малый вал редуктора один за другим.



4 Возьмите картер дифференциала из № 16, отвинтите четыре соединительных винта и разделите картер на две половины. Установите коническую малую шестеренку редуктора в сборе на нижнюю половину картера.



5 Наденьте полуось на свободный конец малого вала редуктора, совместите зажимной винт и сквозное отверстие на малом валу и затяните зажимной винт при помощи шестигранного ключа.



6 Соедините две половины картера дифференциала и прихватите их четырьмя удерживающими винтами. Не затягивайте винты: достаточно, если они просто смогут удерживать две половины картера вместе.

Продолжение сборки трансмиссии

Ваша радиоуправляемая модель оборудована двухскоростной автоматической трансмиссией. Полученные с этим выпуском детали – передняя стойка крепления КПП, ручка и полуось – позволят продолжить сборку механической части трансмиссии.

К этому номеру журнала прилагаются десять новых деталей вашей модели Mercedes DTM: передняя стойка крепления КПП, ручка, полуось, подшипник 6×12 мм и шесть саморезов разного размера.

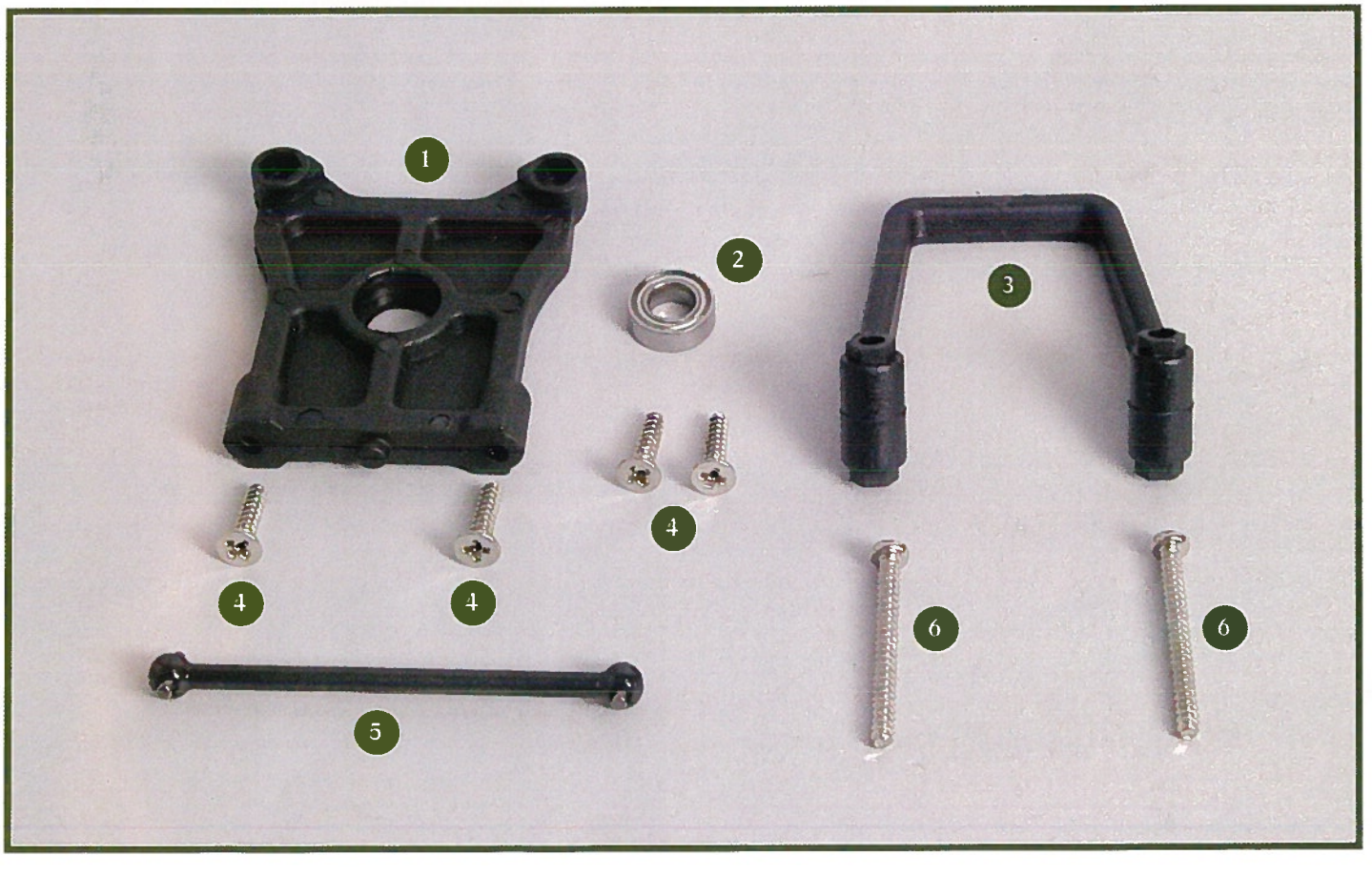
Инструкция поможет вам установить эти детали и продолжить сборку группы трансмиссии, отвечающей за передачу крутящего момента от двигателя к колесам. Данный этап сборки очень прост. Лишние детали мы рекомендуем сразу убрать в надежное место.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

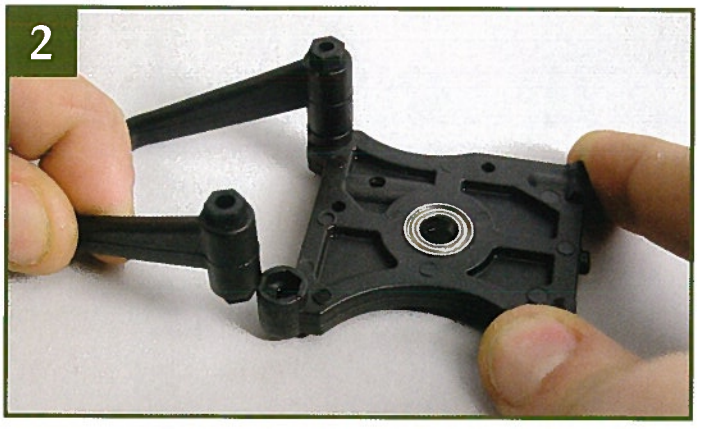
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

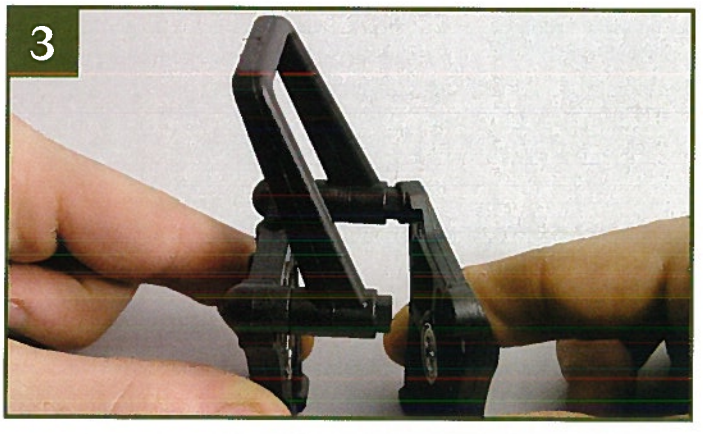
1 Передняя стойка крепления КПП
2 Подшипник 6×12 мм
3 Ручка
4 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×12 мм (4 шт.)
5 Полуось
6 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 3×28 мм (2 шт.)



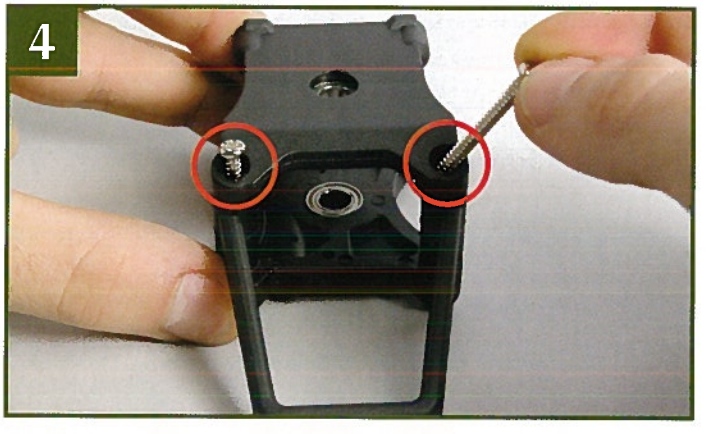
1 Положите переднюю стойку крепления КПП на рабочую поверхность. Установите в отверстие посередине стойки подшипник и утопите его до упора.



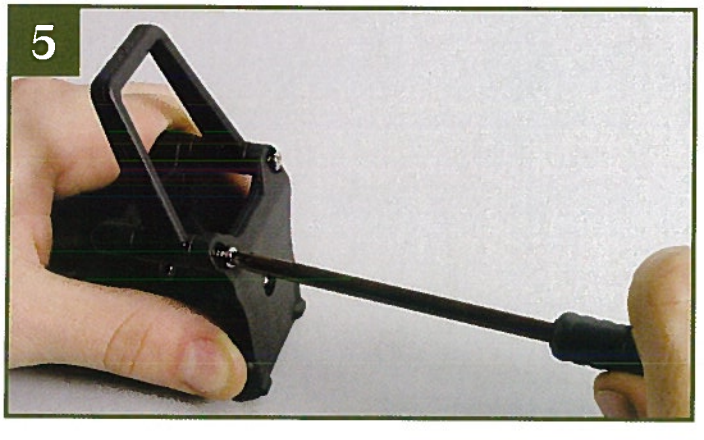
2 Возьмите заднюю стойку крепления КПП, полученную с № 11, и положите ее на рабочую поверхность. Заведите два шестигранных оконечника ручки в соответствующие отверстия. Удостоверьтесь в правильном расположении деталей.



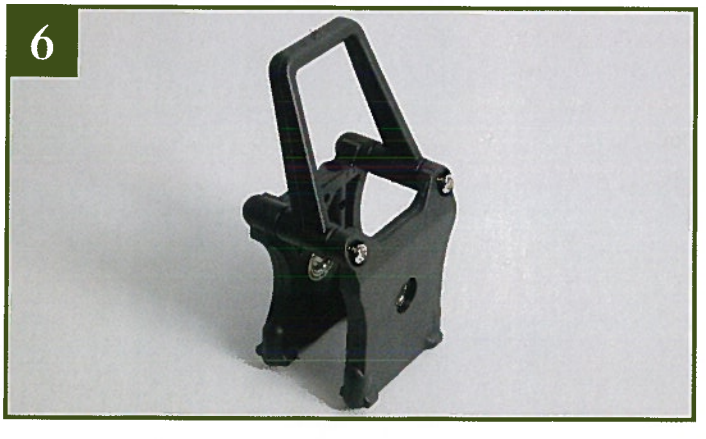
3 Соедините заднюю стойку крепления КПП и ручку в сборе с передней стойкой крепления КПП. Шестигранные оконечники ручки должны войти в соответствующие отверстия передней стойки.



4 Положите деталь в сборе на рабочую поверхность так, чтобы передняя стойка крепления КПП смотрела вверх. Вставьте саморезы 3×28 мм в отверстия, обведенные на фото красным.



5 Возьмите отвертку и частично затяните два самореза, удерживающих деталь в сборе. Это предварительная сборка. В следующем выпуске вы продолжите работу над двухскоростной коробкой передач.



6 На фото показан результат сборки. Удостоверьтесь, что все сделано точно и правильно. Уберите деталь в надежное место.

Завершение сборки второго дифференциала

Ваша гоночная модель снабжена двумя дифференциалами. Каждый из них состоит из большого количества мелких механических частей. Сегодня вы получили детали, необходимые для завершения сборки второго дифференциала.

К этому выпуску прилагается несколько очень интересных деталей механизма второго дифференциала вашей гоночной модели Mercedes C-класса и масло, необходимое для поддержания его в рабочем состоянии.

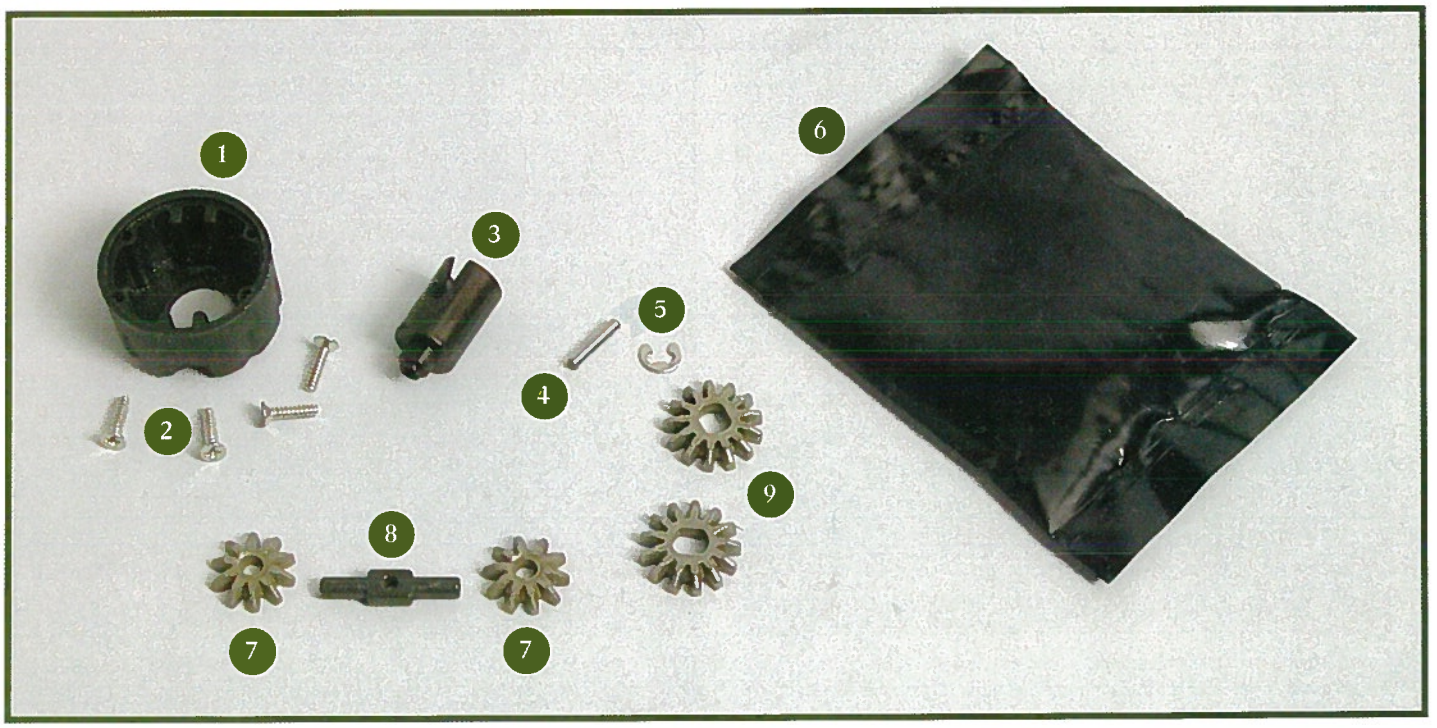
Вы уже собрали первый дифференциал и установили его. Теперь вам предстоит закончить сборку второго дифференциала. Сборку дифференциала нельзя назвать простой, но подробная пошаговая инструкция не должна вызывать затруднений. Главное, точно следовать инструкции и сверяться с фотографиями.

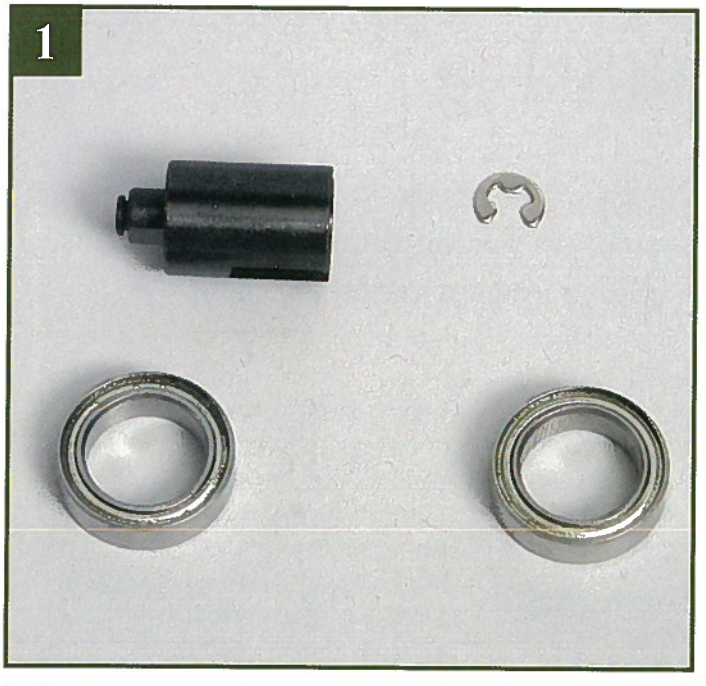
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

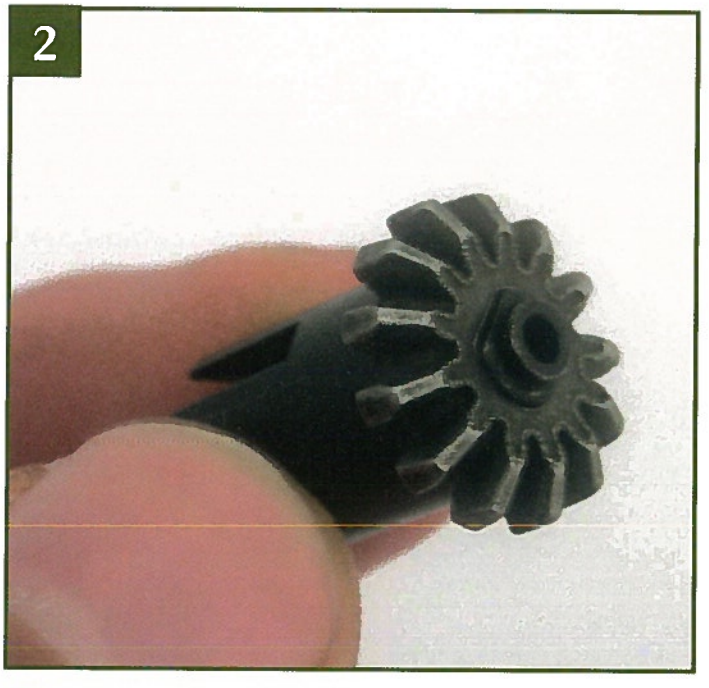
- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- НОЖНИЦЫ

1 Корпус дифференциала
2 Потайные саморезы с крестообразным шлицем 2×8 мм (4 шт.)
3 Полуось дифференциала
4 Штифт 2×10 мм
5 Стопорная пружинная шайба 2,5 мм
6 Масло дифференциала
7 Малый сателлит 10Т (2 шт.)
8 Ось крепления сателлитов
9 Большой сателлит 13Т (2 шт.)

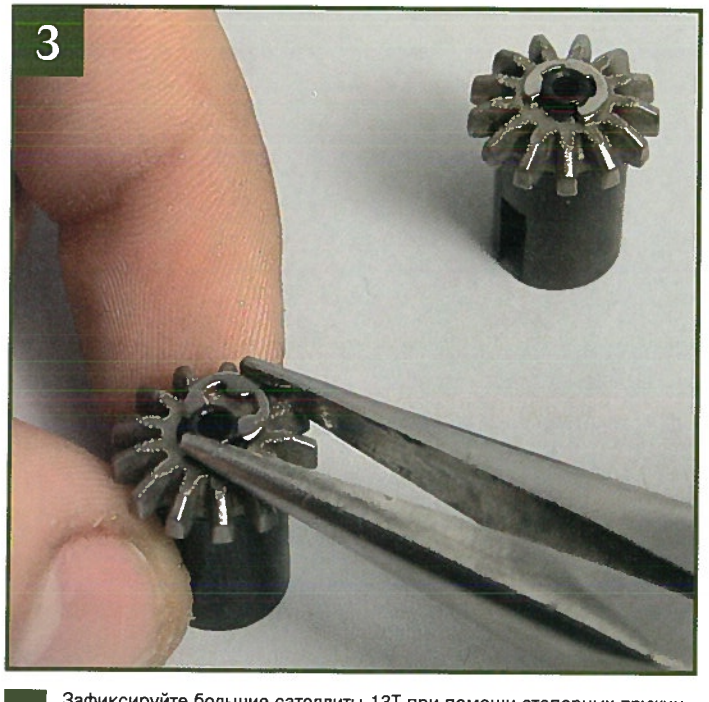




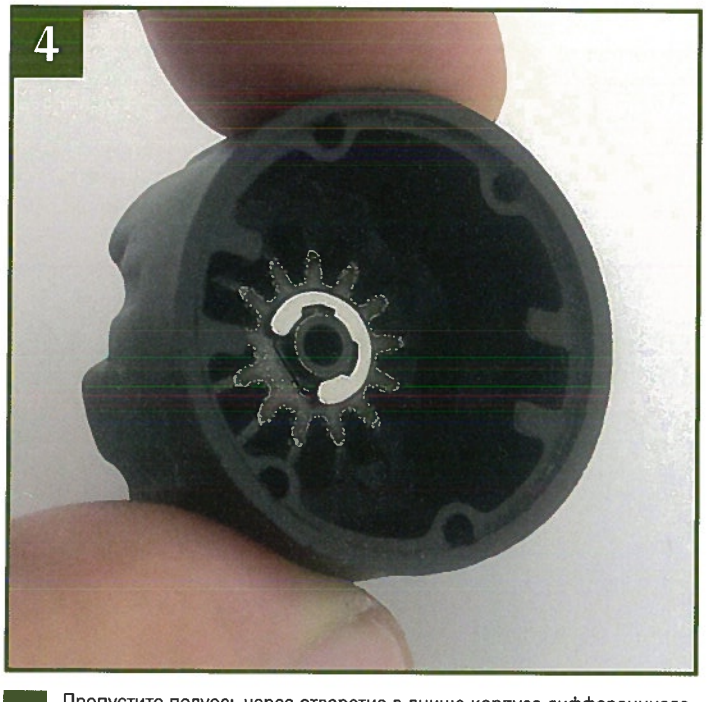
1 Найдите детали, полученные с выпуском № 27: это полуось дифференциала, два подшипника 10×15 мм и стопорная пружинная шайба.



2 Возьмите полуось дифференциала, полученную с этим номером, и установите на нее один из двух больших сателлитов 13Т, как показано на фото. Повторите эту операцию со вторым сателлитом 13Т и полуосью дифференциала, полученной с № 27.

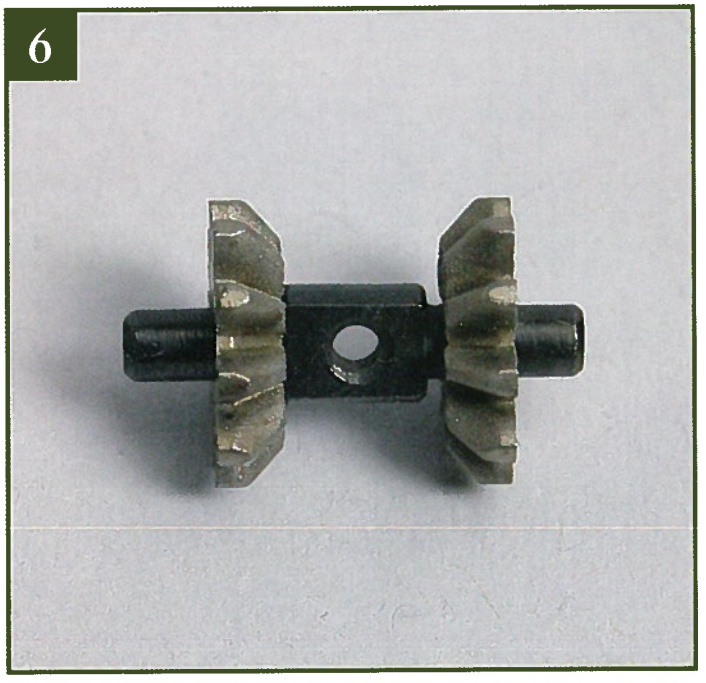


3 Зафиксируйте большие сателлиты 13Т при помощи стопорных пружинных шайб. С этим выпуском вы получили одну такую шайбу, вторая прилагалась к № 27. Чтобы установить шайбы, используйте длинногубцы.

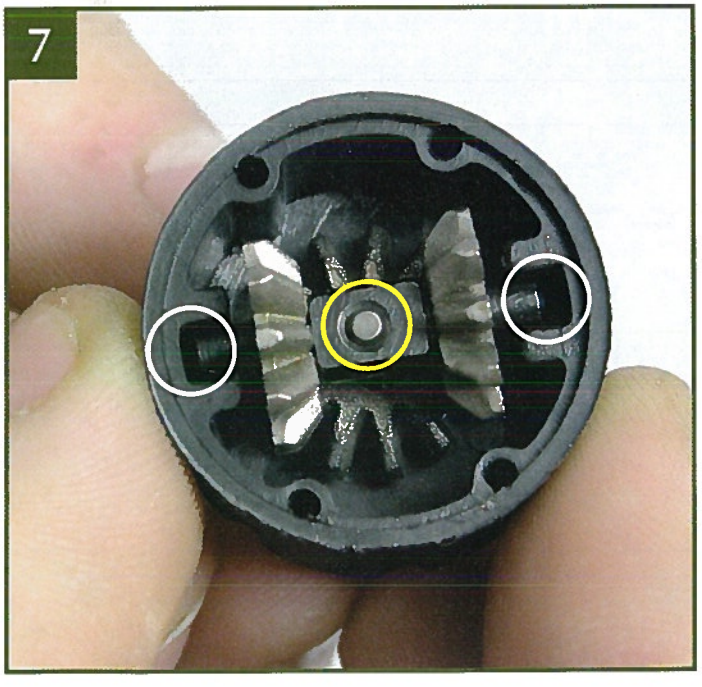


4 Пропустите полуось через отверстие в днище корпуса дифференциала так, чтобы сателлит 13Т оказался внутри корпуса, а полуось свободно вращалась. При необходимости обработайте отверстие наждачной бумагой.

5 Вставьте маленький стальной штифт в отверстие полуоси, как показано на фрагменте фото, обведенном белым кружком. Вы можете сделать это вручную или воспользоваться длинногубцами.

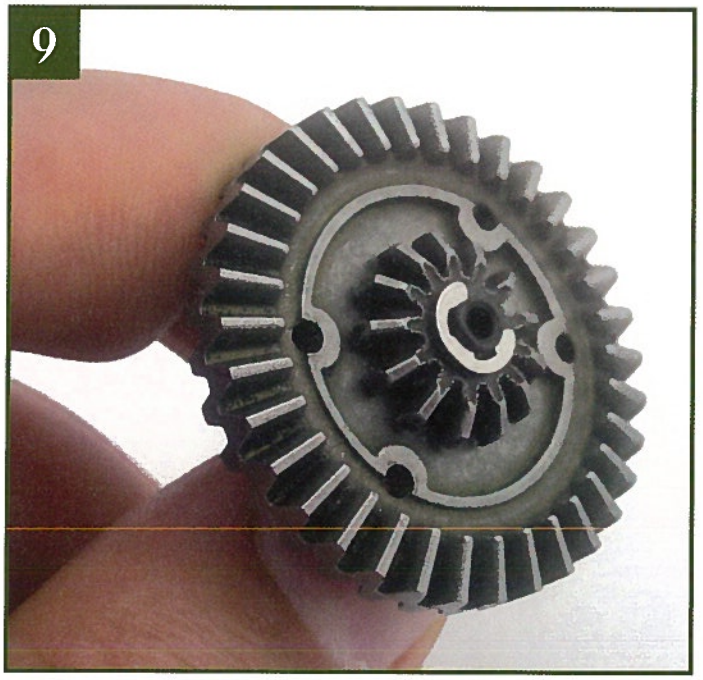


6 Возьмите прилагающиеся к этому выпуску два малых сателлита 10Т и ось крепления сателлитов и соберите их вместе, как показано на фото.

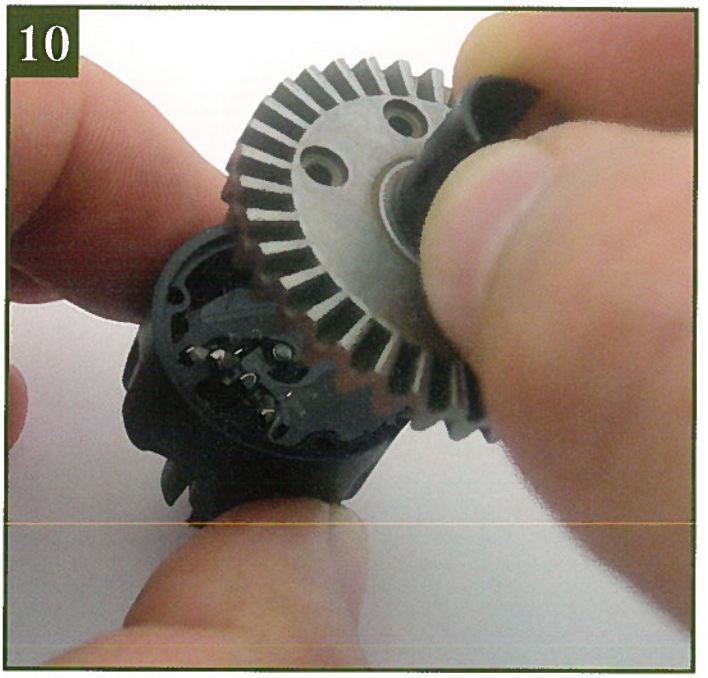


7 Установите ось с двумя малыми сателлитами 10Т в корпус дифференциала (см. фото). Белые кружки показывают правильное положение концов оси и стального штифта в его гнезде.

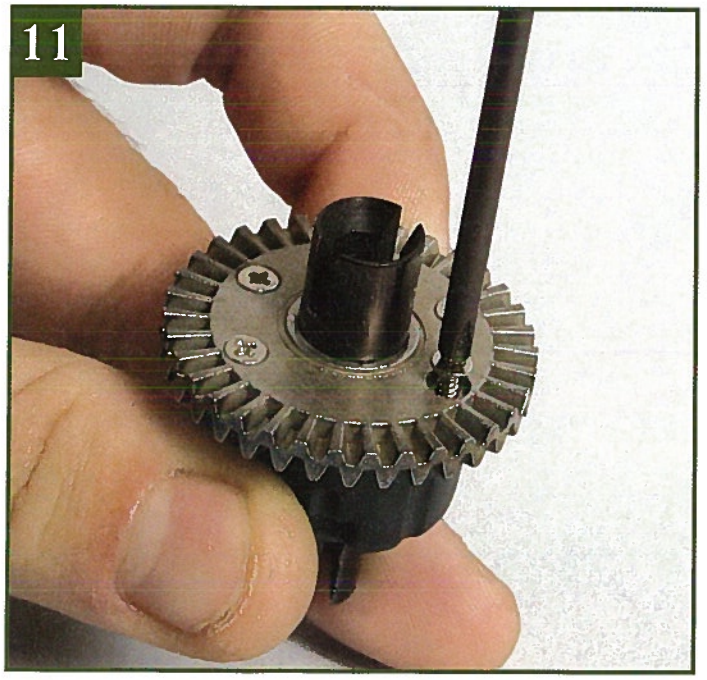
8 Разрежьте ножницами пакетик с маслом дифференциала и налейте масло в корпус дифференциала до половины его высоты.



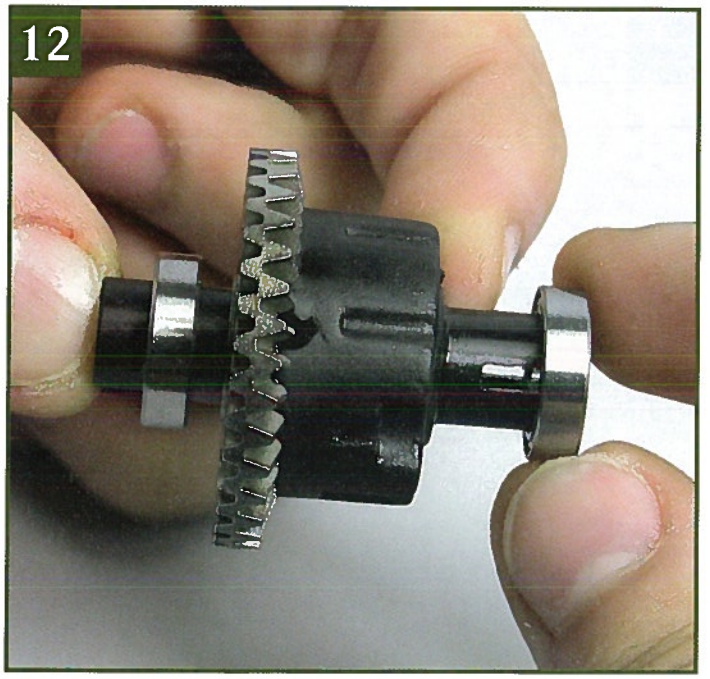
9 Возьмите шестерню дифференциала, прилагавшуюся к № 16. Определите при помощи фото правильное положение деталей и вставьте в отверстие вторую полуось. При необходимости слегка обработайте отверстие наждачной бумагой.



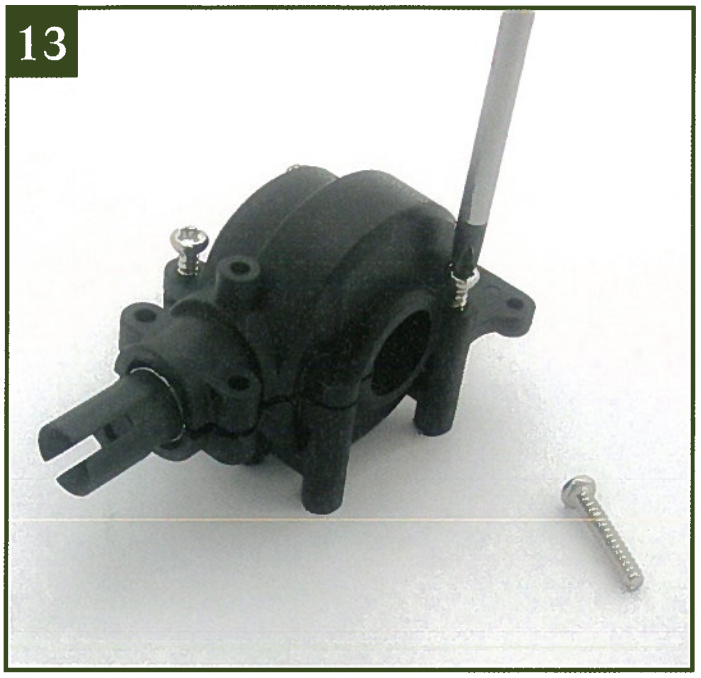
10 Корпус дифференциала с залитым маслом закройте шестерней дифференциала, дополненной полуосью.



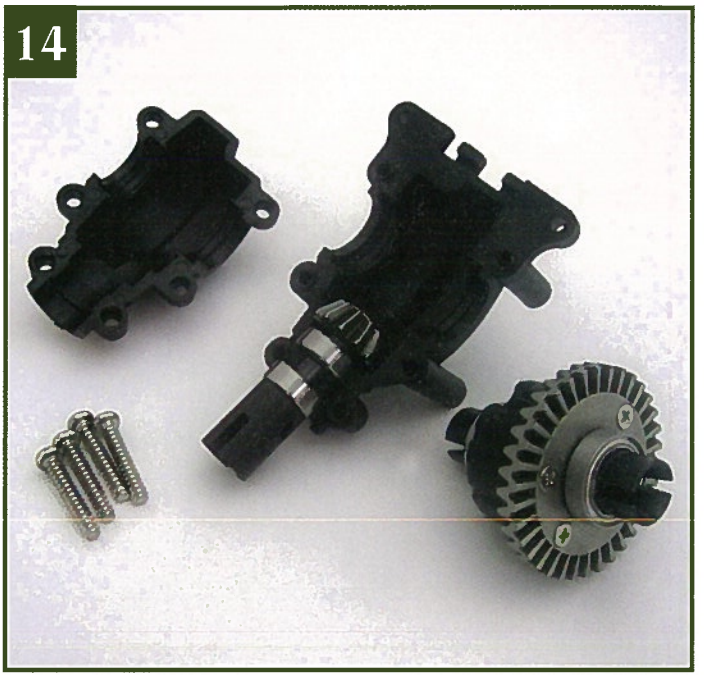
11 Сопоставьте отверстия на шестерне дифференциала с отверстиями на корпусе дифференциала и соедините их четырьмя саморезами 2×8 мм. Воспользуйтесь крестовой отверткой, чтобы затянуть саморезы крест-накрест.



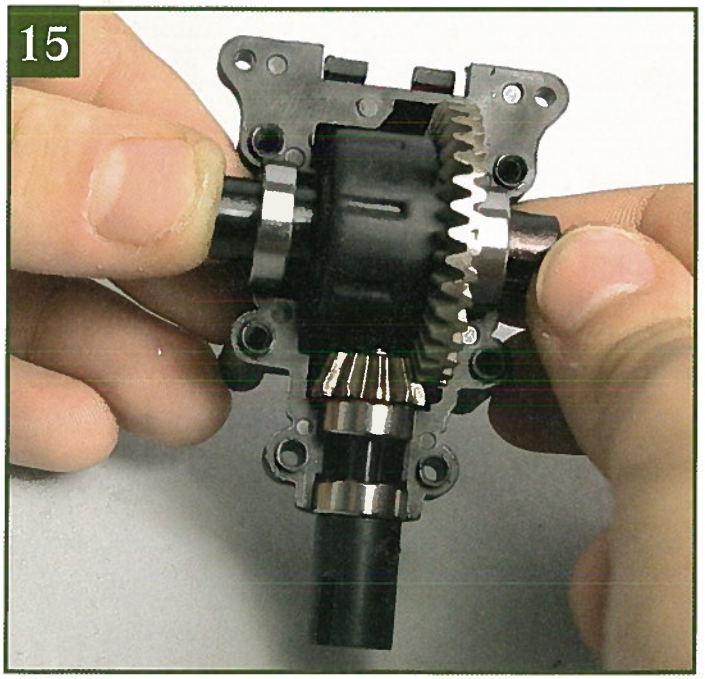
12 Два подшипника, полученные с № 27, наденьте по одному на каждую полуось.



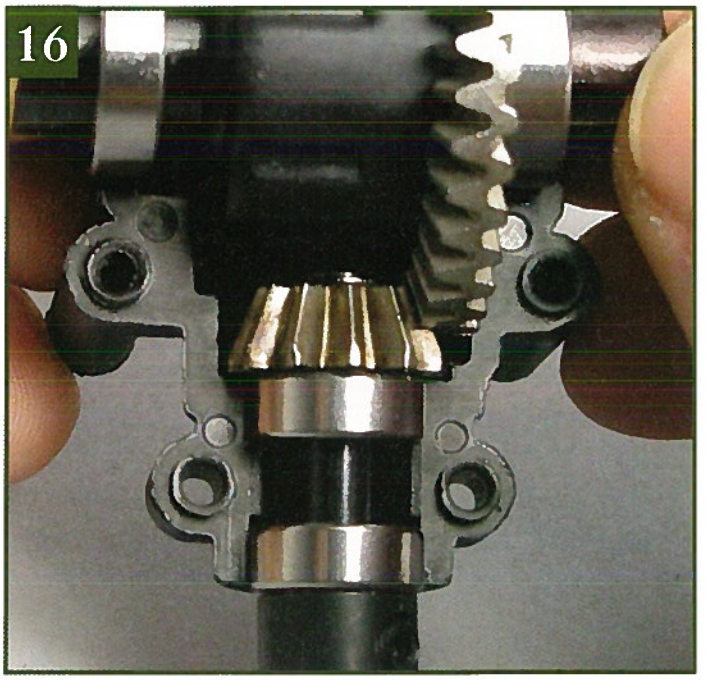
13 В № 28 мы провели предварительную сборку картера второго дифференциала и установили в него коническую малую шестеренку редуктора. С помощью крестовой отвертки разделите картер дифференциала на две половины.



14 Для продолжения работы нам потребуются: разобранный картер дифференциала с четырьмя саморезами, установленная в нижнюю половину картера коническая малая шестеренка редуктора и корпус дифференциала в сборе.



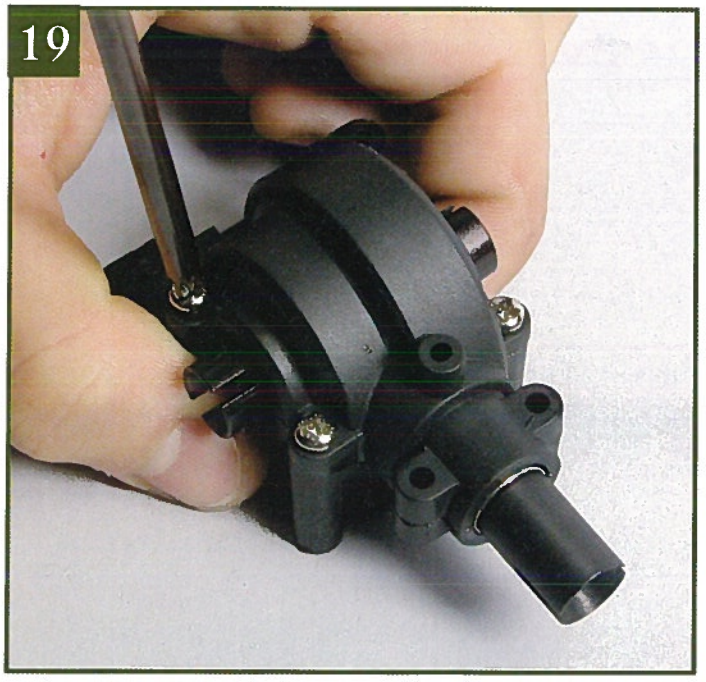
15 Установите корпус дифференциала в нижнюю половину картера, сориентировав детали, как показано на фото.



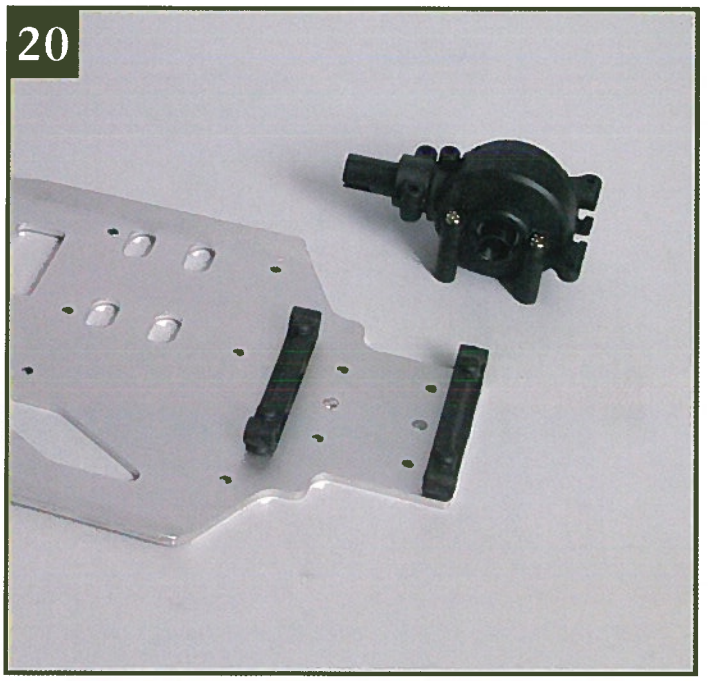
16 Для правильной работы дифференциала зубцы конической малой шестеренки редуктора должны плотно прилегать к зубцам шестерни корпуса дифференциала.

17 Возьмите пакетик с остатками масла дифференциала и смажьте внешнюю поверхность шестерни дифференциала. Закройте пакетик и уберите оставшееся масло в надежное место.

18 Установите верхнюю половину картера дифференциала на нижнюю и совместите отверстия четырех соединительных саморезов.



19 Маленькой/средней крестовой отверткой затяните четыре соединительных самореза картера дифференциала. Мы советуем вам затягивать их крест-накрест.



20 Сборка второго дифференциала вашей радиоуправляемой гоночной модели завершена. Уберите дифференциал и инструменты в надежное место.

Установка вариатора коробки передач

Ваша радиоуправляемая модель Mercedes DTM снабжена двухскоростной автоматической коробкой передач. Эффективность работы этой сложной системы обеспечивается вариатором коробки передач, приводимым в действие центробежной силой, возникающей в результате вращения центрального вала трансмиссии.

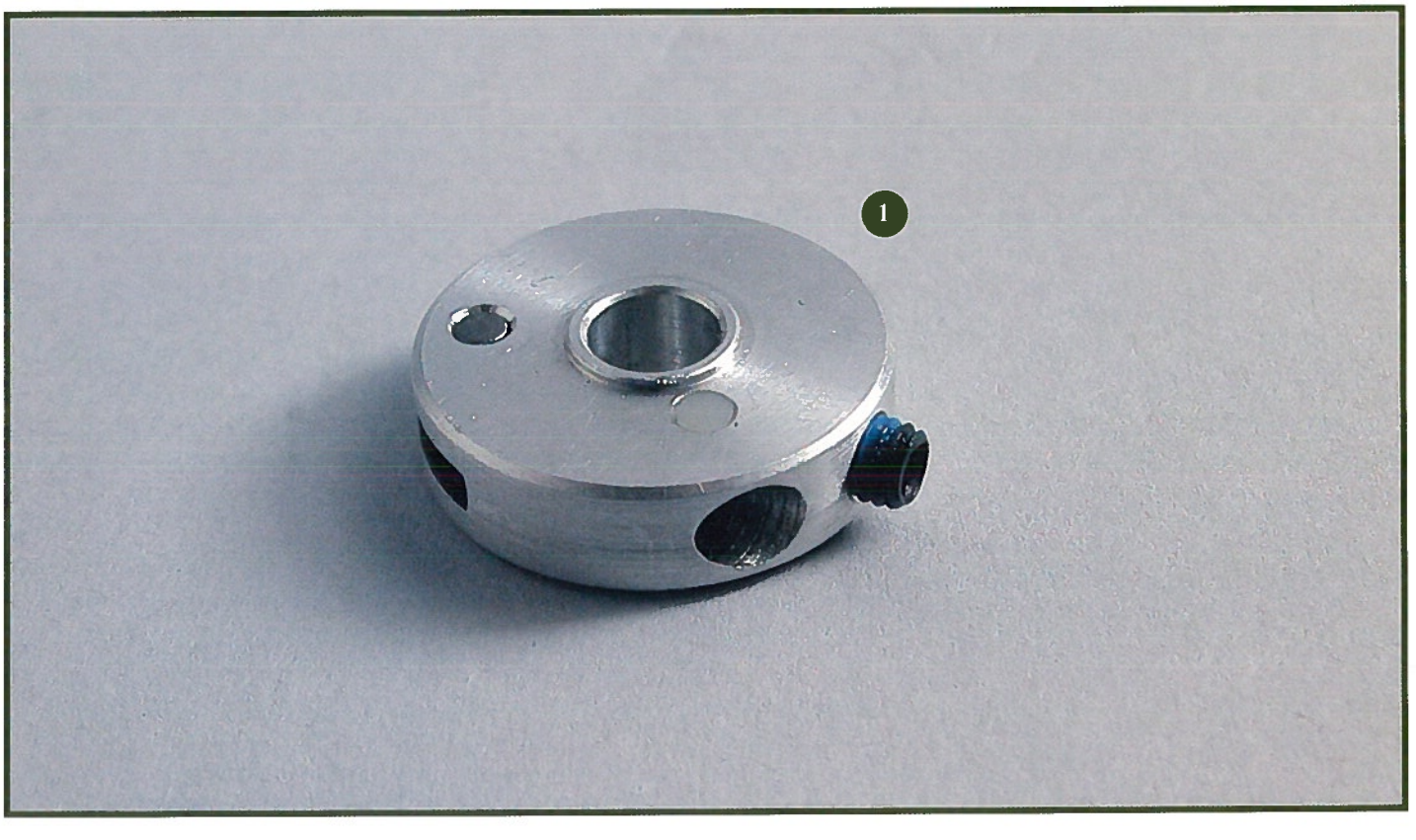
С этим выпуском вы получили вариатор коробки передач. Это сложный механизм, поставляемый в собранном виде. Он состоит из несущей структуры, зубца, стальной пружины, шарика и двух винтов. При помощи одного из них вы сможете задавать преднагрузку пружины, что повлияет на работу системы в целом и на момент переключения передач, имеющий ключевое значение для всех радиоуправляемых моделей. На данном этапе сборки мы установим вариатор и механическую группу центральной трансмиссии. Это достаточно объемная, но при этом простая работа.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2 ММ**

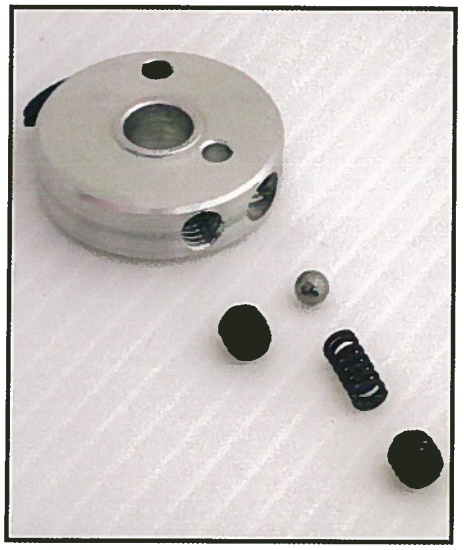
1 Вариатор коробки передач

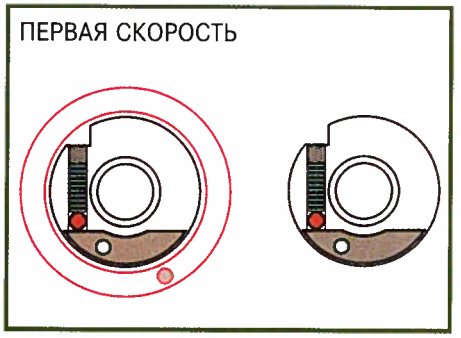


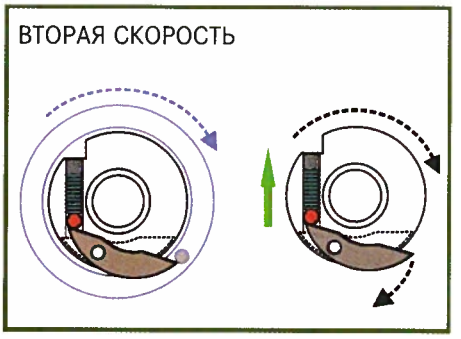
Советуем в точности следовать инструкциям и фотографиям. Прежде чем перейти к сборке, ознакомьтесь с техническим описанием детали.

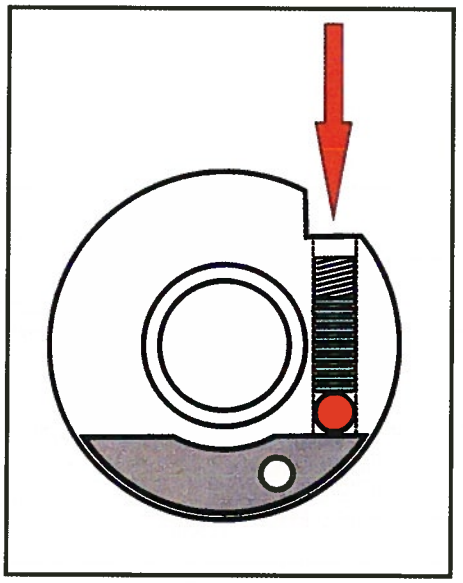
Устройство вариатора коробки передач

Как было сказано выше, вариатор коробки передач поставляется в собранном виде. Он состоит из несущей структуры, зубца, стальной пружины, шарика и регулировочного винта. Кроме того, вариатор снабжен установочным винтом, закрепляющим его на валу.









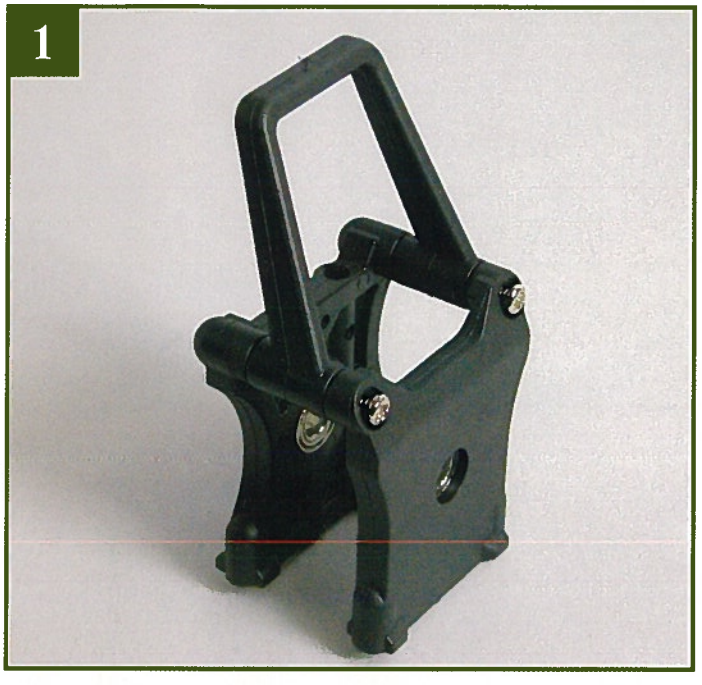
Как это работает

Вариатор действует за счет центробежной силы, возникающей при вращении вала. На низкой скорости стальная пружина удерживает зубец внутри корпуса вариатора. Когда количество оборотов достигает точки переключения, величина центробежной силы становится достаточной для того, чтобы зубец смог преодолеть сопротивление пружины и выйти с края вариатора, зацепившись за вторую шестерню.

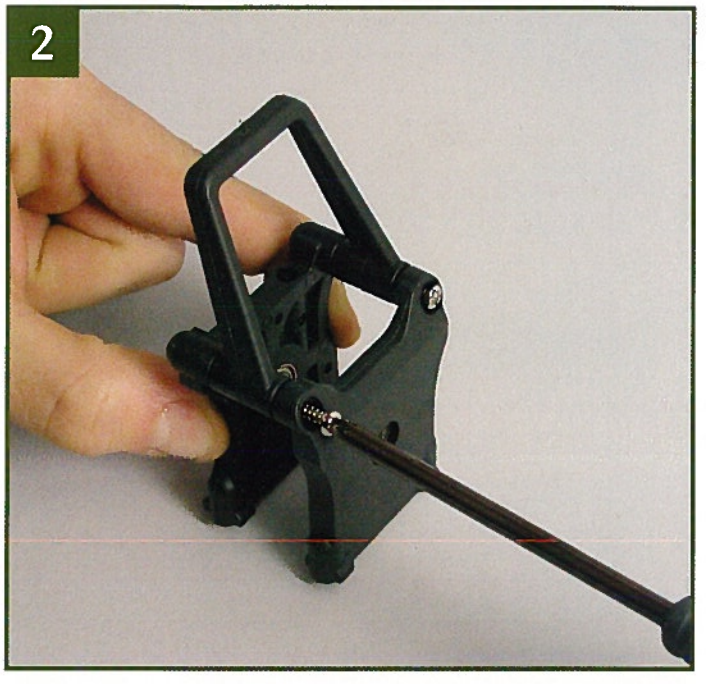
При уменьшении количества оборотов зубец не может противостоять сопротивлению пружины и возвращается на исходную позицию в корпусе вариатора, отсоединяясь от второй шестерни и переключаясь на первую.

Управление вариатором

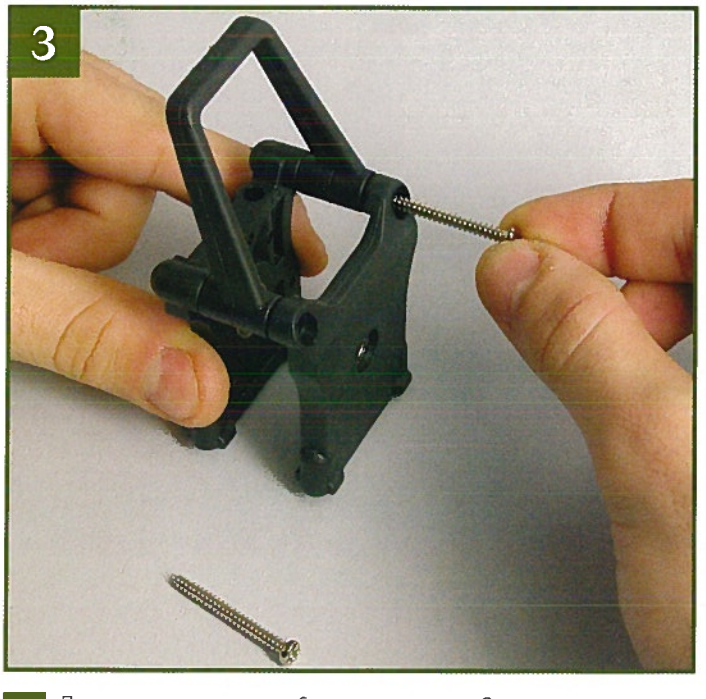
Механическая группа вариатора придает вашей радиоуправляемой модели хорошее ускорение в поворотах, где скорость невелика (и центробежной силы недостаточно для переключения на вторую передачу), и увеличивает максимальную скорость на прямых, поскольку вторая передача имеет большее передаточное число. Регулировка вариатора производится путем установки различной преднагрузки пружины. Ослабив винт, вы ослабляете пружину, и переключение передач происходит на небольшой скорости. Затянув винт, вы увеличиваете преднагрузку пружины, и переключение происходит на высоких оборотах. Не перетяните винт: так можно сломать пружину и, соответственно, коробку передач.



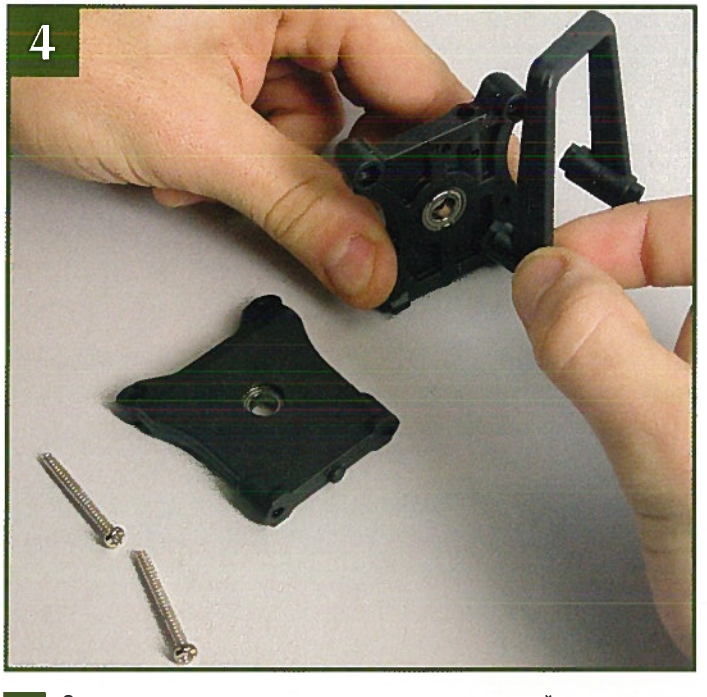
1 В № 29 мы провели предварительную сборку несущей структуры центральной части трансмиссии. Достаньте эти детали.



2 Отвинтите с помощью отвертки саморезы, соединяющие переднюю стойку крепления КПП с ручкой и задней стойкой крепления КПП.

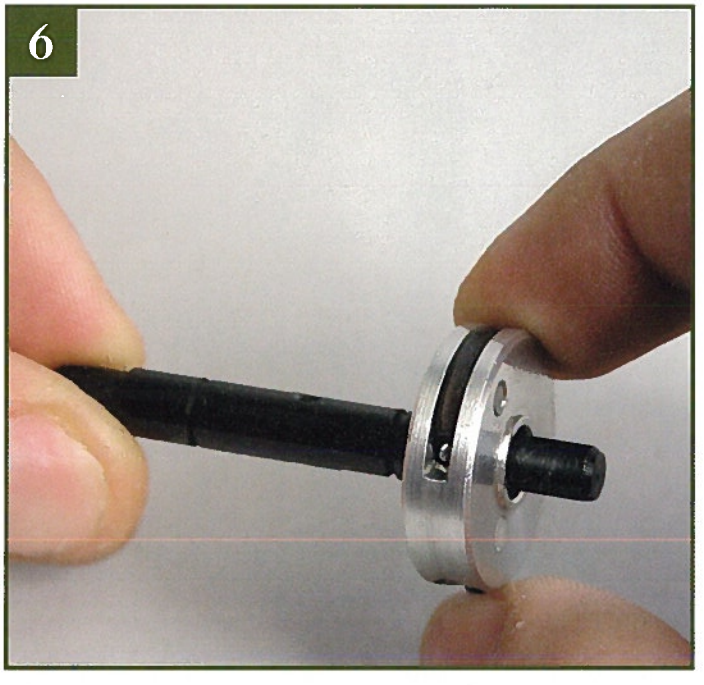


3 Положите саморезы на рабочую поверхность. Они пригодятся нам на завершающем этапе сборки.

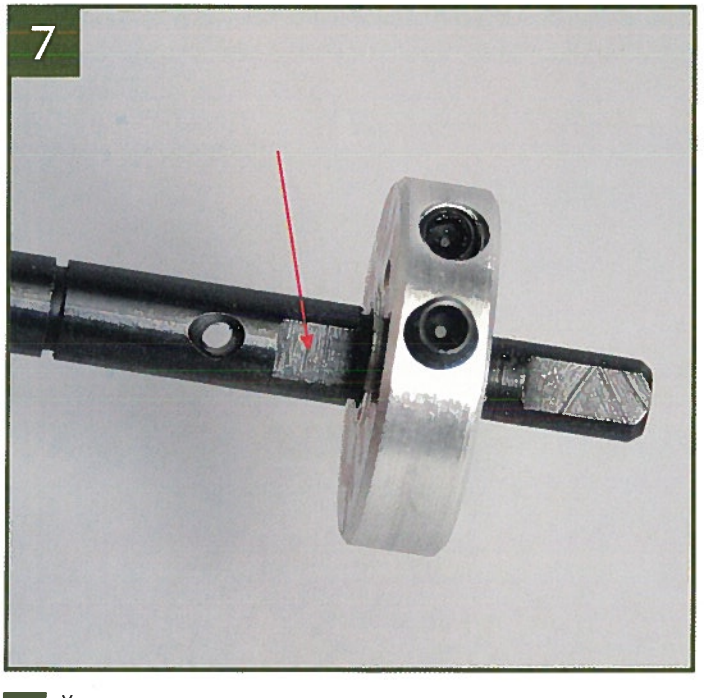


4 Сняв саморезы, осторожно рассоедините ручку и стойки (переднюю и заднюю) крепления КПП, стараясь не повредить шестиугольные оконечники.

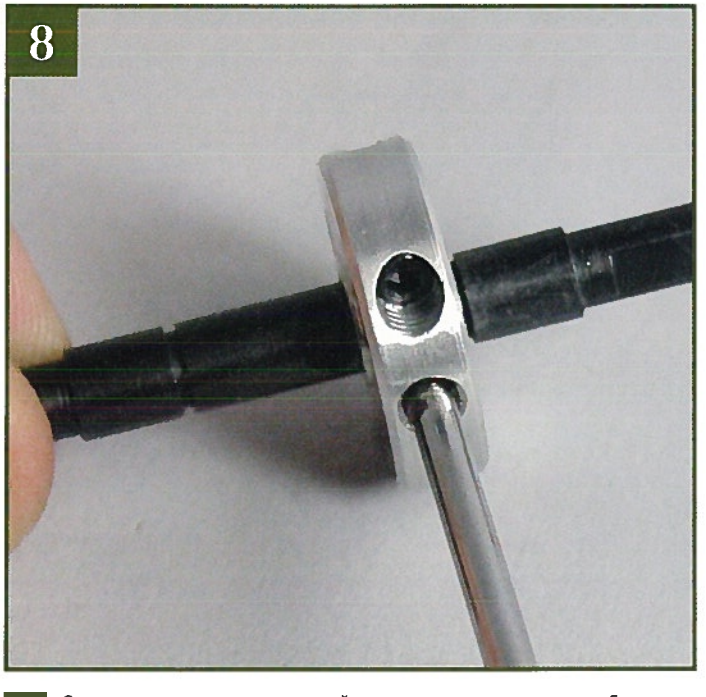
5 Возьмите центральный вал трансмиссии из № 19. Красным на фото обведено место, на которое должен встать установочный винт вариатора коробки передач.



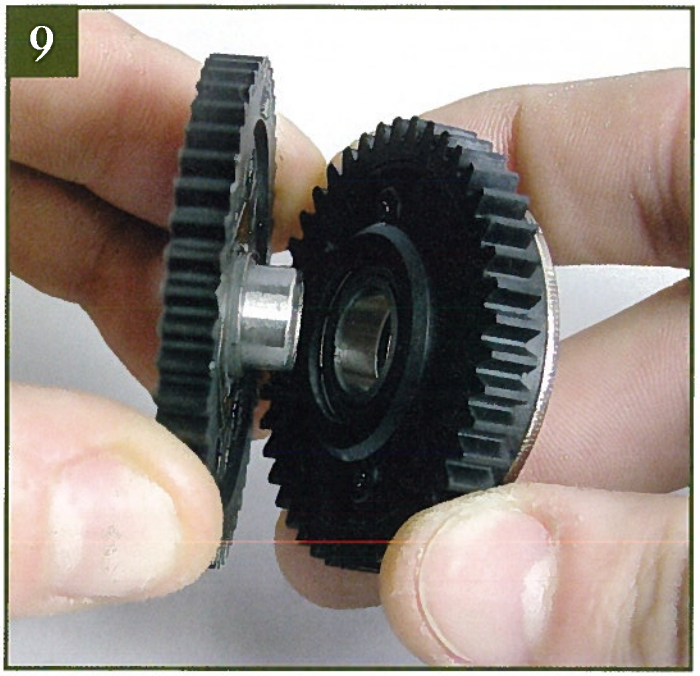
6 Установите прилагающийся к этому выпуску вариатор коробки передач на центральный вал трансмиссии. Сохраняйте правильное направление детали, показанное на фото.



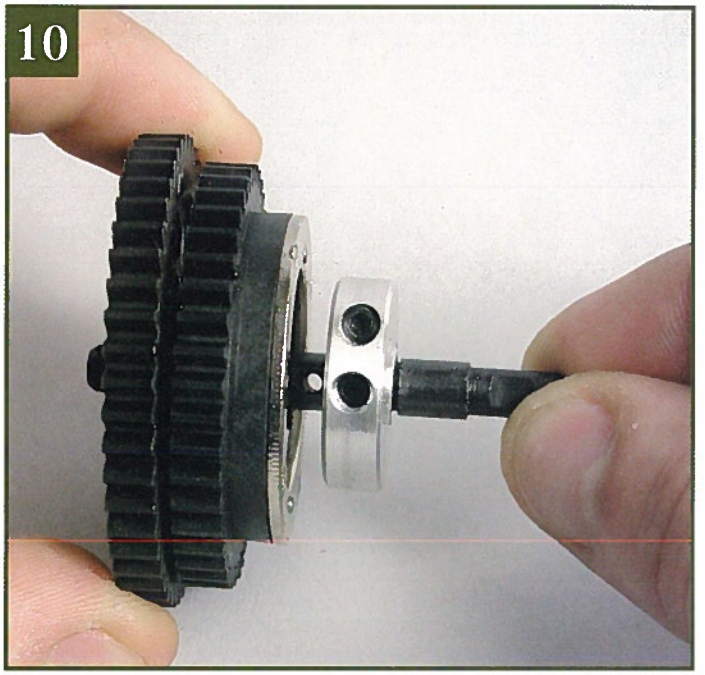
7 Установите деталь в соответствующее место на центральном валу трансмиссии, обозначенное красной стрелкой.



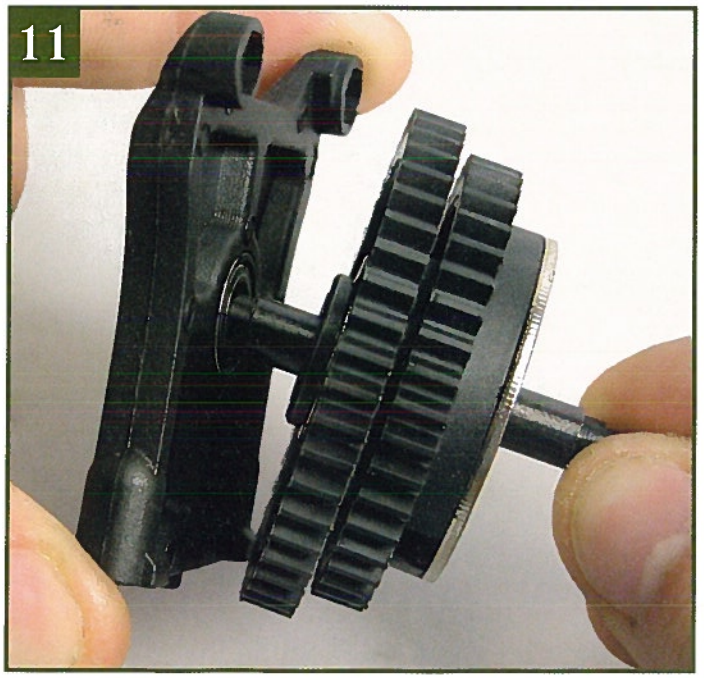
8 Сначала затяните установочный винт до упора, а потом ослабьте его на четверть оборота. Если вариатор вращается свободно, повторите действие. Если он остается зафиксированным, затяните винт до конца.



9 Соедините шестерню второй передачи на 42 зуба из № 19 и первой передачи на 47 зубов из № 25. Подшипник шестерни на 47 зубов должен войти в соответствующее отверстие шестерни на 42 зуба. Шайба крепления вариатора малой шестерни должна смотреть наружу.

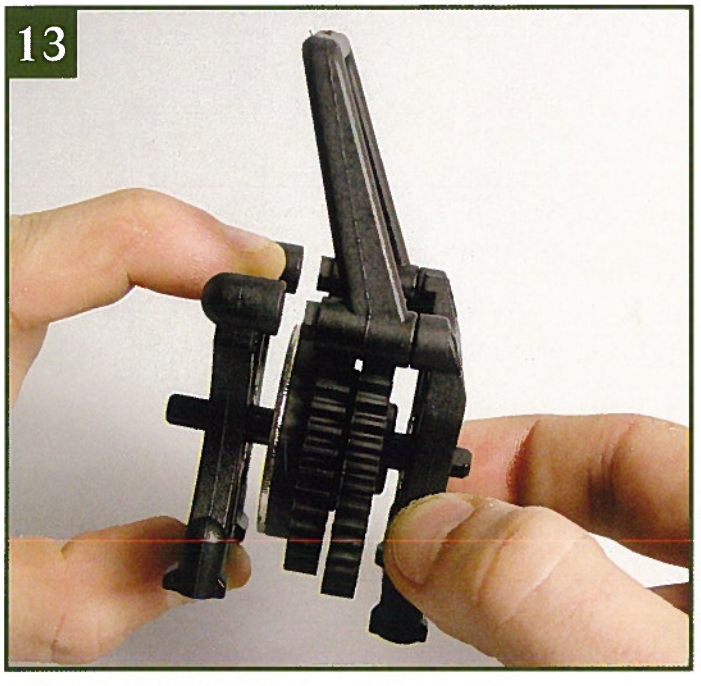


10 Установите центральный вал трансмиссии в отверстие в центре обеих шестеренок, как показано на фото. Заведите вариатор коробки передач в соответствующее отверстие по центру шайбы крепления вариатора.

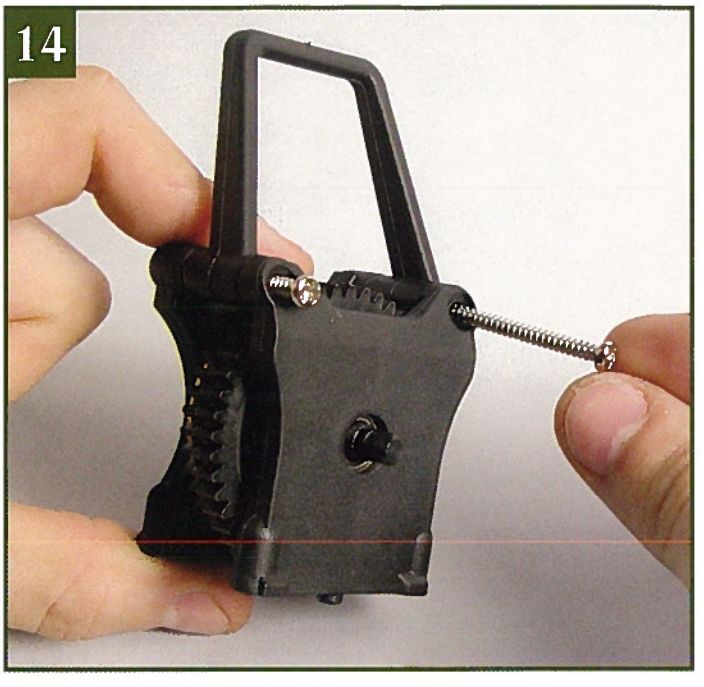


11 Соедините группу в сборе с передней стойкой крепления КПП. Вставьте центральный вал трансмиссии в соответствующий подшипник. Делайте все точно так, как показано на фото.

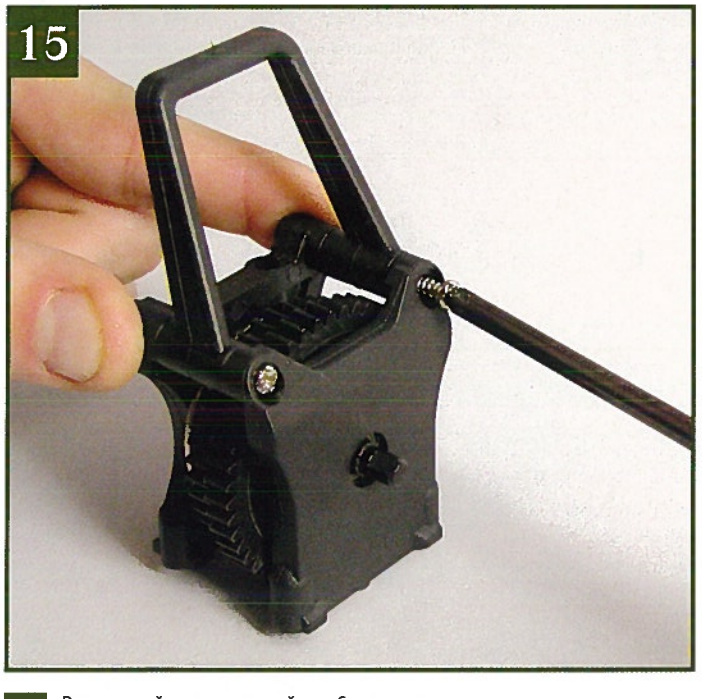
12 Установите ручку на место, заведя шестигранные оконечники в соответствующие отверстия.



13 Установите на место заднюю стойку крепления КПП. Центральный вал трансмиссии должен пройти через подшипник, а шестигранные оконечники ручки занять свое место в соответствующих отверстиях стойки.



14 Осталось установить на место саморезы, извлеченные нами в начале данного этапа сборки. Вставьте их в соответствующие отверстия на передней стойке крепления КПП.



15 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть саморезы. Не перетяните их.

16 На фото показан результат данного этапа сборки. Удостоверьтесь, что все сделано правильно. При необходимости исправьте ошибки.

Сборка задней правой части подвески

К этому выпуску прилагаются детали задней правой части подвески и задняя стойка кузова. Следуя инструкции, мы начнем сборку задней правой части подвески радиоуправляемого гоночного Mercedes DTM.

Все полученные с этим номером детали относятся к задней правой части подвески вашей радиоуправляемой модели. Исключение составляют задняя стойка кузова, ее прокладка и винт крепления. Устройство задней правой части подвески аналогично устройству задней левой части подвески.

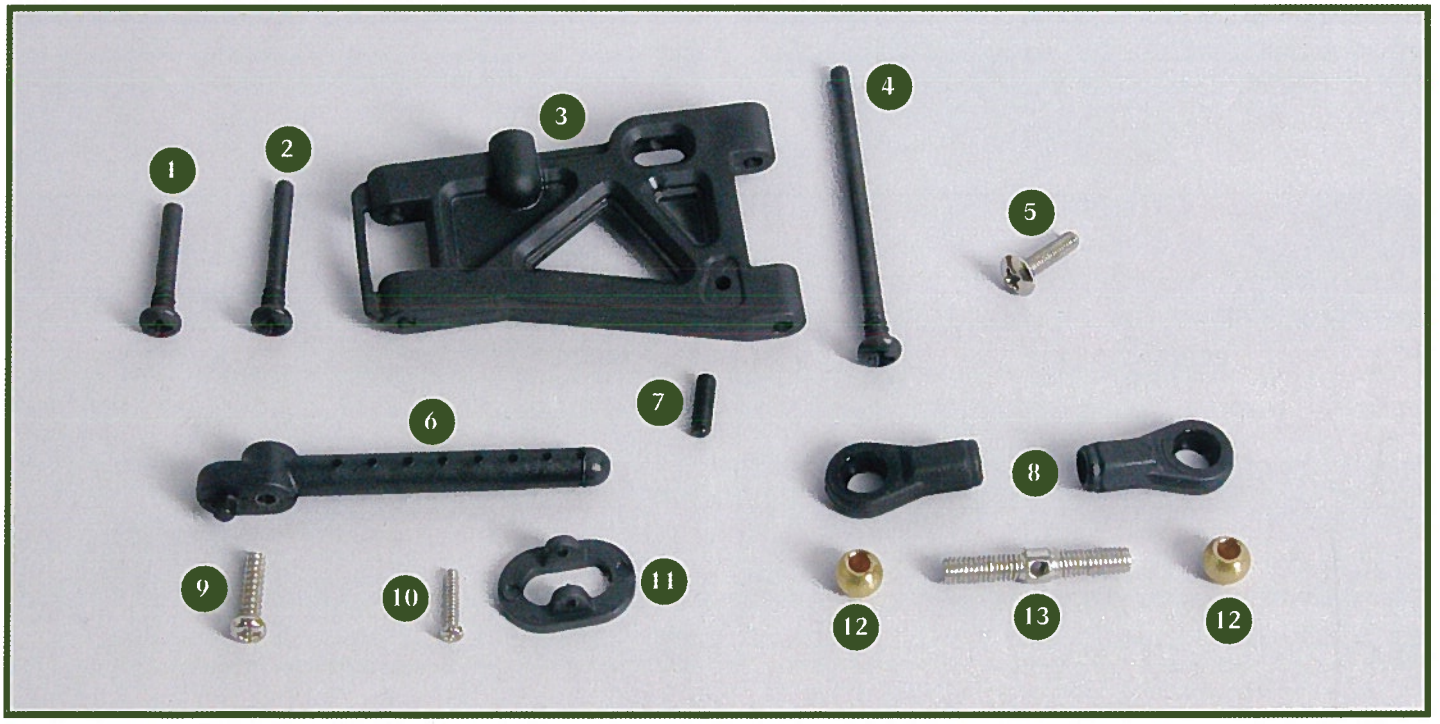
Сегодня мы только начинаем сборку задней правой части подвески, поэтому не все из полученных деталей пригодятся нам именно сейчас. Уберите лишние элементы в надежное место, чтобы не потерять их. Внимательно следуйте инструкции по сборке и сверяйте полученный результат с фотографиями.

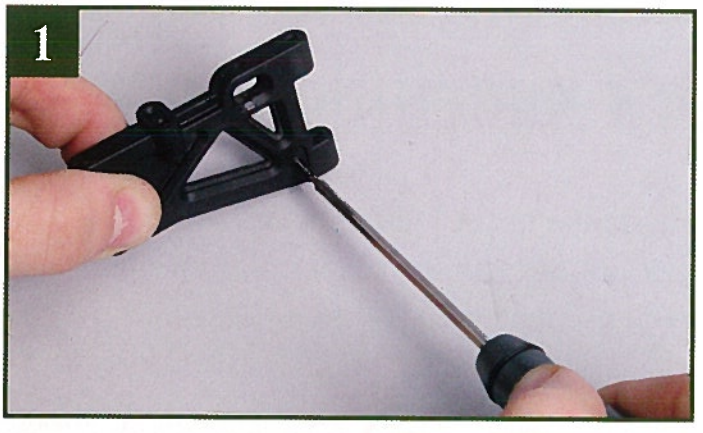
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

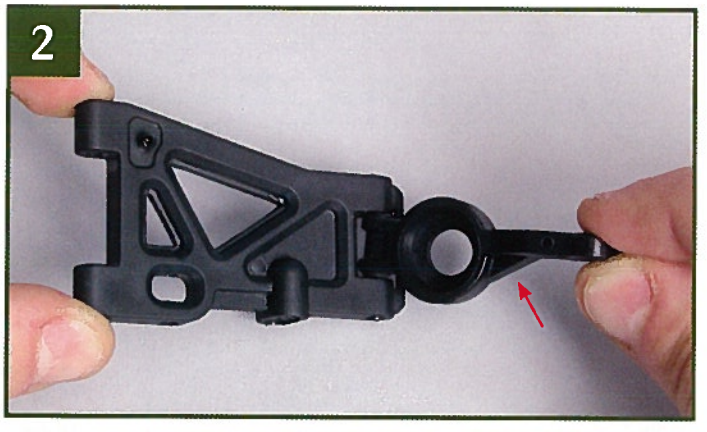
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ**
- **ДЛИННОГУБЦЫ**

1 Винт крепления верхней тяги
2 Винт крепления нижнего рычага и заднего кулака подвески
3 Задний нижний рычаг подвески
4 Длинный винт крепления нижнего рычага
5 Винт с крестообразным шлицем с полукруглой головкой 3×12 мм
6 Задняя стойка кузова
7 Винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм
8 Пластиковый наконечник (2 шт.)
9 Саморез с крестообразным шлицем 3×12 мм
10 Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
11 Прокладка под кузов
12 Шаровые (2 шт.)
13 Верхняя задняя тяга

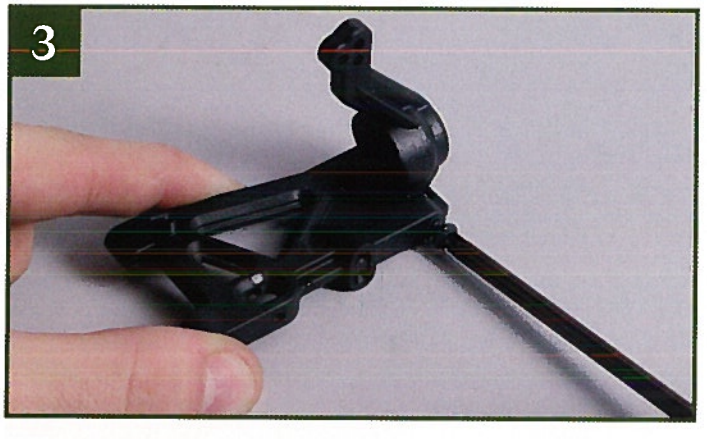




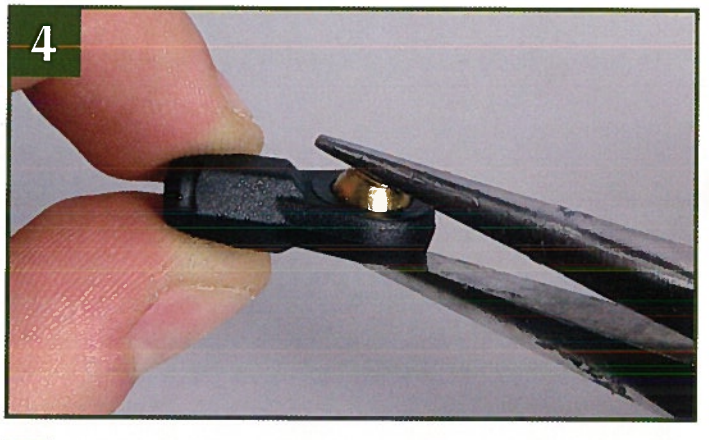
1 Возьмите задний нижний рычаг подвески и винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм. Вставьте установочный винт в соответствующее отверстие на рычаге подвески. Шестигранным ключом затяните винт так, чтобы он выходил с обеих сторон рычага на одинаковое расстояние.



2 Задний правый кулак подвески, полученный с № 22, соедините с задним нижним рычагом подвески. Следите за правильным положением деталей относительно друг друга. В этом вам поможет часть, отмеченная на фото красной стрелкой.

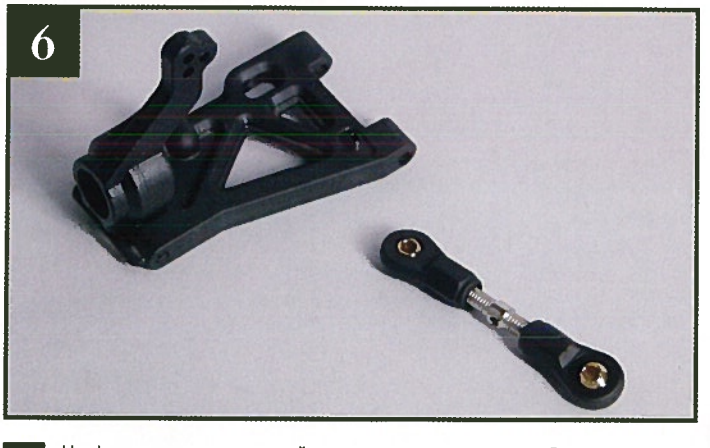


3 Соедините задний правый кулак и задний нижний рычаг подвески винтом крепления нижнего рычага и заднего кулака подвески. Вставьте винт в отверстие и затяните при помощи крестовой отвертки.



4 С помощью длинногубцев вставьте шаровую в соответствующее отверстие на пластиковом наконечнике. Повторите эту операцию со вторым наконечником и шаровой.

5 Верхняя задняя тяга имеет двустороннюю резьбу на концах. С одной стороны она идет влево, а с другой вправо. Воспользуйтесь любым подходящим инструментом, чтобы зафиксировать тягу и навернуть на нее пластиковые наконечники.



6 На фото показан конечный результат данного этапа сборки. Уберите инструмент и собранные детали в надежное место.

Сборка третьего колеса

Используя полученные с этим номером детали – колесный диск, покрышку и губчатую вставку, мы соберем третье (правое) колесо радиоуправляемого болида AMG Mercedes C-класса DTM-2008.

С выпусками № 1 и № 14 вы получили детали для сборки первых двух колес вашей радиоуправляемой модели. Каждое колесо состоит из трех частей: пластикового спицевого колесного диска, резиновой покрышки с протектором и губчатой вставки, придающей покрышке правильную форму.

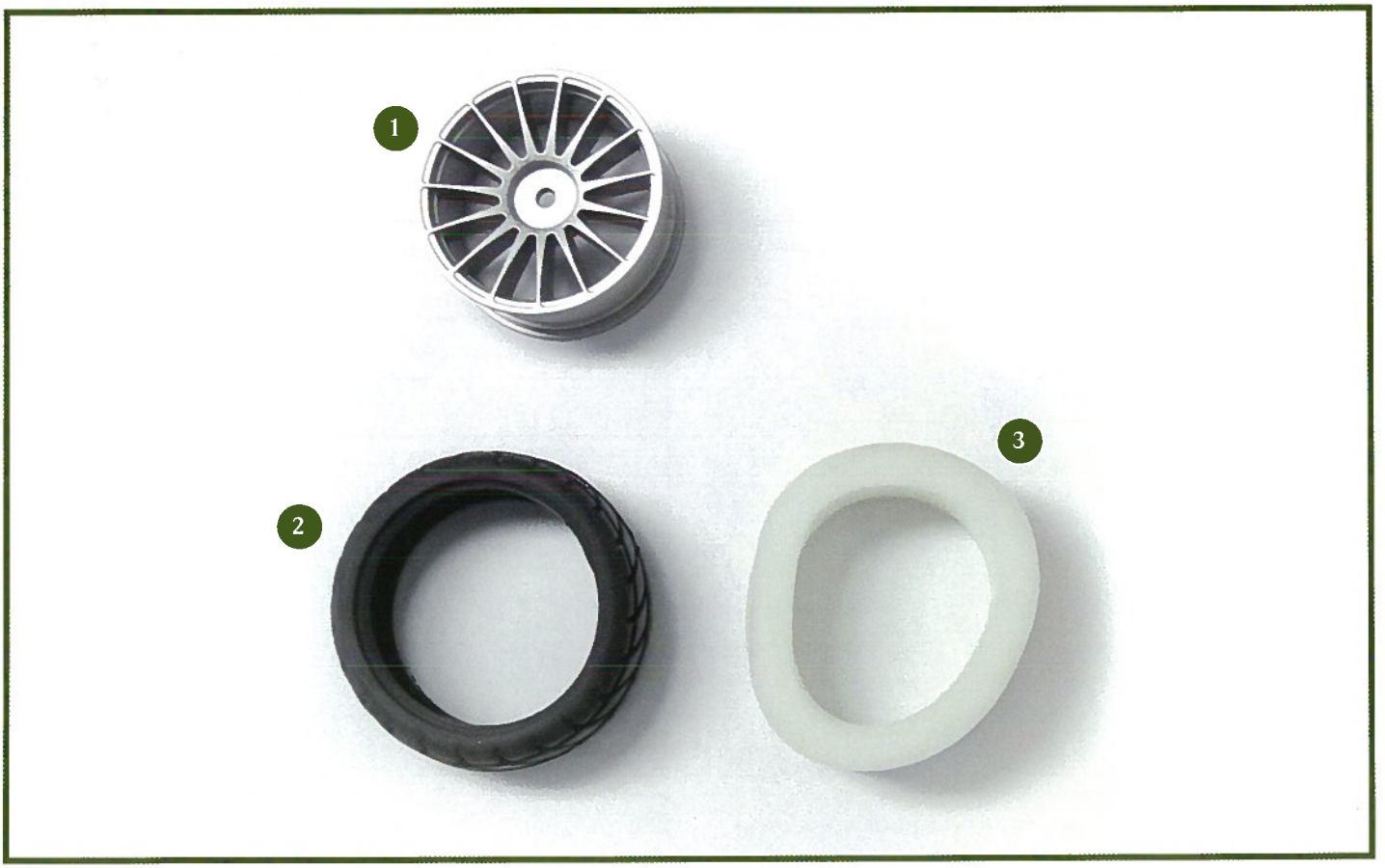
К этому выпуску прилагается еще один набор деталей, необходимых для сборки третьего (правого) колеса. Процедура сборки и необходимый инструмент остаются теми же: это кусочек наждачной бумаги и флакончик моментального цианоакрилатового клея. Главное – не забыть про правильное направление протектора на колесах левой и правой стороны.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

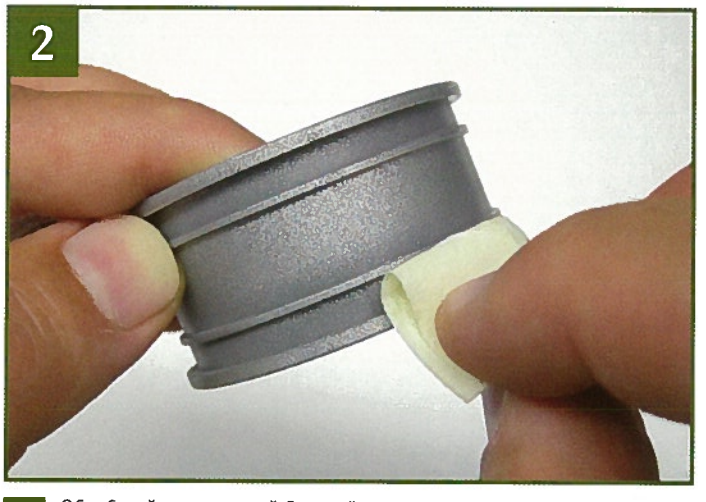
Для сборки вам потребуются:

- **НАЖДАЧНАЯ БУМАГА**
- **МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА (цианоакрилатовый)**

1 Колесный диск
2 Покрышка
3 Губчатая вставка



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



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

3 Положите покрышку на ладонь, как показано на фото, и поместите в нее губчатую вставку.

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

5 Вставьте в покрышку колесный диск и осторожно натяните на него покрышку. Обратите внимание на направление протектора: вы собираете правое 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 покрышку и колесный диск в четырех точках с внутренней стороны.

12 Слегка приподняв непроклеенные края покрышки, 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 покрышка надежно закреплена на колесном диске. Ваше третье колесо готово. Позже оно будет установлено с правой стороны вашей радиоуправляемой модели.

Сборка центральной части трансмиссии и тормозной системы

На валу трансмиссии вашего радиоуправляемого болида AMG Mercedes DTM 2008 устанавливается мощный дисковый тормоз. Используя полученные с этим выпуском новые детали, мы завершим сборку центральной части трансмиссии и тормозной системы.

С этим номером журнала вы получили пятнадцать новых деталей вашего радиоуправляемого болида. Все они относятся к центральной части трансмиссии и тормозу, который крепится на валу трансмиссии.

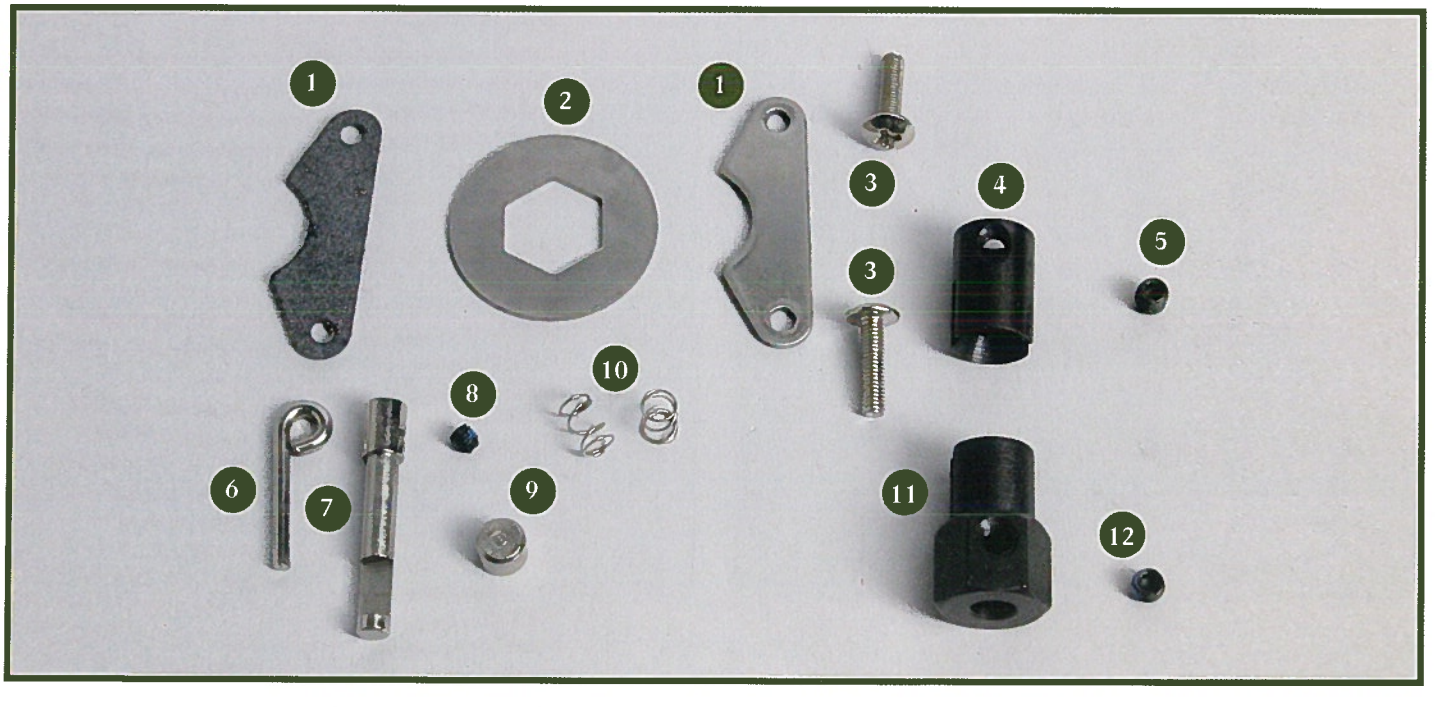
Данная инструкция позволит вам провести сборку тормозной системы. Хотя процесс сборки достаточно прост, рекомендуем соблюдать аккуратность и осторожность. Внимательно следите за правильностью расположения устанавливаемых деталей.

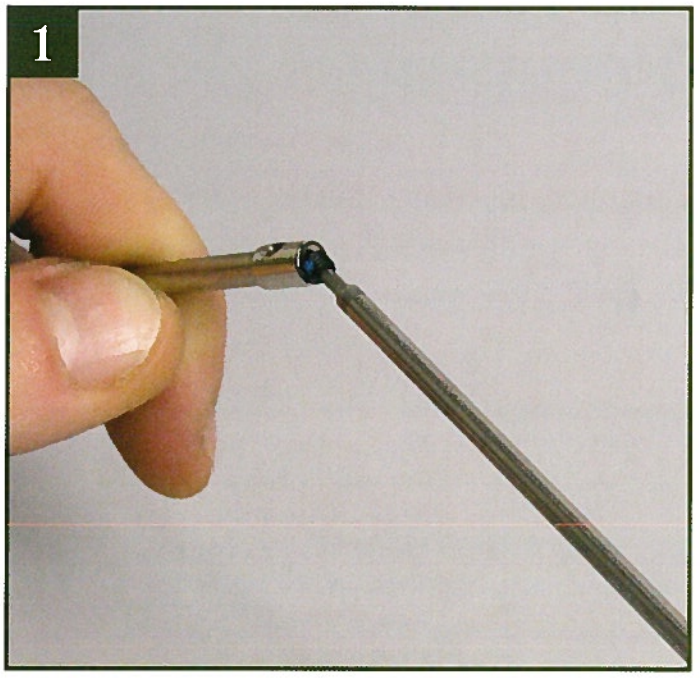
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

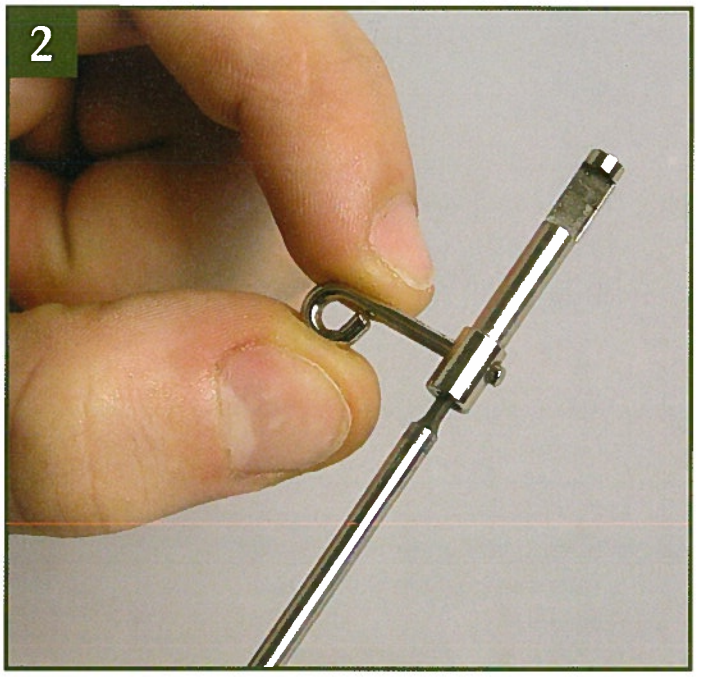
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1, 5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2 ММ
- ДЛИННОГУБЦЫ

1 Тормозные колодки (2 шт.)
2 Тормозной диск
3 Саморезы с крестовым шлицем 3×12 мм (2 шт.)
4 Чашка полуоси передняя
5 Зажимной винт 4×3 мм
6 Тормозной рычаг
7 Тормозная тяга
8 Зажимной винт 3×3 мм
9 Тормозной кулачок
10 Возвратная пружина тормоза (2 шт.)
11 Чашка полуоси задняя
12 Зажимной винт 4×4 мм

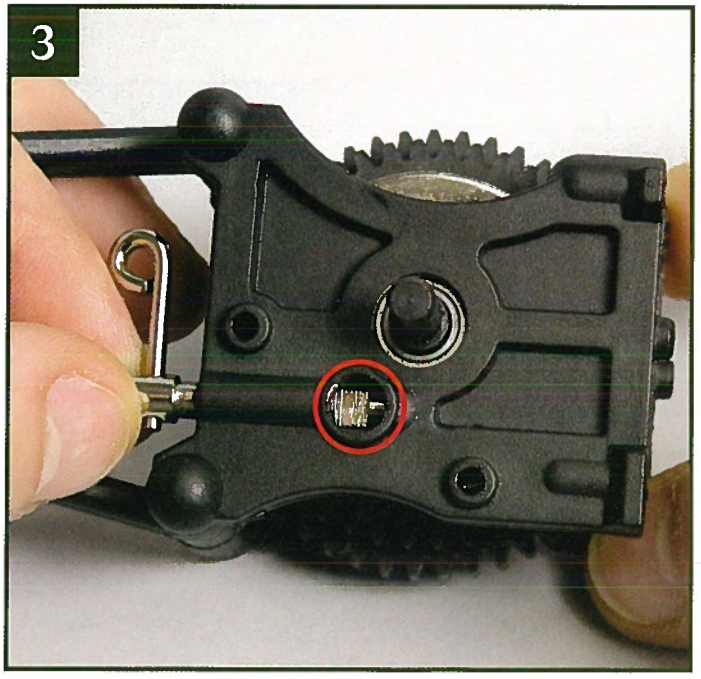




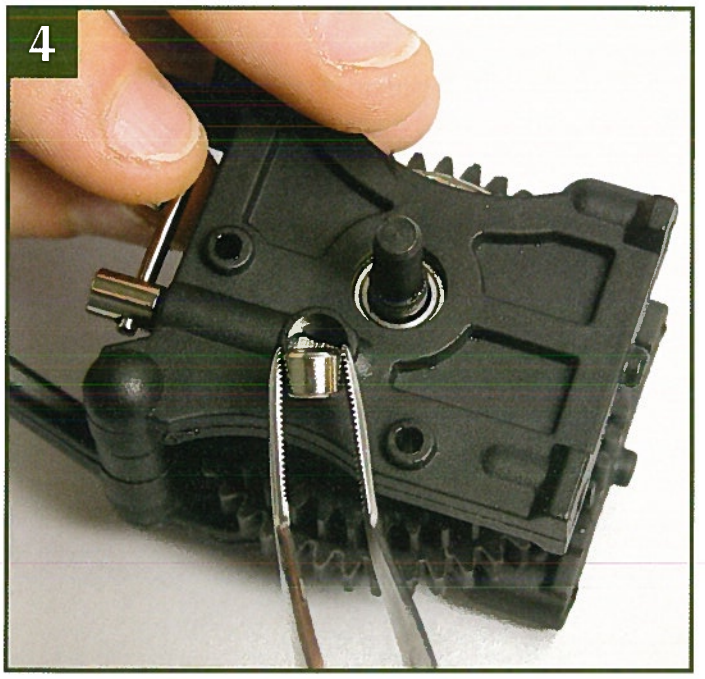
1 Для установки зажимного винта 3×3 мм нам потребуется шестигранный ключ 1,5 мм. Вставьте зажимной винт в отверстие тормозной тяги и затяните его. Удостоверьтесь, что он не перекрывает поперечное отверстие в тяге.



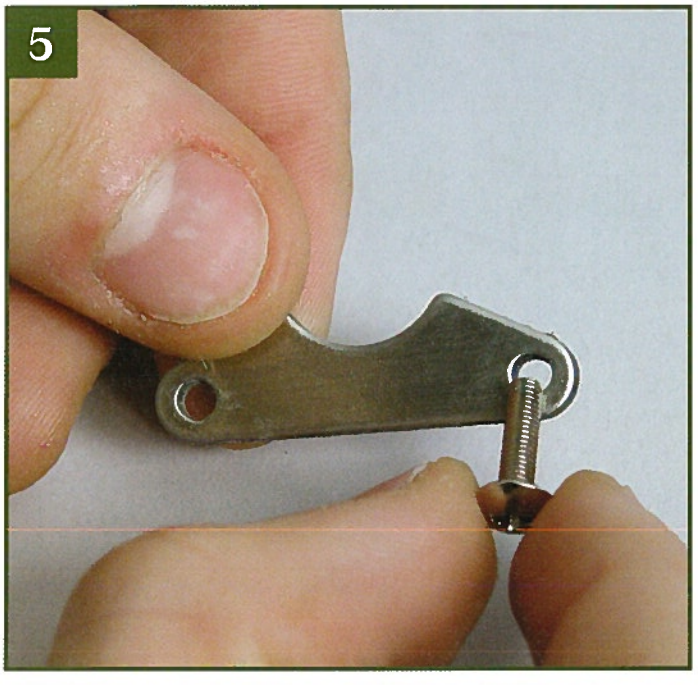
2 Вставьте тормозной рычаг в отверстие в тормозной тяге и зажмите его при помощи установленного нами зажимного винта (см. пункт 1). В правильное положение тормозной рычаг выставляется позднее.



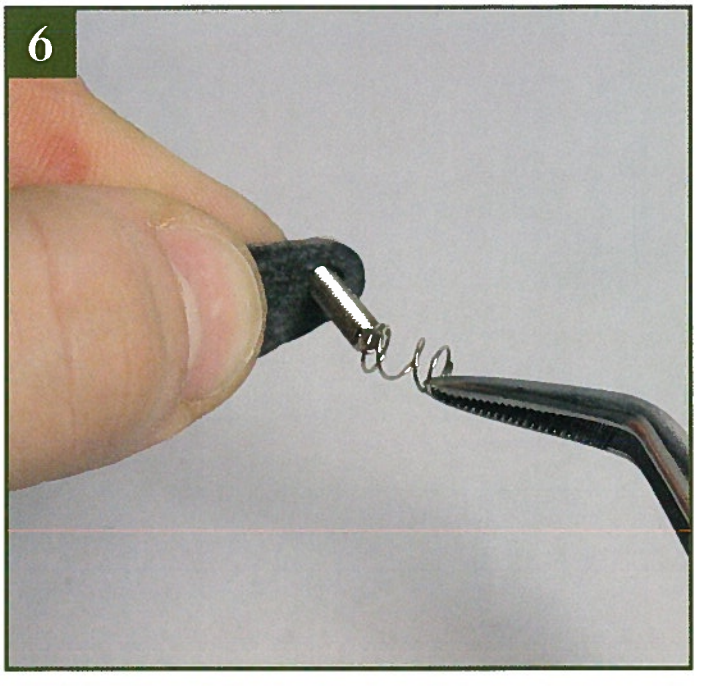
3 Вставьте тормозную тягу в отверстие на задней стойке крепления КПП. Сверьтесь с фото, чтобы задать тяге правильное положение. Через обведенное красным отверстие должна быть видна плоская часть тяги.



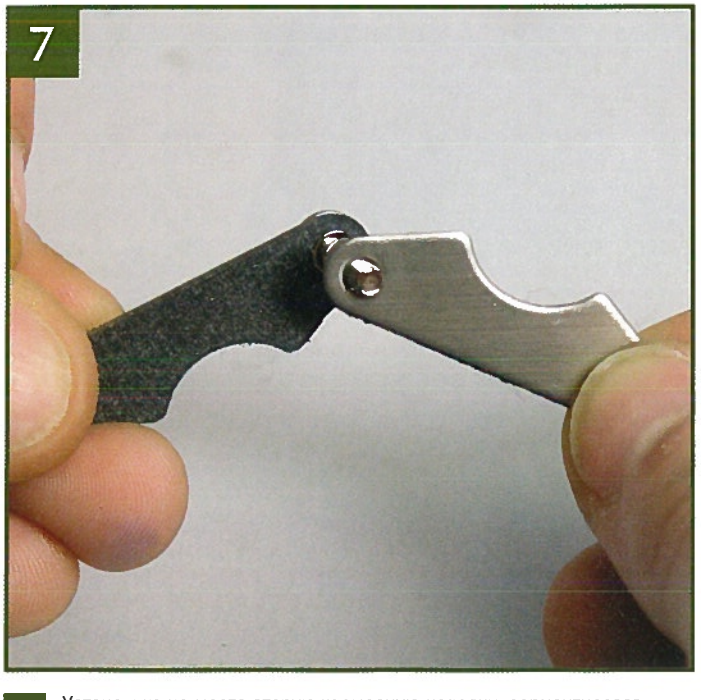
4 Тормозной кулачок с помощью длинногубцев установите в отверстие на задней стойке крепления КПП. Одной стороной тормозной кулачок должен касаться тормозной тяги.



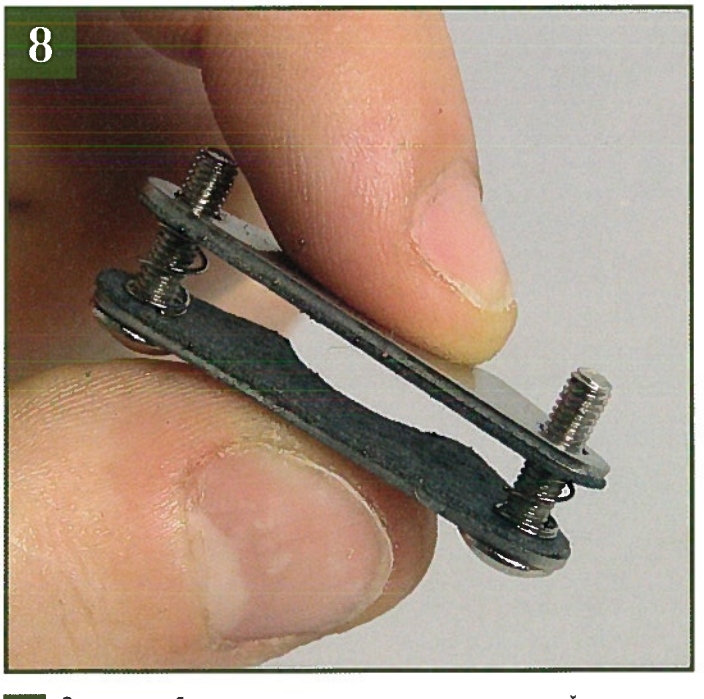
5 Возьмите тормозную колодку и вставьте винт 3×12 мм в одно из ее отверстий, заведя его с гладкой стороны.



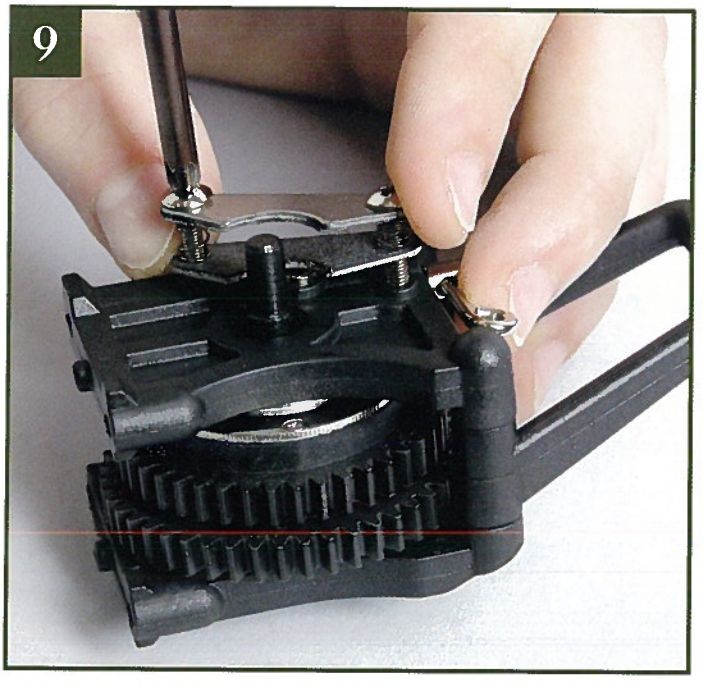
6 Одну из возвратных пружин тормоза наденьте на винт, вставленный в тормозную колонку (см. пункт 5).



7 Установите на место вторую тормозную колодку, сориентировав ее параллельно первой. Обе колодки должны смотреть темной стороной внутрь.

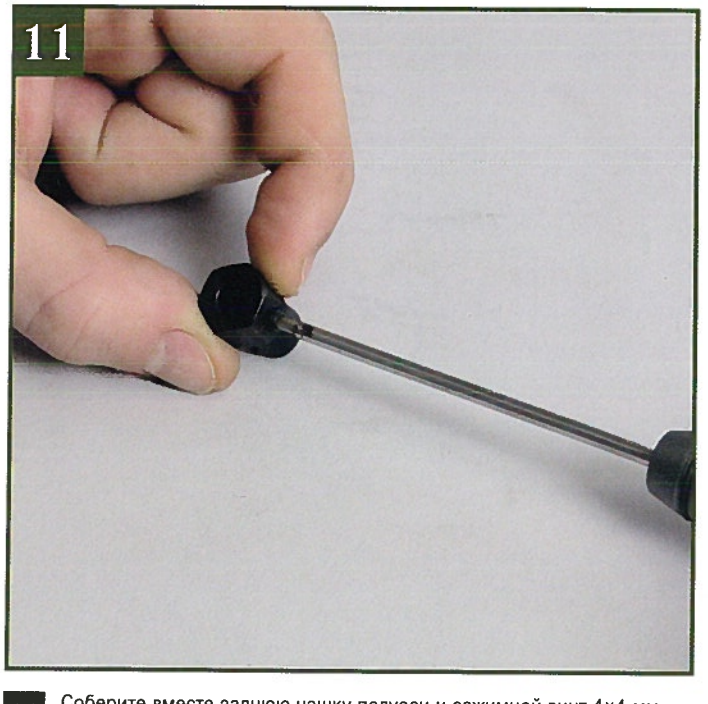


8 Завершите сборку двух колодок, установив недостающий винт и возвратную пружину. Сравните полученный результат с фото.

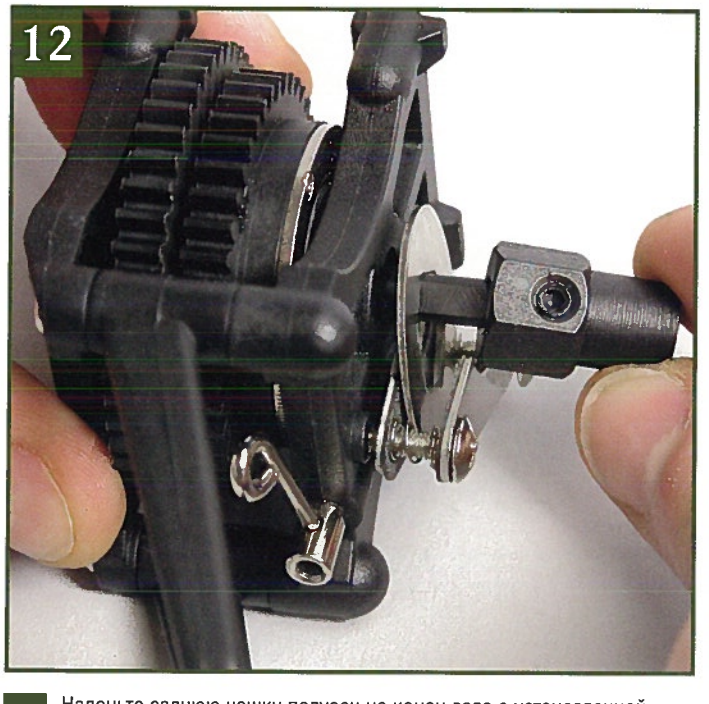


9 Удерживая вместе обе колодки, заведите винты в соответствующие отверстия на задней стойке крепления КПП. Сверьтесь с фото, чтобы правильно сориентировать детали. Затяните винты на три оборота.

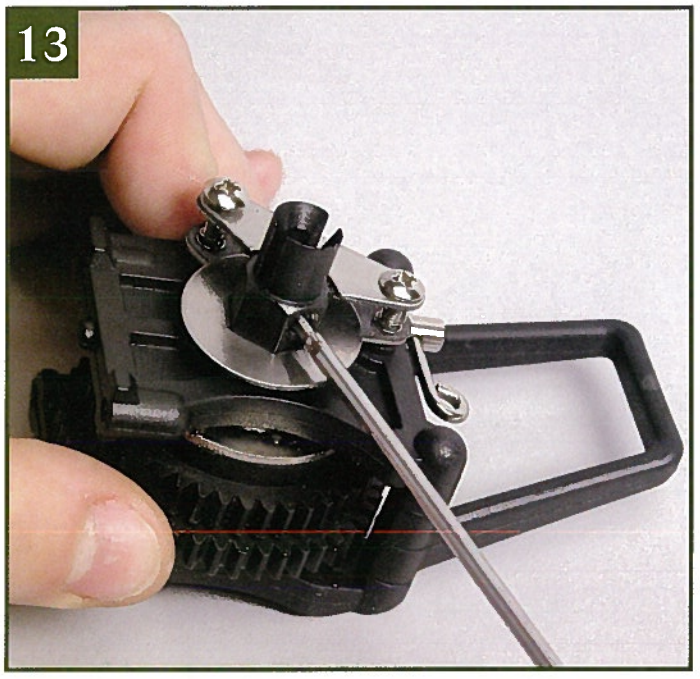
10 С помощью длинногубцев установите тормозной диск между двумя колодками. По центру тормозного диска должен проходить вал трансмиссии.



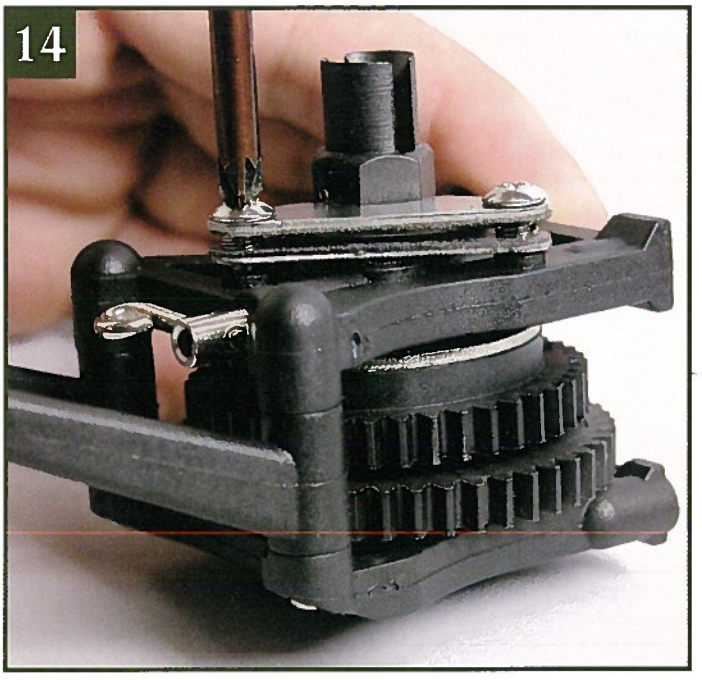
11 Соберите вместе заднюю чашку полуоси и зажимной винт 4×4 мм, полученные вами с данным выпуском. Для этого вам понадобится шестигранный ключ 2 мм.



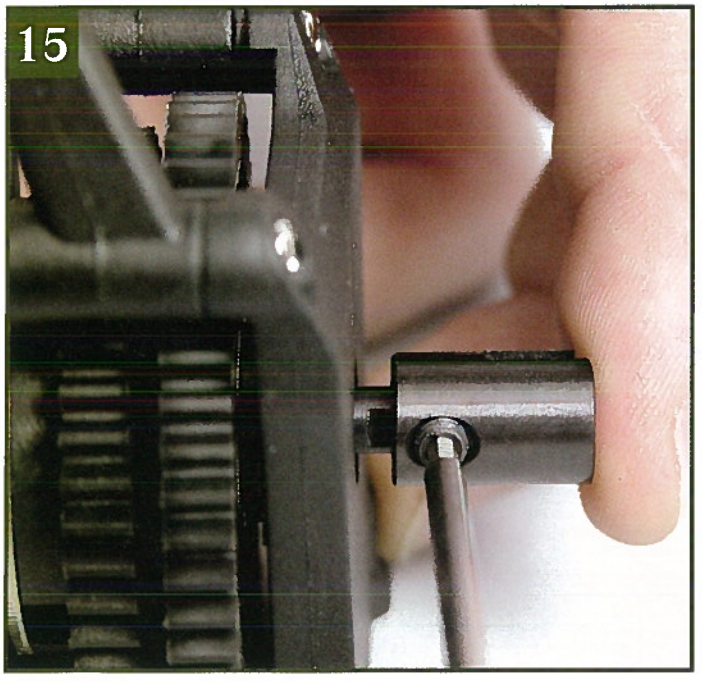
12 Наденьте заднюю чашку полуоси на конец вала с установленной на него тормозной системой. Совместите зажимной винт с плоской частью вала.



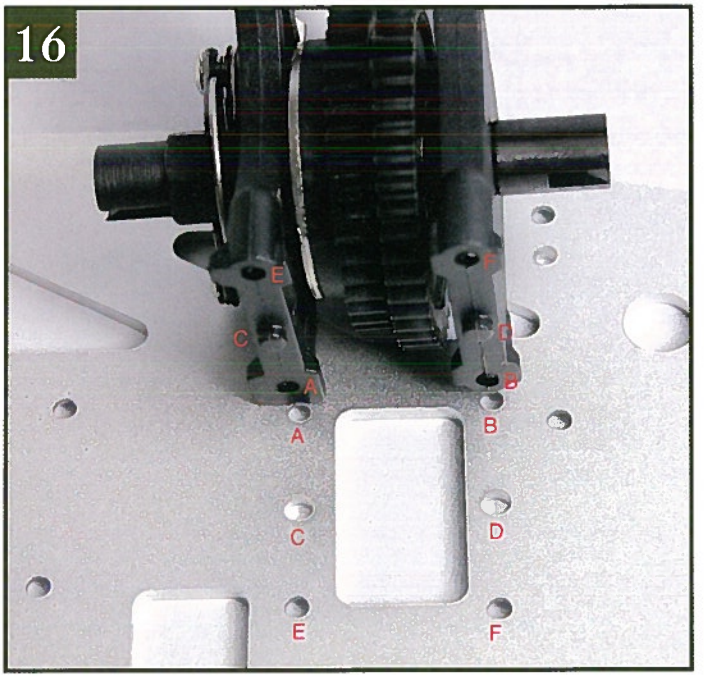
13 Заведите чашку полуоси в шестигранное отверстие в тормозном диске. Доведите ее практически до подшипника, после чего затяните зажимной винт.



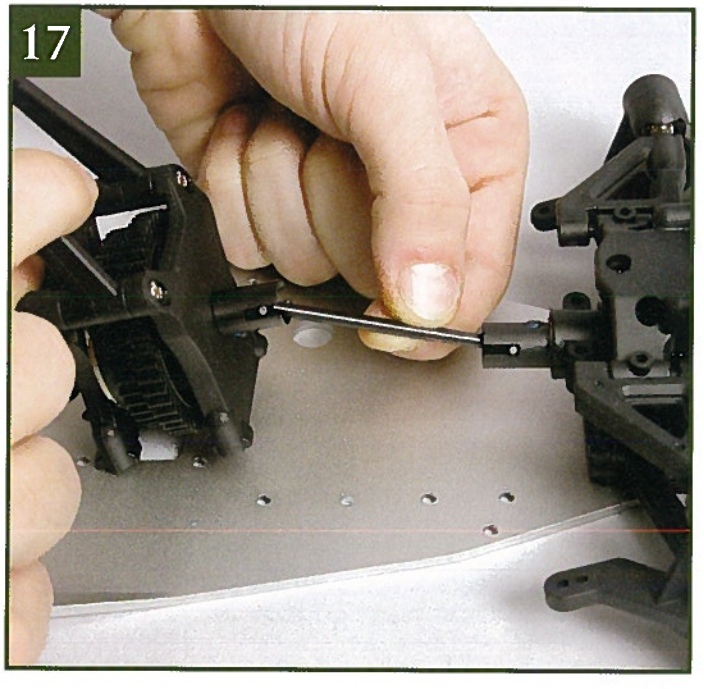
14 Проведите предварительную регулировку тормозного механизма. Затягивайте винты до тех пор, пока колодки не захватят тормозной диск. Затем ослабьте их на один оборот.



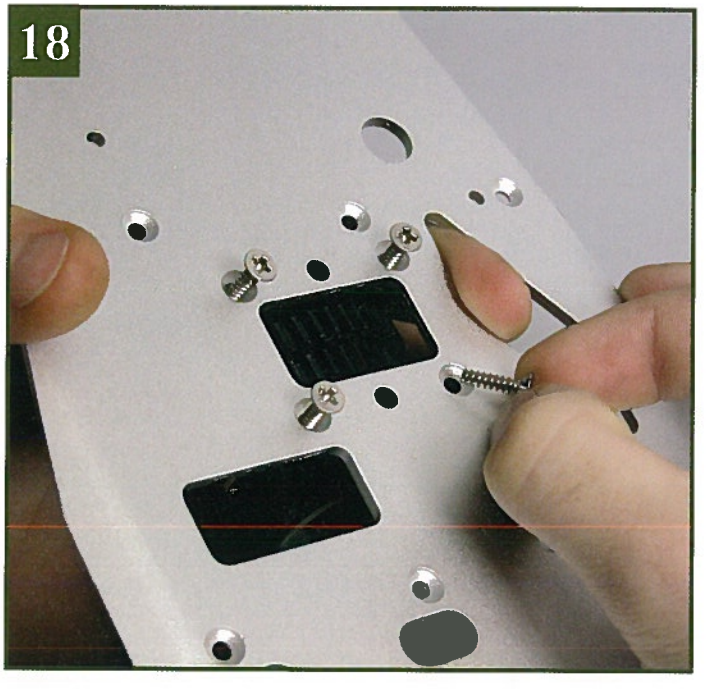
15 Установите зажимной винт 4×3 мм в переднюю чашку полуоси. Наденьте переднюю чашку на конец вала трансмиссии и затяните зажимной винт.



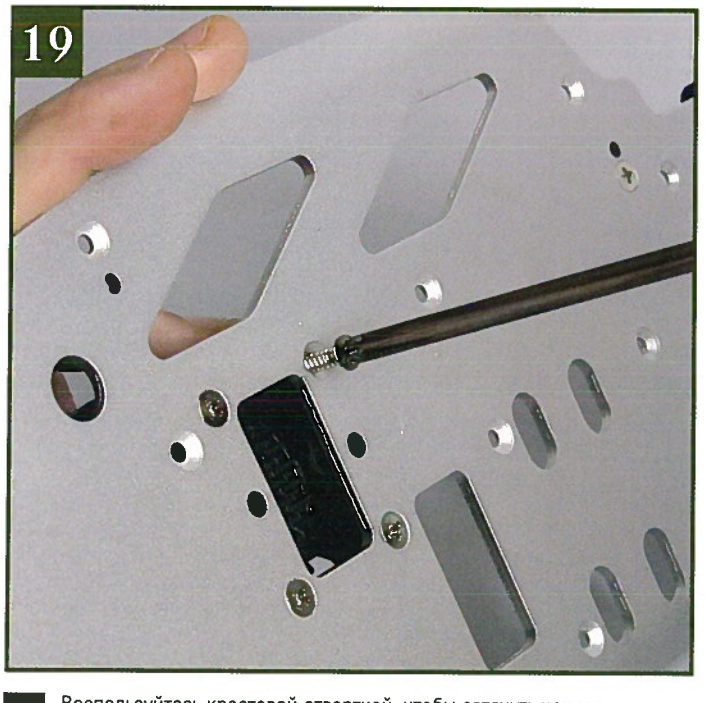
16 Теперь вы можете закрепить центральную часть трансмиссии в сборе на раме вашей модели. Соответствующие отверстия обозначены на фото.



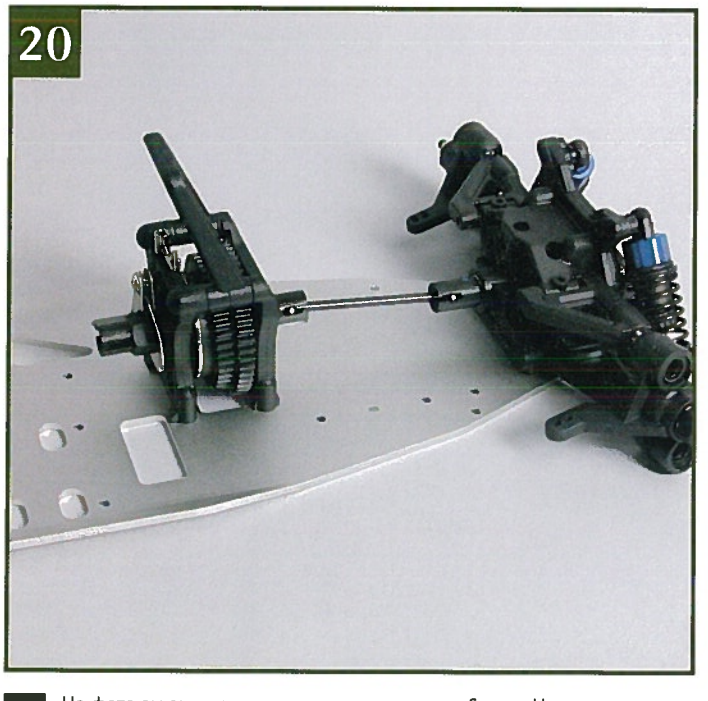
17 Возьмите полуось из № 29 и соедините с ее помощью переднюю чашку полуоси и чашку полуоси дифференциала.



18 Удерживая собранную конструкцию, переверните раму и вставьте четыре потайных самореза 3×12 мм, полученных вами с № 29, в отверстия с нижней стороны шасси.



19 Воспользуйтесь крестовой отверткой, чтобы затянуть четыре самореза крест-накрест. Головка саморезов должна полностью скрыться в раме.



20 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Центральная часть трансмиссии готова и установлена на раму.

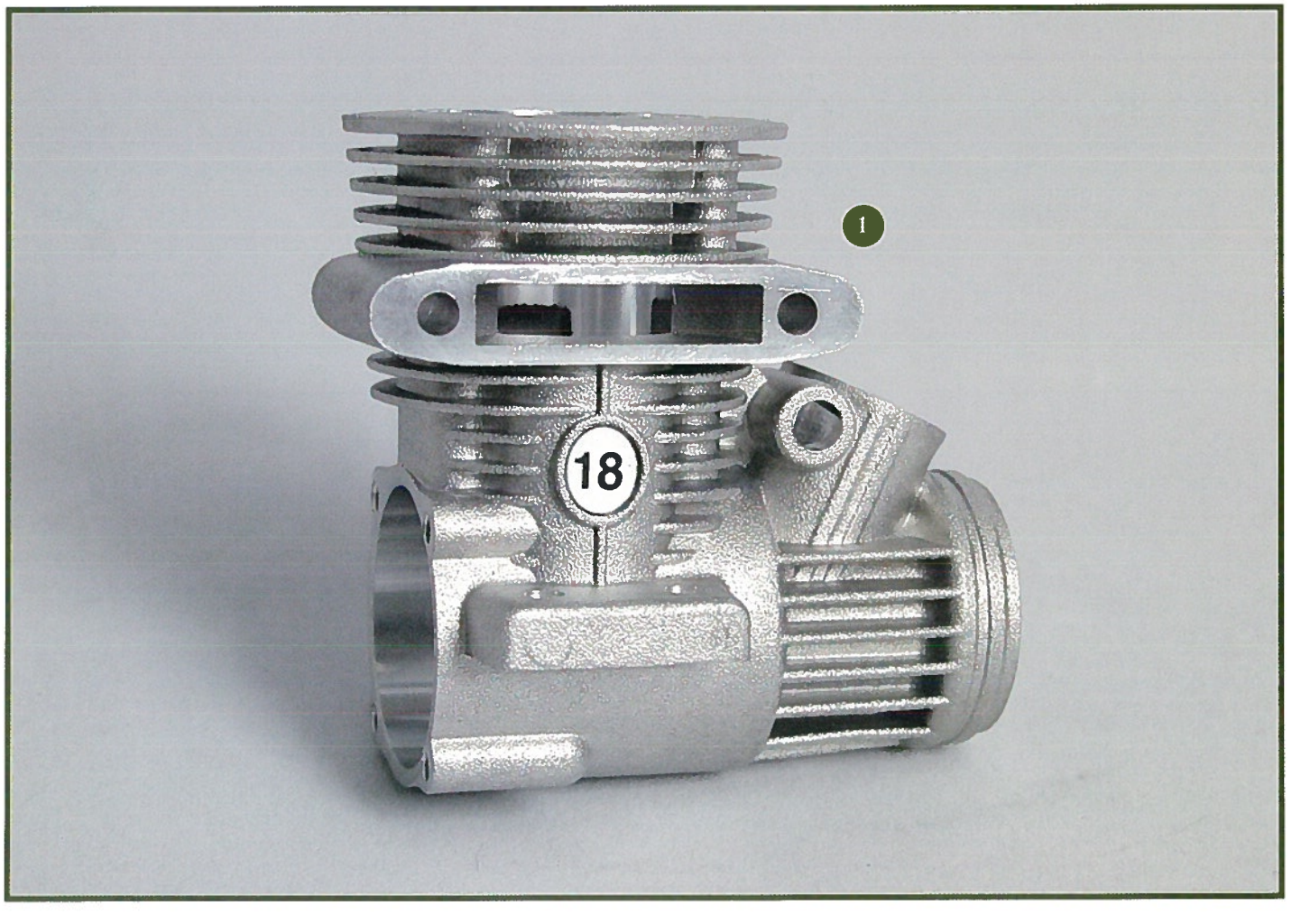
Картер двигателя

К этому выпуску прилагается картер мощного двигателя Super Tigre 18, который вы соберете и установите на свой радиоуправляемый AMG Mercedes C-класса DTM 2008.

С № 35 вы получили первую и самую внушительную часть двигателя – цельный металлический картер. Это сложная и интересная деталь.

На следующем развороте вы найдете три фотографии, на которых стрелками и цветом показаны основные элементы картера. Советуем подробно изучить картер, поскольку двигатель является одной из самых важных, сложных и уязвимых деталей вашей радиоуправляемой гоночной модели. Любую работу с элементами двигателя следует выполнять на чистой и ровной поверхности.

1 Картер



Посадочное гнездо карбюратора

Отверстие для крепежа карбюратора

Ребра охлаждения

Подшипник картера

Передний подшипник

Сборка третьего амортизатора

Масляный амортизатор состоит из большого количества тщательно продуманных и качественно выполненных деталей. Сегодня мы соберем третий амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

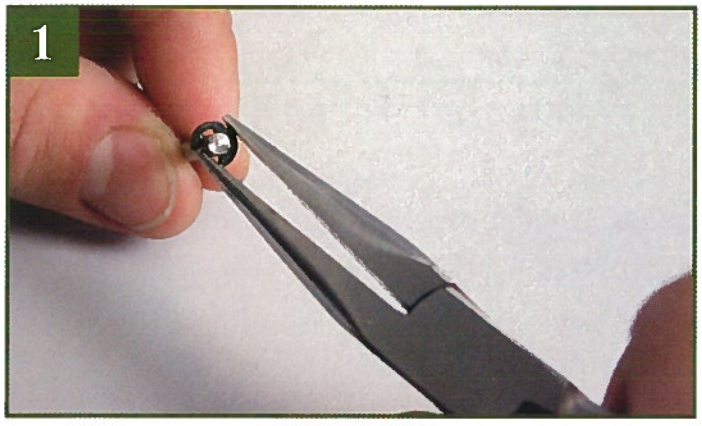
В вашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать третий амортизатор и узнать, как он работает.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА**

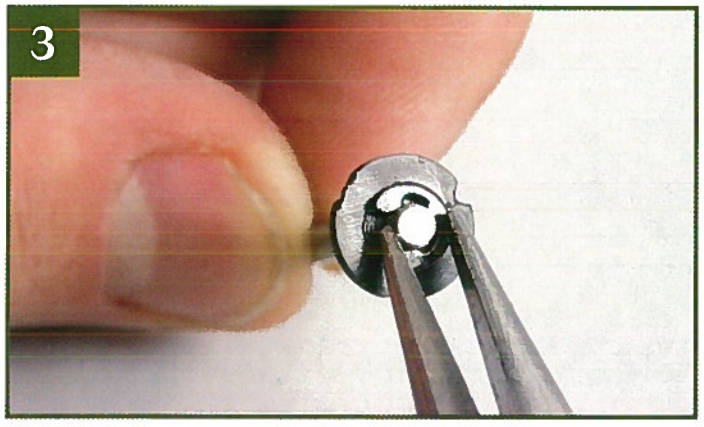
(поставляется с одним из следующих выпусков)

1 Крышка амортизатора
2 Верхняя алюминиевая крышка амортизатора
3 Днище амортизатора
4 Корпус амортизатора
5 Верхний упор пружины
6 Пружина амортизатора
7 Нижний упор пружины
8 Винты с полукруглой головкой (2 шт.)
9 Втулка крепления амортизатора
10 Диафрагма амортизатора
11 Шток амортизатора
12 Пластиковая шайба (большая)
13 Уплотнительное кольцо (2 шт.)
14 Пластиковая шайба (маленькая)
15 Е-клипса (2 шт.)
16 Поршень амортизатора
17 Наконечник амортизатора
18 Шар
19 Регулировочная шайба амортизатора (2 мм)
20 Регулировочная шайба амортизатора (3 мм)
21 Регулировочная шайба амортизатора (1 мм)

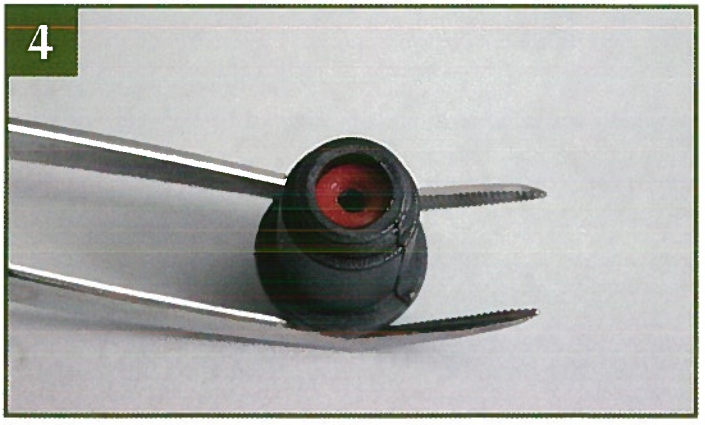


1 На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи длинногубцев установите Е-клипсу на нижнюю канавку.

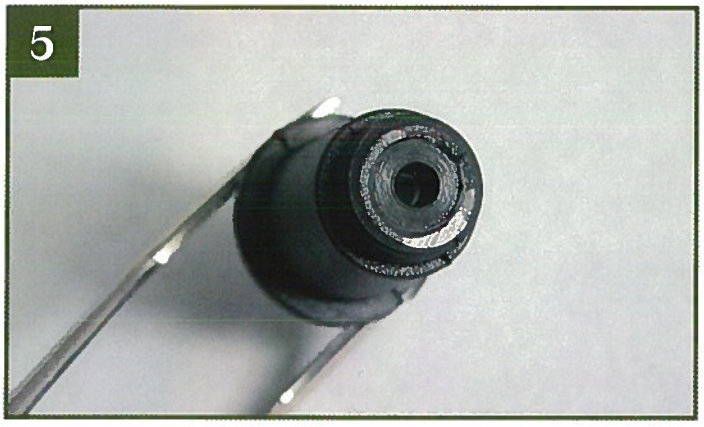
2 Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на Е-клипсу.



3 Зафиксируйте поршень на штоке второй Е-клипсой.



4 На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца и малую пластиковую шайбу. Вставьте в гнездо первое из двух колец.



5 Установите на кольцо малую пластиковую шайбу.

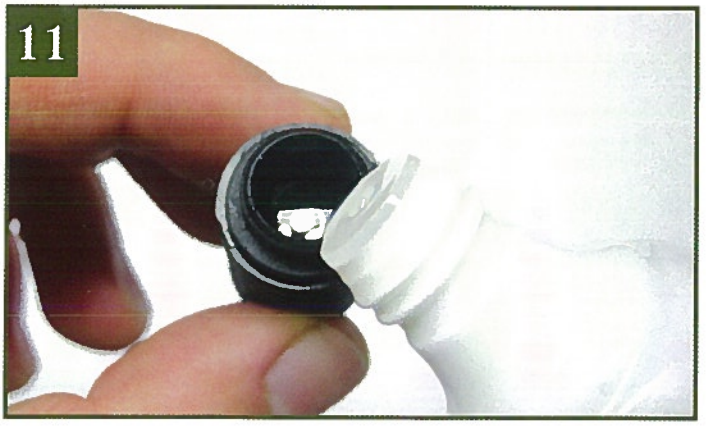
6 Закройте ее вторым уплотнительным кольцом.

7 Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Затяните ее плотно, но не перетягивайте.

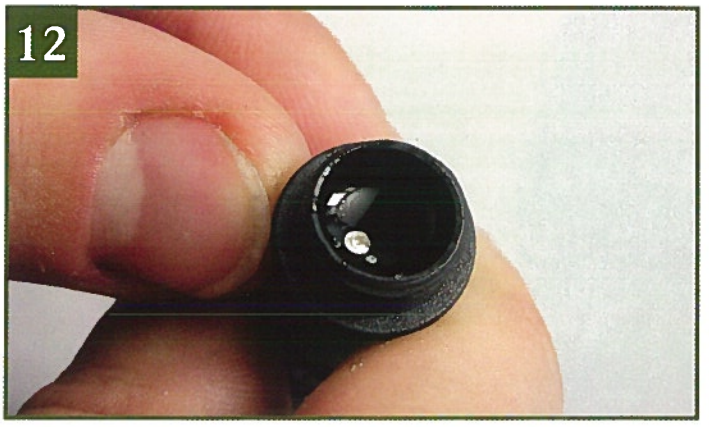
8 Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла (поставляется с выпуском № 39). Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.

9 Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.

10 Удерживая шток амортизатора длинногубцами, навинтите наконечник амортизатора на шток (до конца резьбы).



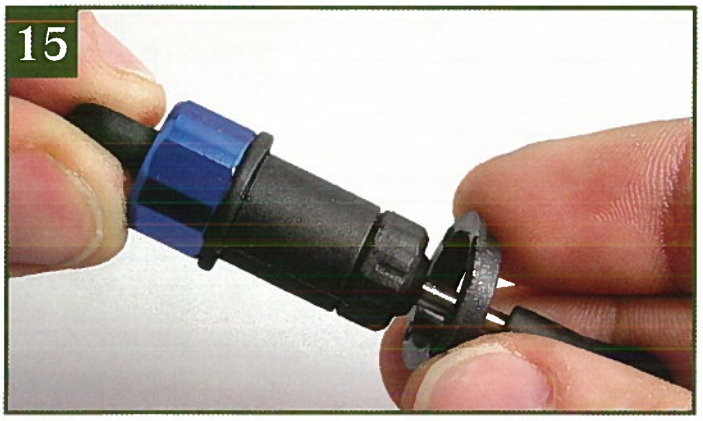
11 Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.



12 Подождите пять минут, чтобы из амортизатора вышел весь лишний воздух.

13 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку.

14 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.



15 Закройте амортизатор крышкой. Наденьте на корпус верхний упор пружины.

16 Уприте пружину в верхний упор.

17 Зафиксируйте пружину, установив на шток нижнюю опору пружины.

18 Завершите сборку третьего амортизатора, установив на позиции, обведенные зеленым, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.

Сборка задней части подвески

Детали, которые вы получили с этим номером журнала, – кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и штифт – нам пока не понадобятся. Сегодня мы займемся сборкой задней части подвески радиоуправляемого болида AMG Mercedes C-класса DTM 2008.

Ваша радиоуправляемая модель Mercedes является полноприводной. Кость привода соединяет колеса с трансмиссией посредством полуоси. Каждое колесо жестко крепится на полуоси при помощи шестигранника крепления колеса и штифта.

Полученные с № 37 новые детали – кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и небольшой стальной штифт – нам пока не понадобятся, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Сегодня мы будем заниматься сборкой задней части подвески.

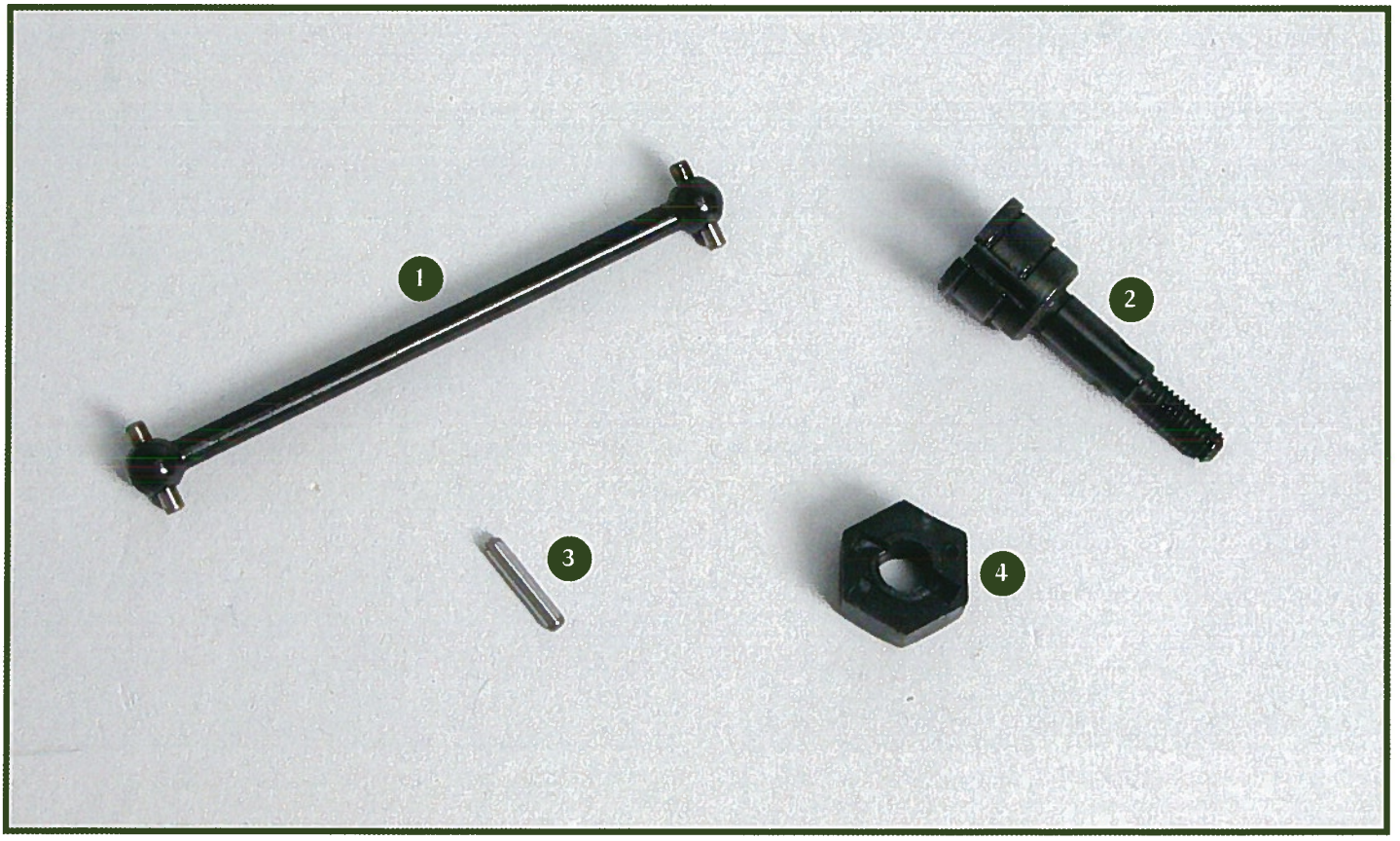
Эта работа не представляет трудности, однако советуем действовать аккуратно и осторожно, в точности выполняя инструкции и сверяясь с фотографиями.

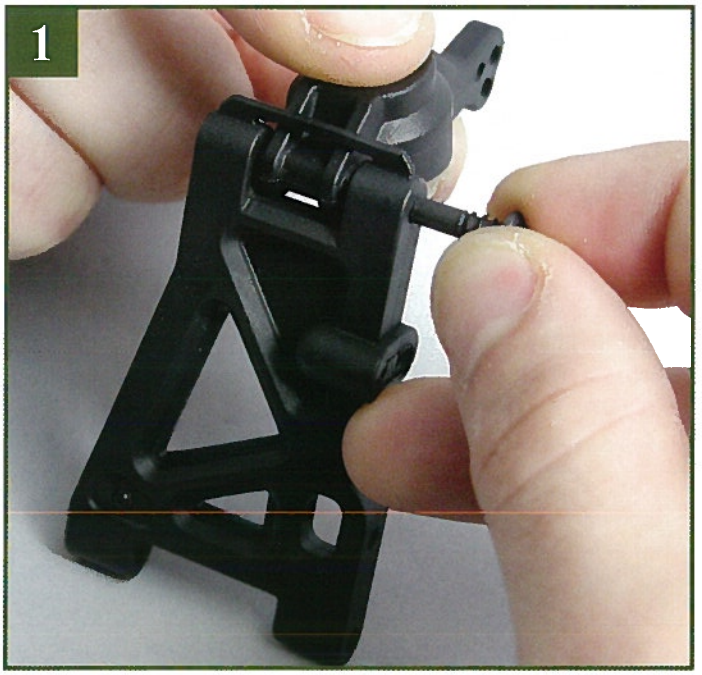
1 Кость привода
2 Шестигранник крепления колеса
3 Штифт
4 Полуось

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

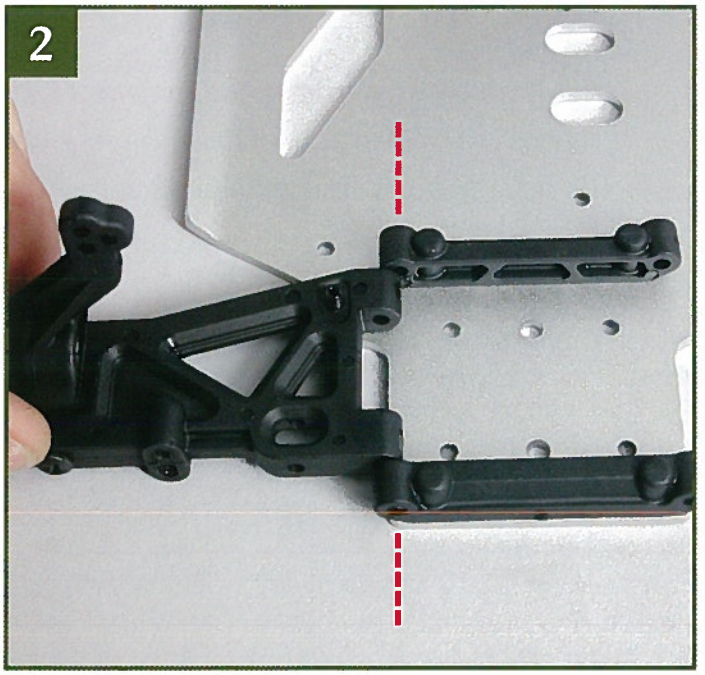
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

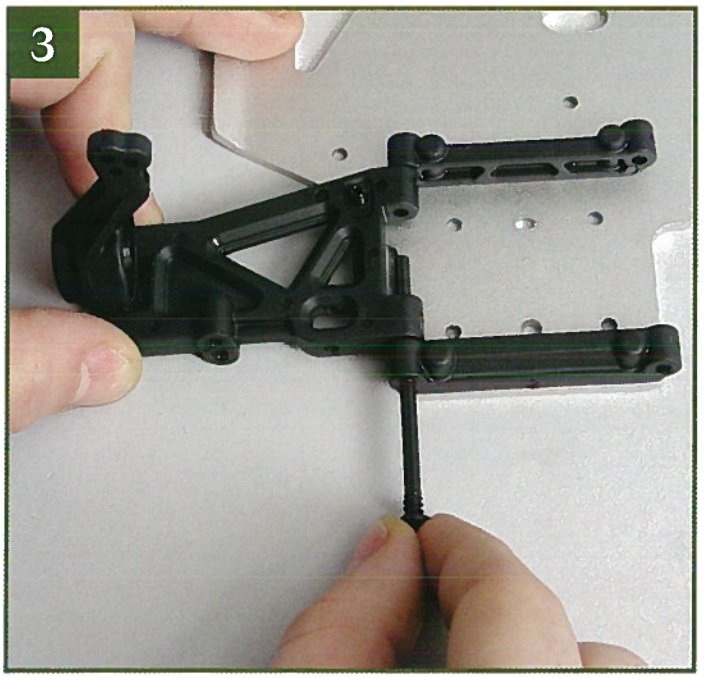




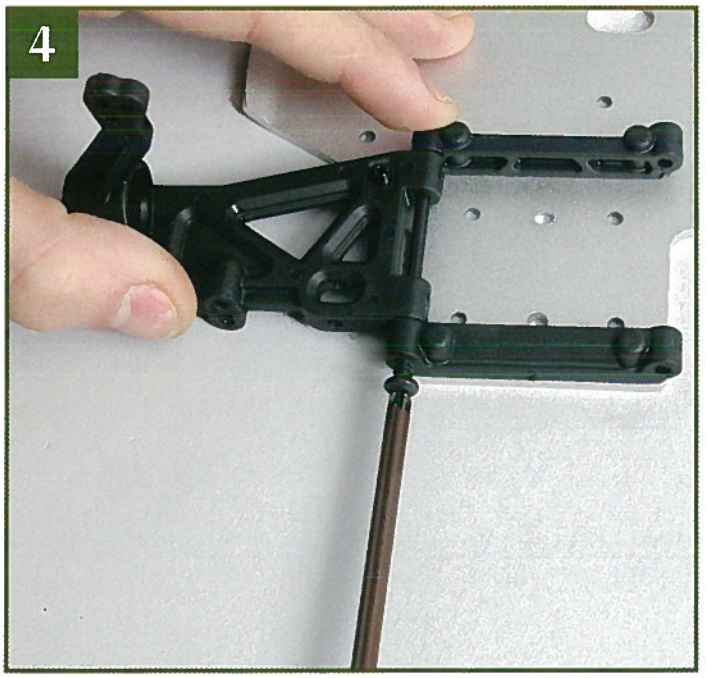
1 Следуя инструкции по сборке из № 25 (стр. 78, шаги 1-3), мы соединили задний левый кулак и задний левый нижний рычаг подвески с помощью винта крепления заднего кулака подвески. Возьмите группу в сборе.



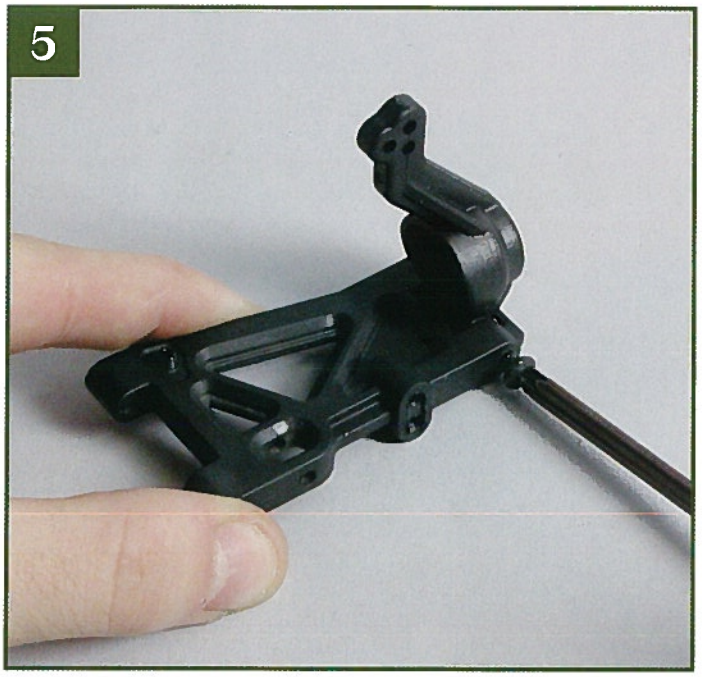
2 Положите на рабочий стол раму и установите задний левый нижний рычаг подвески между левыми концами направляющих крепления нижних рычагов.



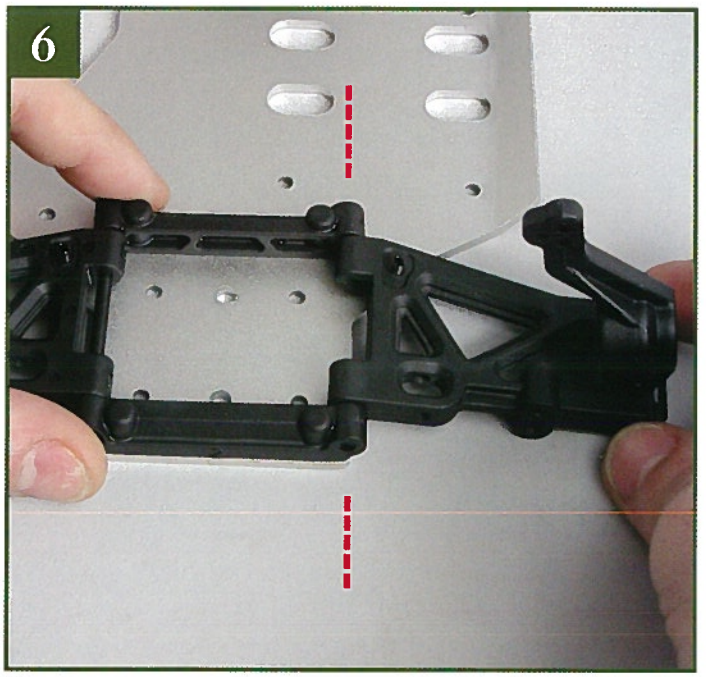
3 Удерживая задний левый нижний рычаг подвески, вставьте длинный винт крепления нижнего рычага, полученный с № 6 (см. стр. 19), в соответствующее отверстие.



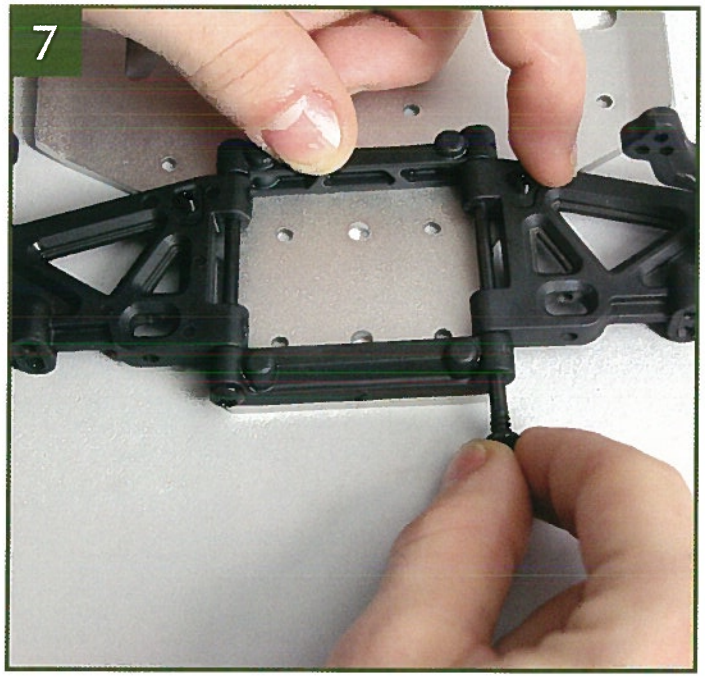
4 Воспользуйтесь крестовой отверткой малого/среднего размера, чтобы затянуть винт. Не перетягивайте его.



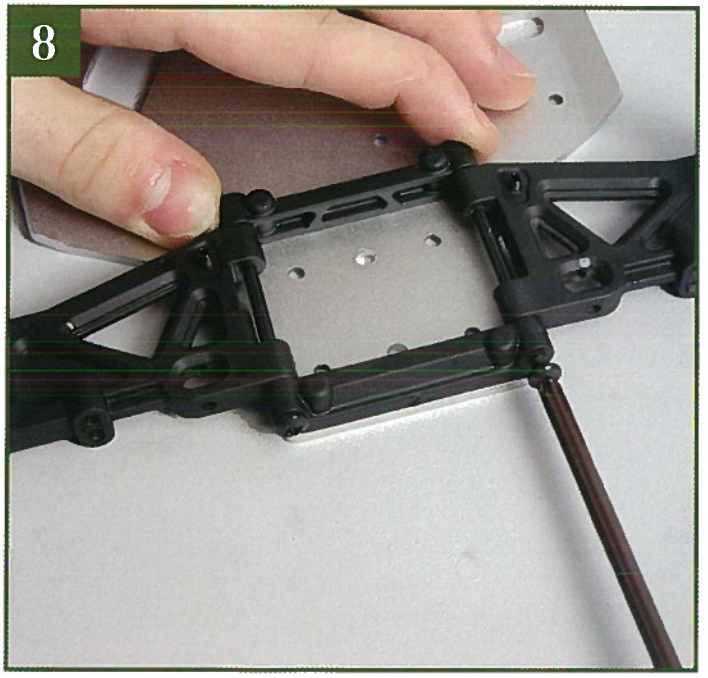
5 Следуя инструкции по сборке к № 32 (стр. 102), мы соединили задний правый кулак и задний правый нижний рычаг подвески посредством винта крепления заднего кулака подвески. Возьмите группу в сборе.



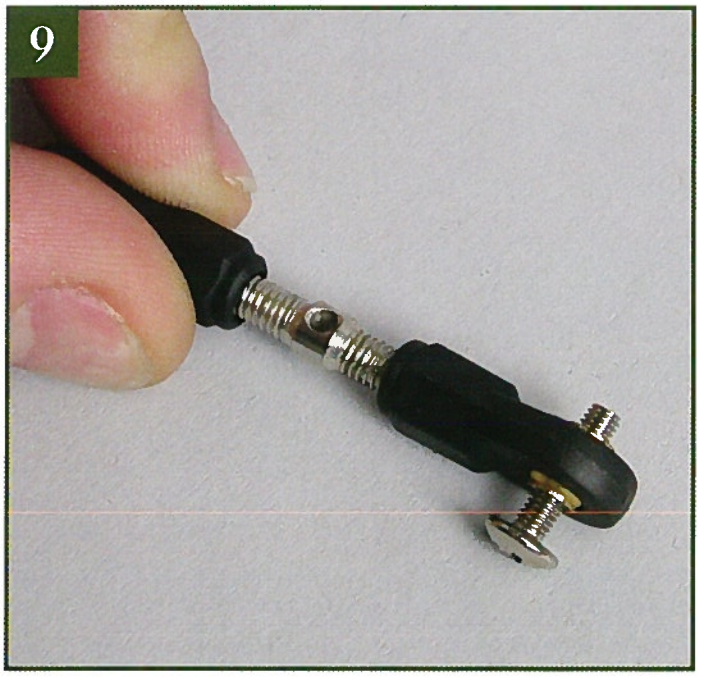
6 Действуя так же, как и с левой стороны, вставьте задний правый нижний рычаг подвески между направляющими. Удостоверьтесь, что отверстия на рычаге и направляющих совпадают.



7 Возьмите длинный винт крепления заднего правого нижнего рычага подвески, прилагавшийся к № 32 (см. стр. 101). Вставьте его через направляющие в задний правый нижний рычаг подвески.

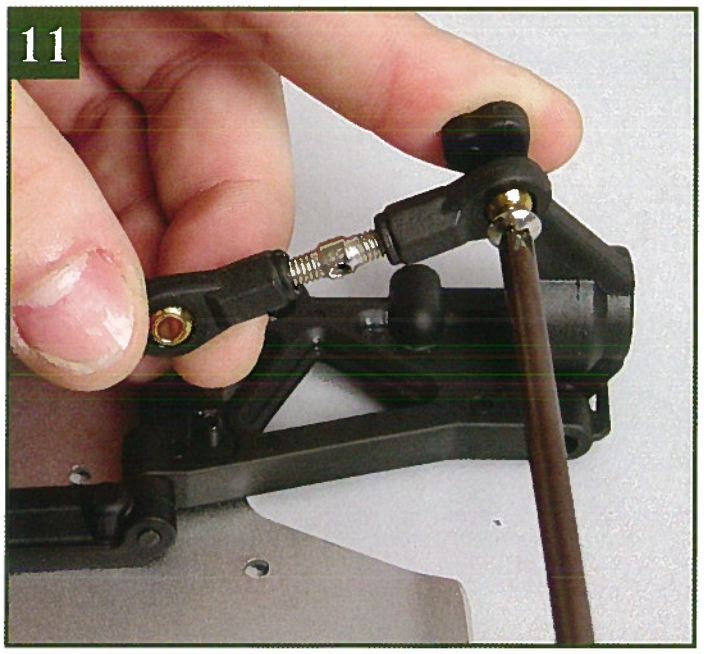


8 Воспользуйтесь крестовой отверткой малого/среднего размера, чтобы затянуть винт. Не перетягивайте его.

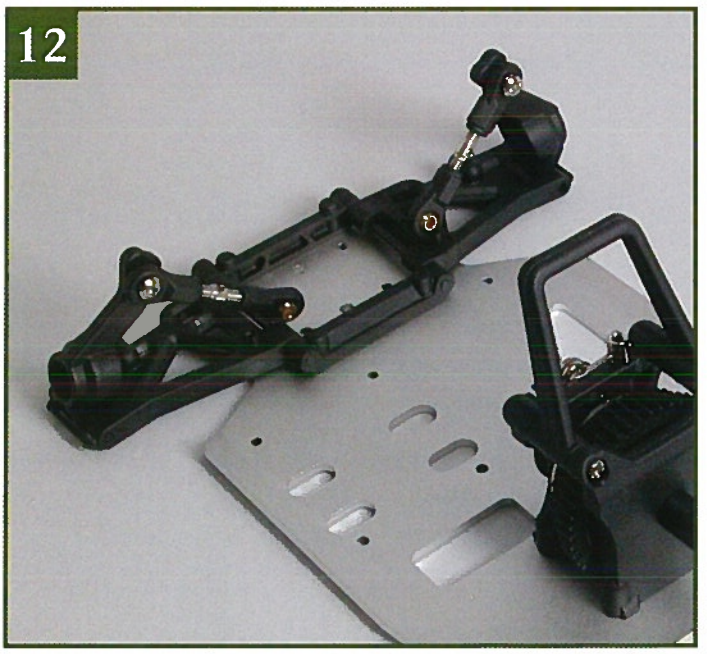


9 Возьмите верхнюю заднюю тягу правой стороны подвески и винт с полукруглой головкой 3×12 мм, прилагавшиеся к № 32 (см. стр. 101). Вставьте винт в шаровую, как показано на фото.

10 Заведите винт, установленный в верхнюю заднюю тягу, в нижнее из трех отверстий на правом заднем кулаке и затяните его при помощи отвертки.



11 Используя винт крепления верхней тяги из № 6, концевые наконечники, шаровые и винт с полукруглой головкой 3×12, соберите левую верхнюю тягу, следуя инструкции из № 32 (стр.102, шаги 4-6). Затем прикрепите левую верхнюю тягу к нижнему отверстию на левом заднем кулаке.



12 На фото показан результат данного этапа сборки. Удостоверьтесь, что все собрано правильно и точно, и проследите за тем, чтобы рычаги задней части подвески двигались свободно.

Предварительная установка коленного вала

Ваша радиоуправляемая модель снабжена мощным двухтактным двигателем внутреннего сгорания. Сердцем двигателя является коленный вал, преобразующий линейное движение поршня во вращательное.

С этим выпуском вы получили коленный вал – стальную деталь сложной формы. Мы проведем предварительную установку коленного вала, чтобы понять, как он располагается внутри картера двигателя.

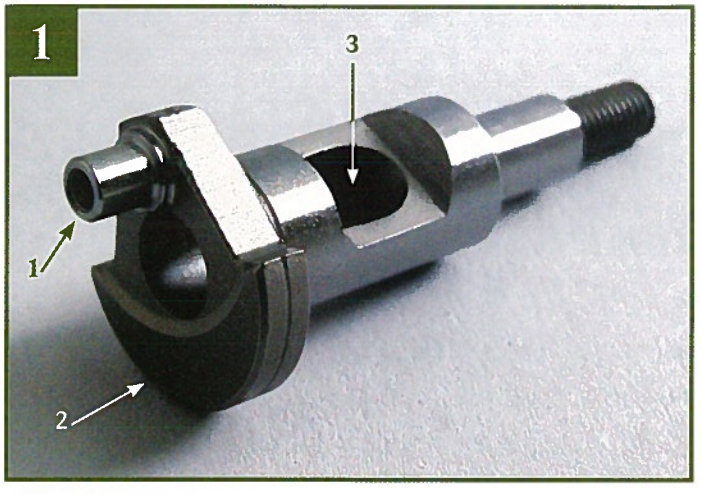
Сборку двигателя следует проводить с максимальной аккуратностью и на идеально чистой поверхности. По завершении сборки поместите картер и коленный вал в сборе в пластиковый пакетик и запечатайте его, чтобы уберечь деталь от грязи и пыли.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

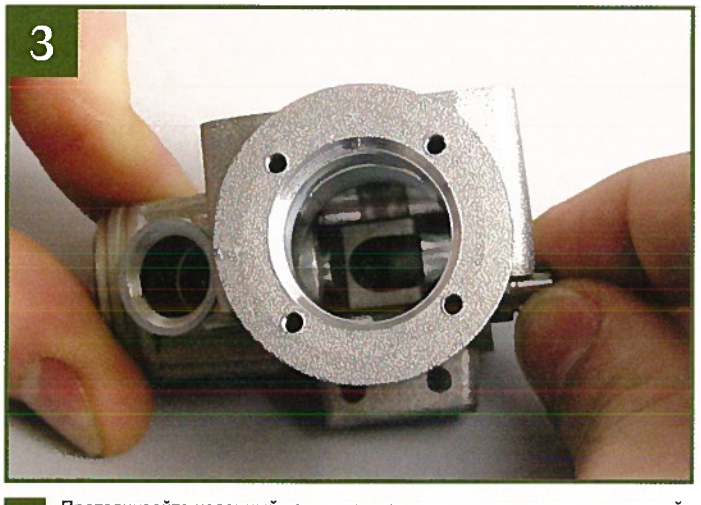
- **РУЛОН БУМАЖНОГО СКОТЧА**

1 Коленный вал

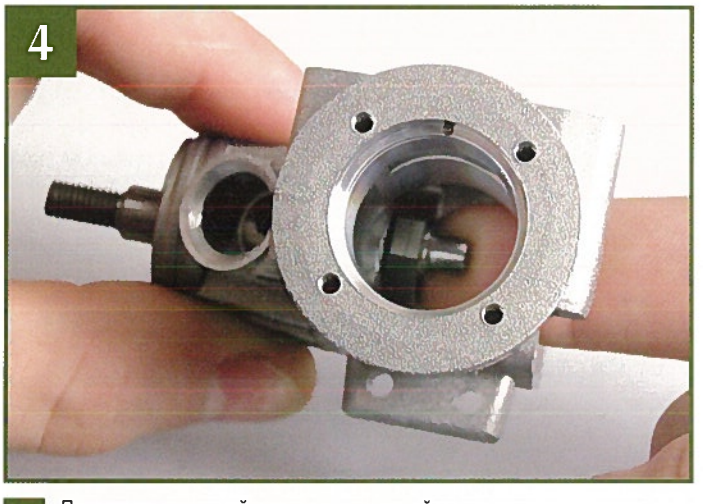


1 Основные части коленного вала: шейка (1), противовес (2) и впускное отверстие для топливной смеси (3).

2 Возьмите картер двигателя из № 35 и вставьте коленный вал в отверстие картера с задней стороны.



3 Проталкивайте коленный вал до тех пор, пока он не упрется в передний подшипник. Работайте осторожно: все соединения должны быть точными.



4 Проведите коленный вал через передний подшипник. Конец вала с резьбой выйдет из картера.

5 Вращая коленный вал, посмотрите в отверстие карбюратора. Вы должны увидеть впускное отверстие для топлива.

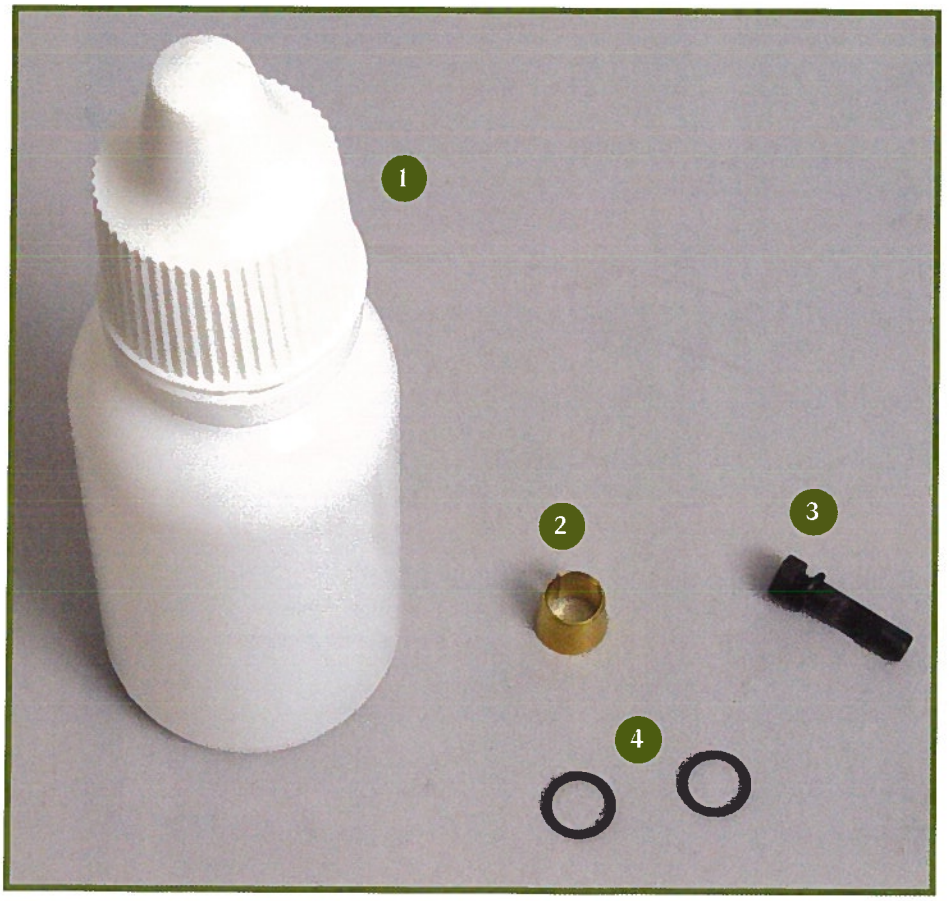
6 Замотайте конец коленного вала с резьбой малярным скотчем, чтобы не дать валу выпасть.

Предварительная сборка компонентов двигателя

К этому выпуску прилагаются детали двигателя, устанавливаемого на вашу радиоуправляемую модель, и специальное масло, необходимое для работы гидравлических амортизаторов. Сегодня мы рассмотрим двигатель внутреннего сгорания и проведем его предварительную сборку.

Вы получили бутылочку амортизаторного масла, болт крепления карбюратора, латунную втулку для маховика сцепления и два уплотнительных кольца. Вы можете залить масло в три собранных гидравлических амортизатора в соответствии с инструкциями по сборке, прилагавшимися к № 2, № 17 и № 36. Не забудьте оставить достаточно масла для четвертого амортизатора, который вы получите с одним из следующих номеров.

В данной инструкции мы рассмотрим двигатель внутреннего сгорания, устанавливаемый на вашу радиоуправляемую модель. Вы сможете провести предварительную сборку компонентов двигателя, чтобы получить представление о том, как они работают. Собирать двигатель следует на абсолютно чистой поверхности. После окончания сборки уберите все детали в пластиковый пакетик и запечатайте его.

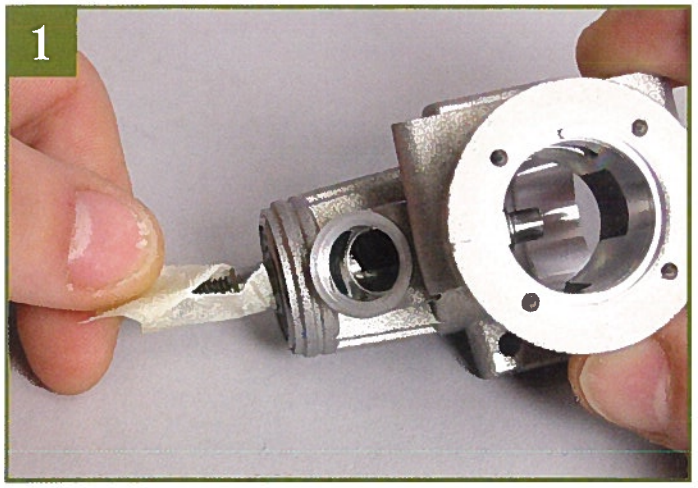


ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

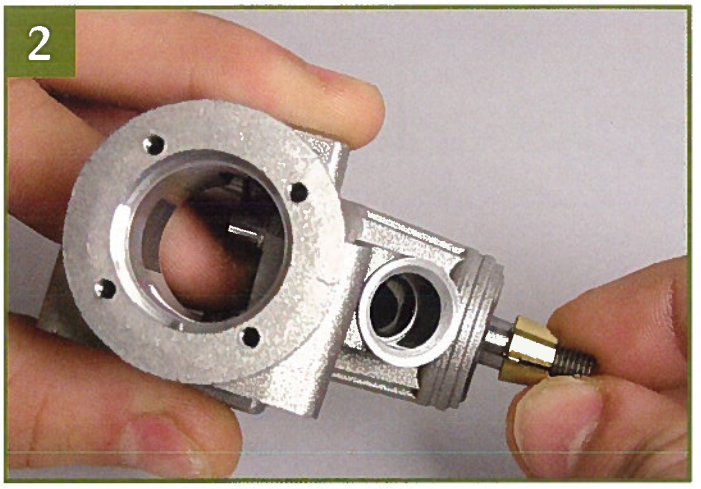
Для сборки вам потребуется:

- **РУЛОН БУМАЖНОГО СКОТЧА**

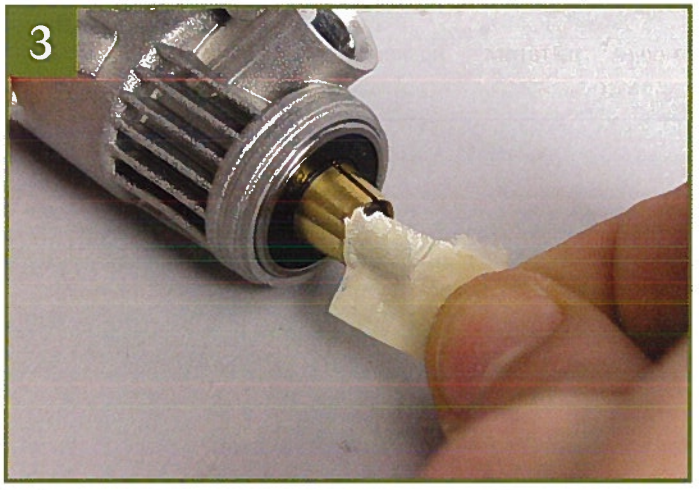
1 Амортизаторное масло
2 Латунная втулка
3 Болт крепления карбюратора
4 Уплотнительное кольцо (2 шт.)



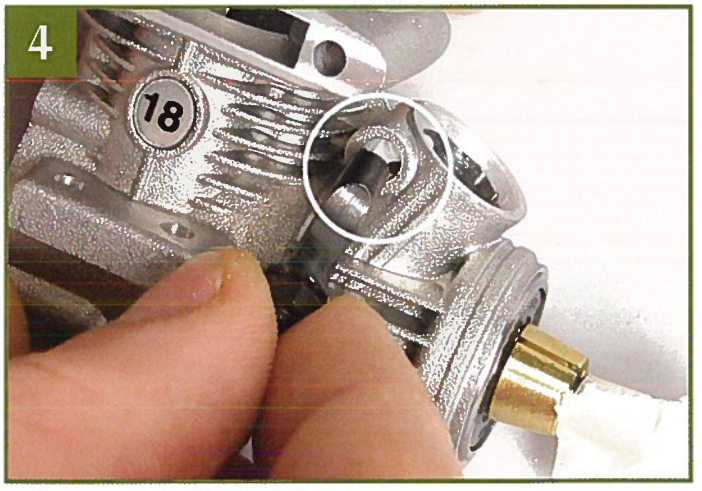
1 Возьмите картер двигателя и снимите бумажный скотч с коленного вала.



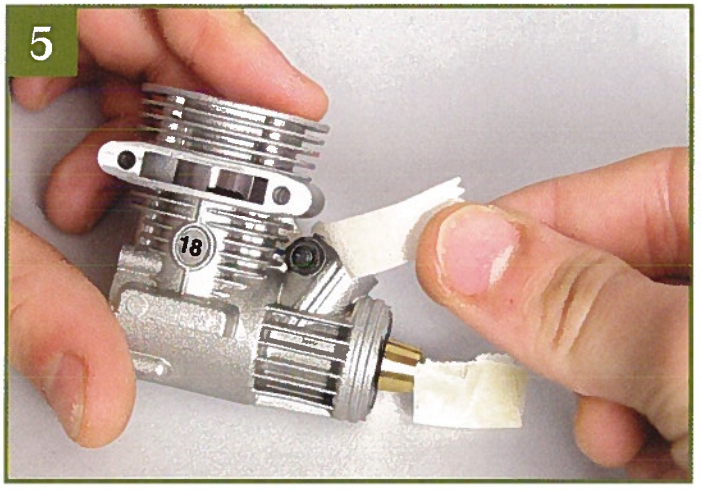
2 Удерживая коленный вал неподвижно, наденьте латунную втулку на конец вала с резьбой. Правильное направление втулки показано на фото: широкое основание должно быть обращено к картеру.



3 Оберните резьбу коленного вала бумажным скотчем.



4 Возьмите болт крепления карбюратора, полученный с № 39, и вставьте его в отверстие с правой стороны картера.



5 Чтобы не потерять болт крепления карбюратора, прихватите его бумажным скотчем.

6 На фото вы видите результат данного этапа сборки.

Установка тяг

Как и все радиоуправляемые гоночные модели, ваш DTM Mercedes оборудован системой тяг, выполняющей команды, которые поступают с пульта дистанционного управления.

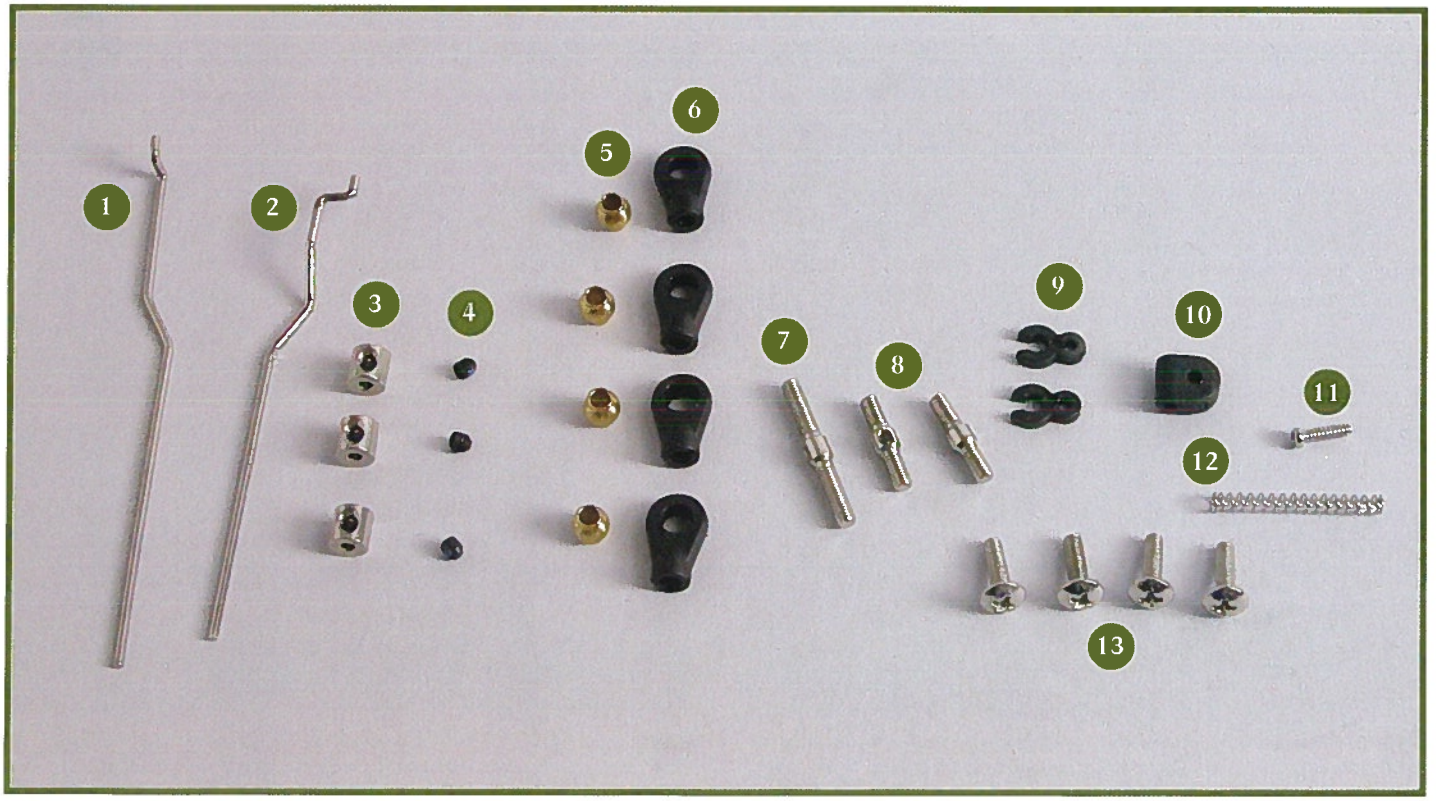
С этим выпуском вы получили двадцать восемь новых деталей вашей радиоуправляемой модели. Все они относятся к системе тяг. Приведенная далее инструкция по сборке содержит первые шаги по установке тормозной тяги, тяги газа и рулевых тяг. Мы советуем вам в точности следовать инструкции и сверяться с фотографиями.

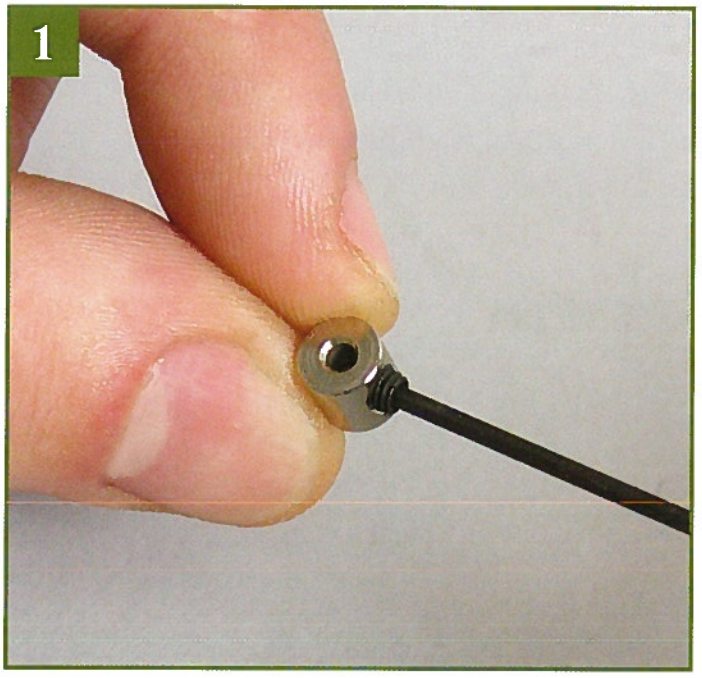
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

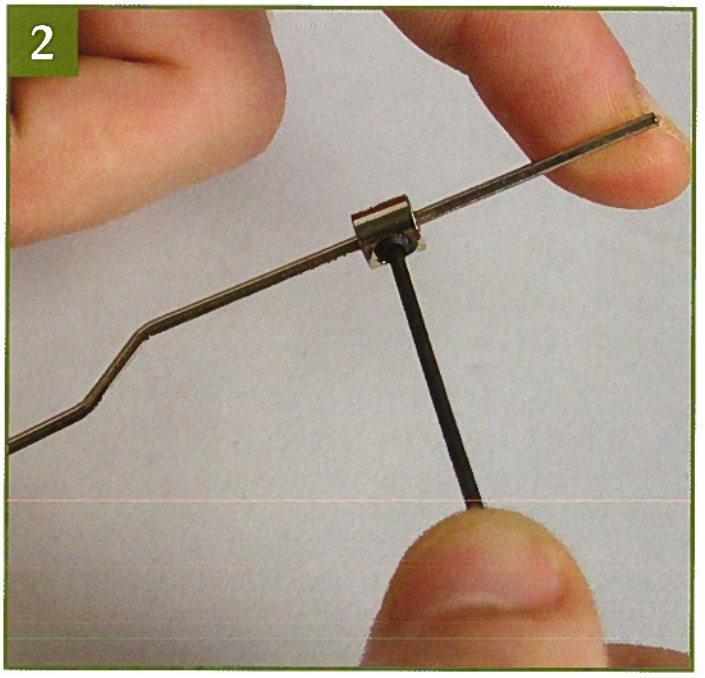
- ПЛОСКОГУБЦЫ
- ПЛОСКОГУБЦЫ-УТКОНОСЫ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ
- БУМАЖНЫЙ СКОТЧ

1 Тормозная тяга
2 Тяга газа
3 Регулировочная шайба с фиксацией (3 шт.)
4 Зажимной винт 3×3 мм (3 шт.)
5 Шаровые (4 шт.)
6 Пластиковые шаровые наконечники (4 шт.)
7 Тяга сервопривода
8 Рулевая тяга (2 шт.)
9 Регулировочная клипса с фиксацией (2 шт.)
10 Ползунок газа
11 Саморез с крестообразным шлицем 2×8 мм
12 Пружина газа
13 Винт с крестообразным шлицем 3×10 мм (4 шт.)

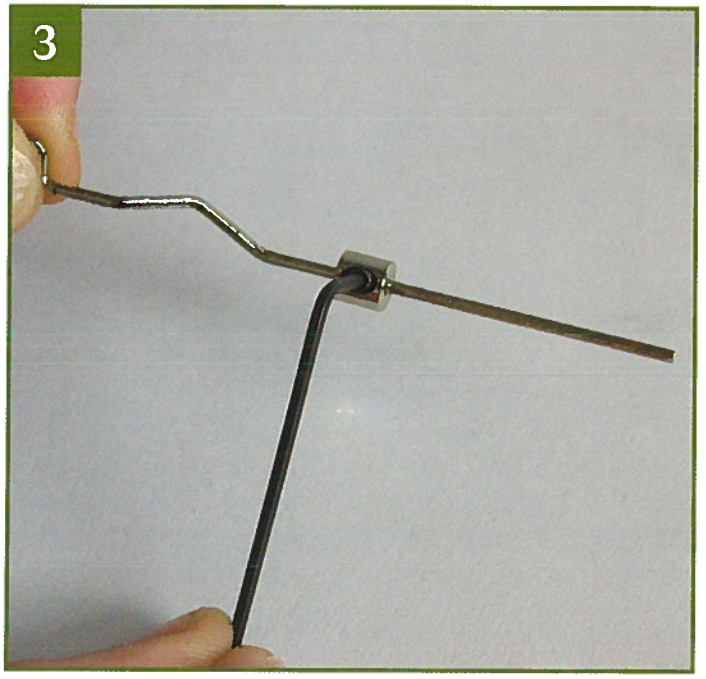




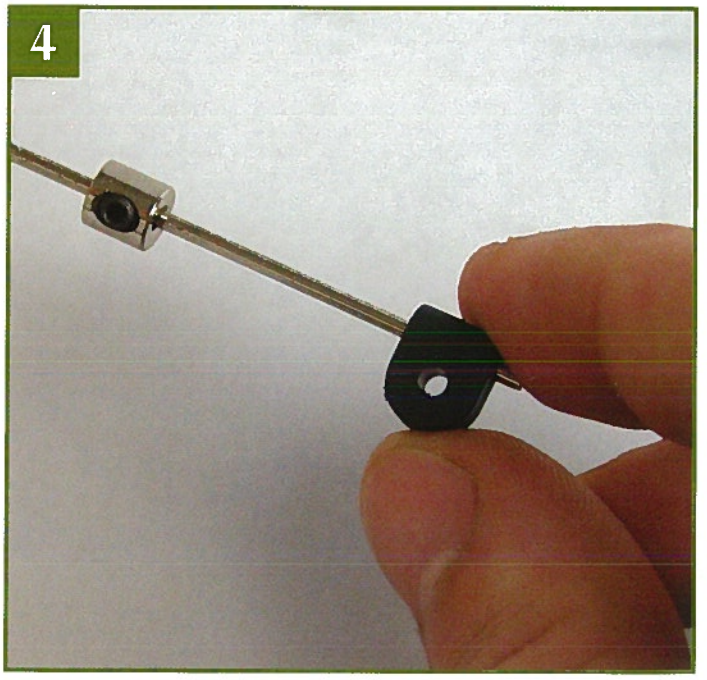
1 Для начала наживите зажимной винт в соответствующее отверстие на каждой регулировочной шайбе при помощи шестигранного ключа 1,5 мм.



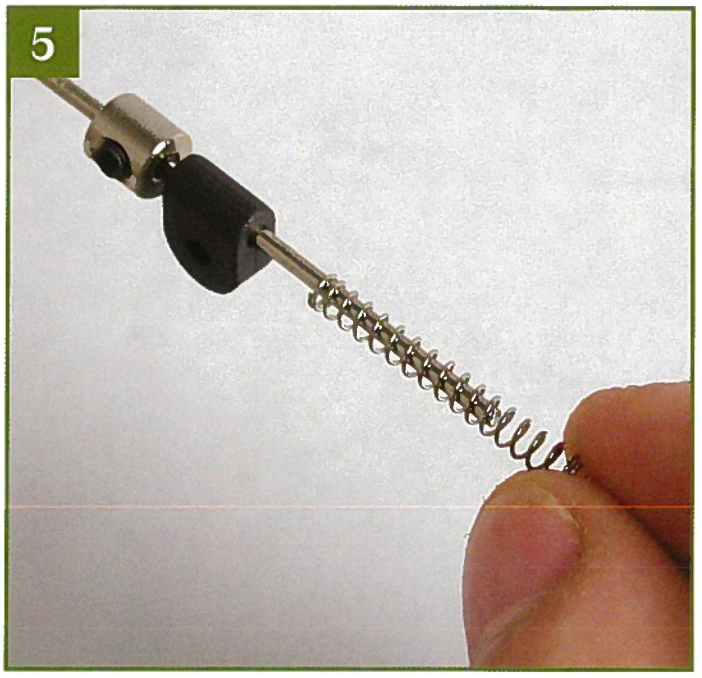
2 Заведите регулировочную шайбу на центр длинной стороны тормозной тяги и слегка затяните ее при помощи зажимного винта.



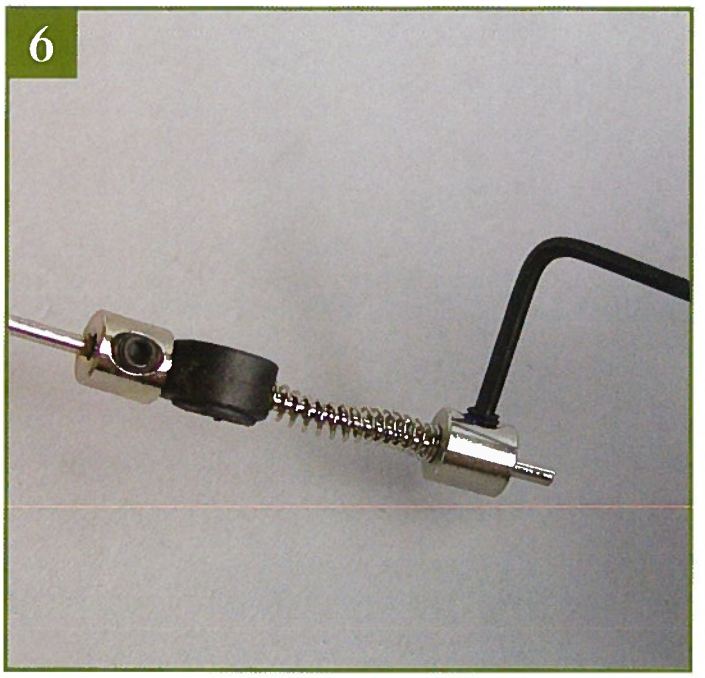
3 Возьмите тягу газа и наденьте на нее вторую головку. Установите ее так, как показано на фото, то есть примерно по центру тяги.



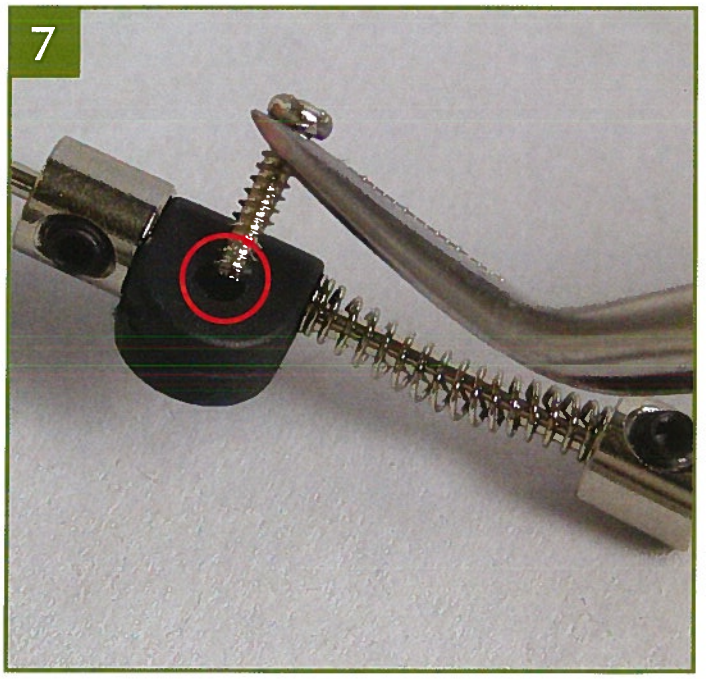
4 Удерживая тягу газа за изогнутый конец, наденьте ползунок газа с другой стороны и доведите его до регулировочной шайбы.



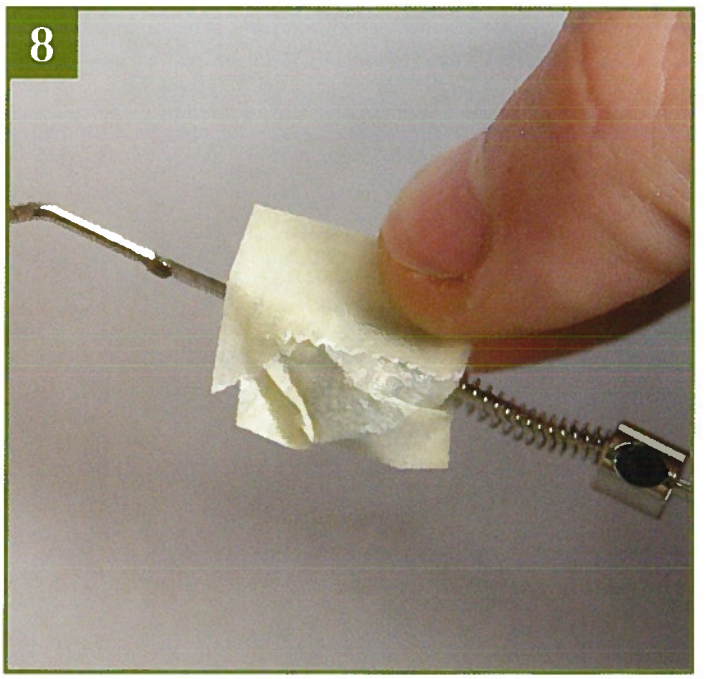
5 Повторите эту операцию с пружиной газа, доведя ее до ползунка газа.



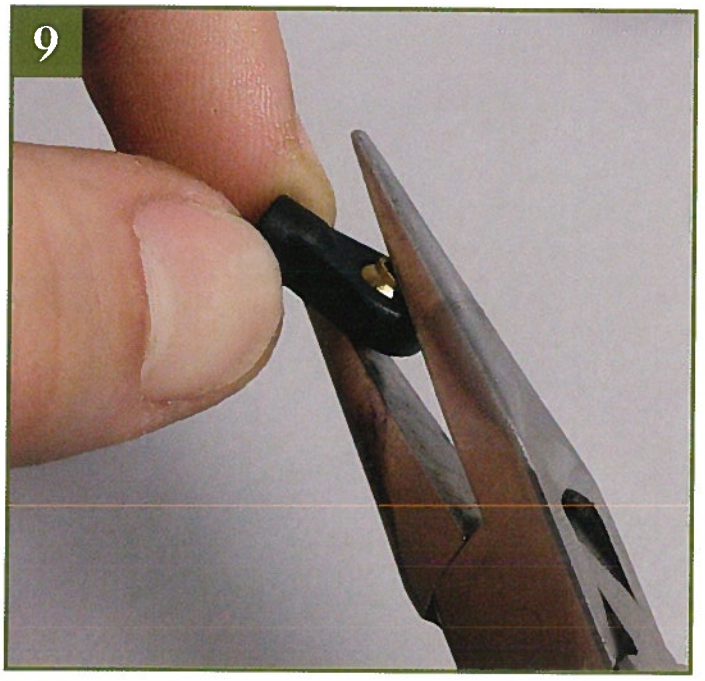
6 Завершая сборку тяги газа, закройте пружину последней регулировочной шайбой и затяните установочный винт.



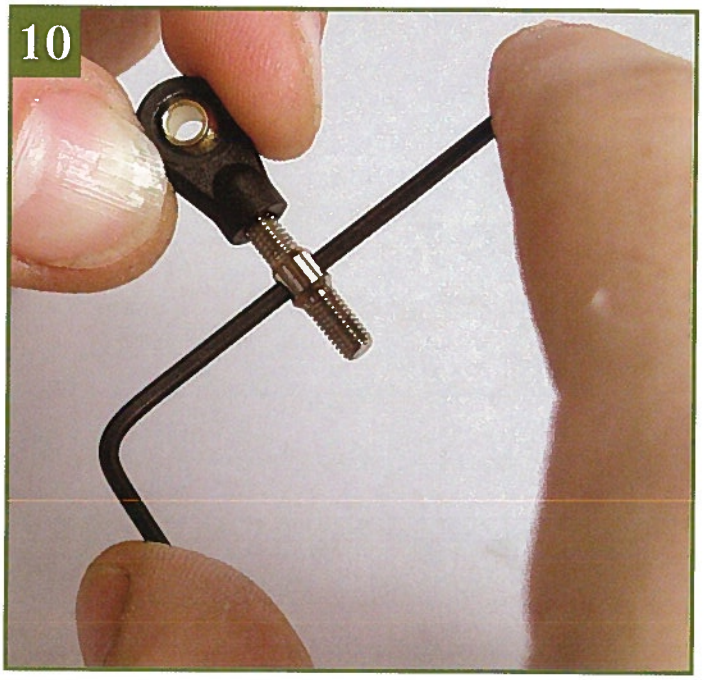
7 Возьмите саморез с крестообразным шлицем и вставьте его в отверстие на ползунке. Вставлять саморез следует с гладкой стороны, как показано на фото.



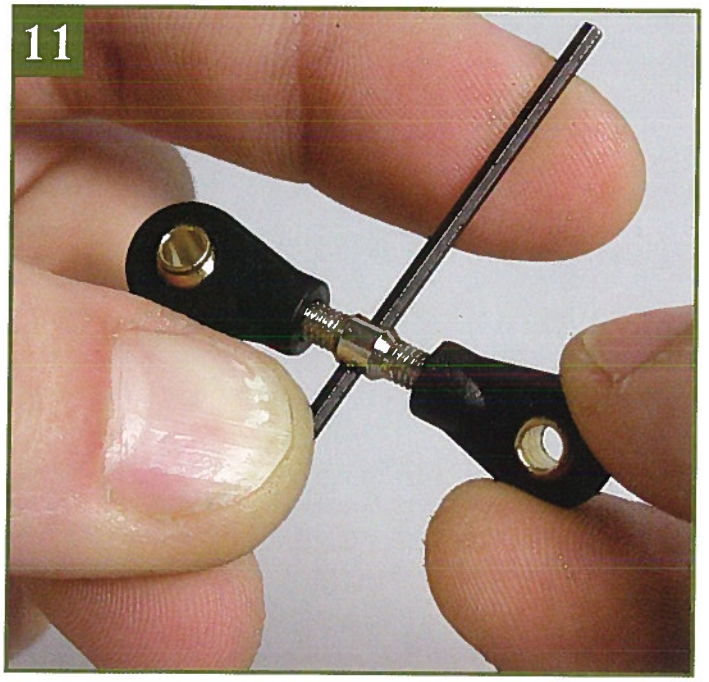
8 Оберните деталь кусочком бумажного скотча, чтобы не потерять саморез.



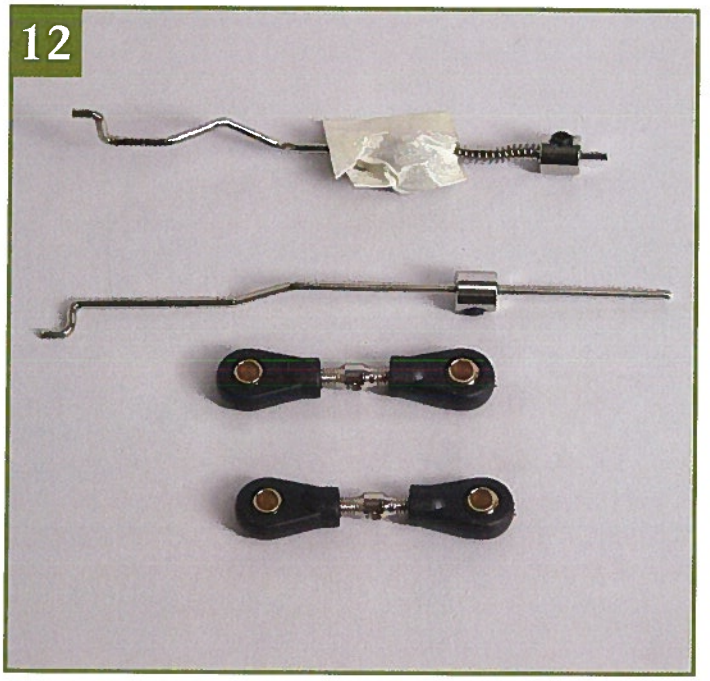
9 Переходим к сборке рулевых тяг. Для начала установите четыре шаровые в пластиковые шаровые наконечники.



10 Возьмите первую рулевую тягу. Используя шестигранный ключ, навинтите пластиковый шаровой наконечник на тягу.



11 Возьмите второй пластиковый шаровой наконечник и завершите сборку первой рулевой тяги. Повторите процесс, чтобы получить вторую рулевую тягу.



12 На фото вы видите результат сборки. Уберите детали и инструмент в надежное место.

Продолжение сборки модели

С этим номером вы получили восемь новых деталей вашей радиоуправляемой модели DTM: набор для крепежа двигателя, заднюю стойку крепления амортизаторов, четыре винта и два самореза. Сегодня мы соединим рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов.

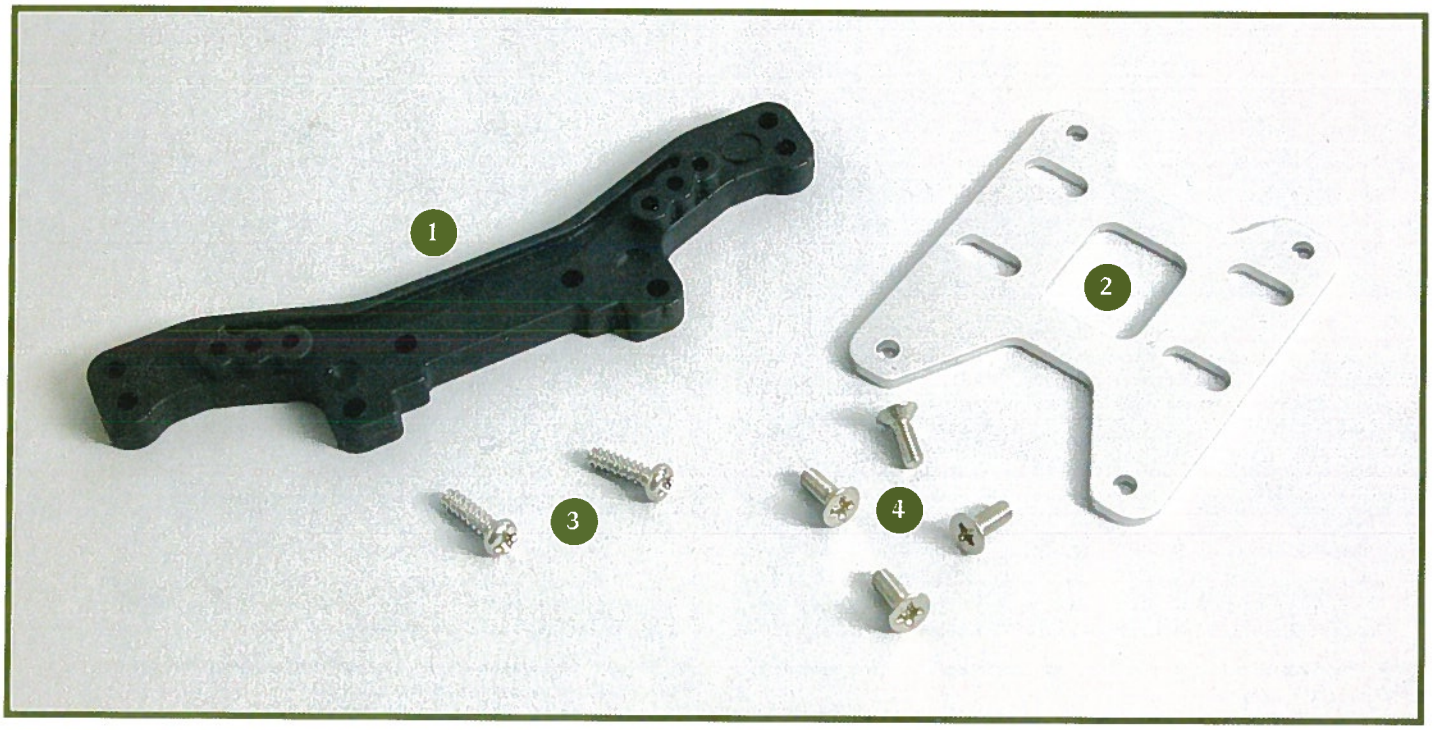
Двигатель внутреннего сгорания, устанавливаемый в том числе и на ваш радиоуправляемый DTM Mercedes, является источником сильных вибраций и потому должен быть надежно закреплен на раме. Помимо набора для крепежа двигателя с этим номером журнала вы получили заднюю стойку крепления амортизаторов, четыре винта и два самореза. Сегодня нам понадобится только задняя стойка крепления амортизаторов. Уберите остальные детали в надежное место. Мы соединим рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов. Данная инструкция по сборке не содержит сложных шагов, однако советуем в точности выполнять указания и сверяться с приведенными фотографиями.

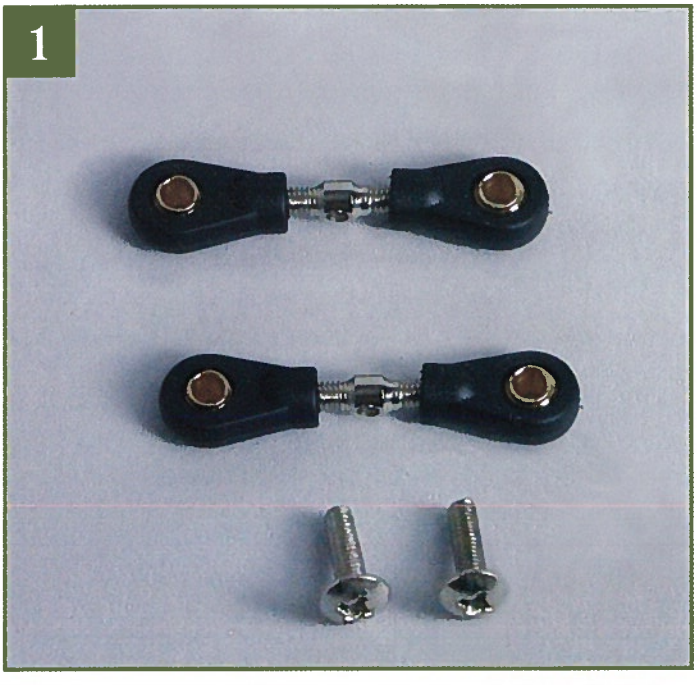
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

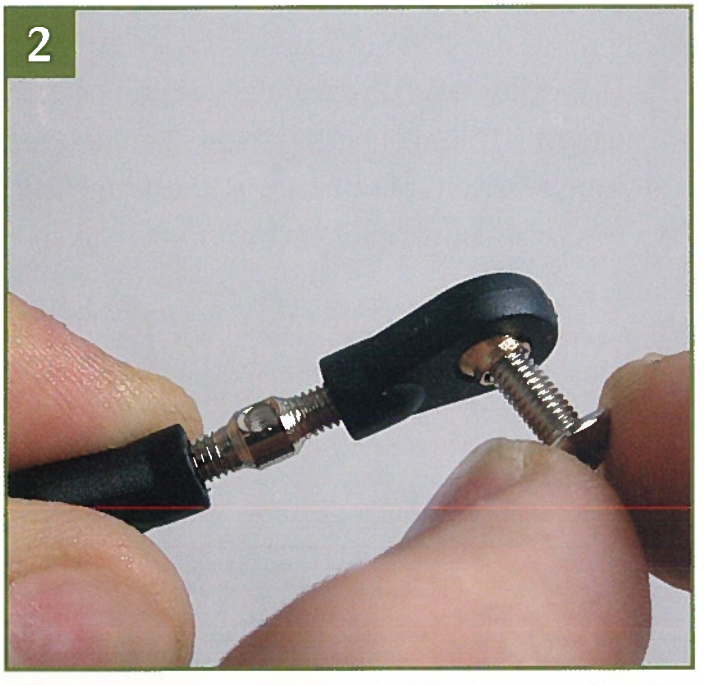
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Задняя стойка крепления амортизаторов
2 Набор для крепежа двигателя
3 Саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)
4 Винт с крестообразным шлицем 3×8 мм (4 шт.)

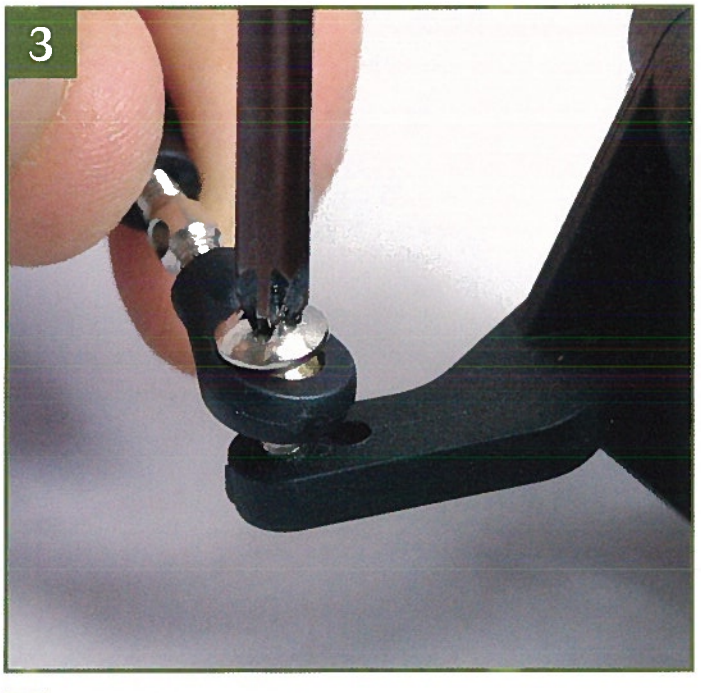




1 В предыдущем выпуске мы собрали две рулевые тяги. Возьмите тяги и два винта 3×10 мм, прилагавшиеся к № 40

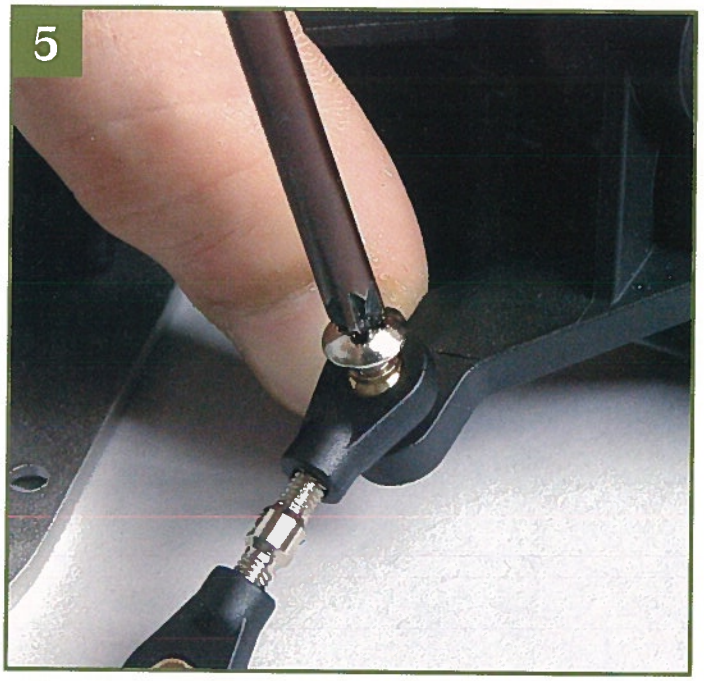


2 Положите модель на рабочий стол, возьмите одну из двух рулевых тяг и вставьте винт 3×10 мм в соответствующее отверстие в латунной шаровой пластикового шарового наконечника.

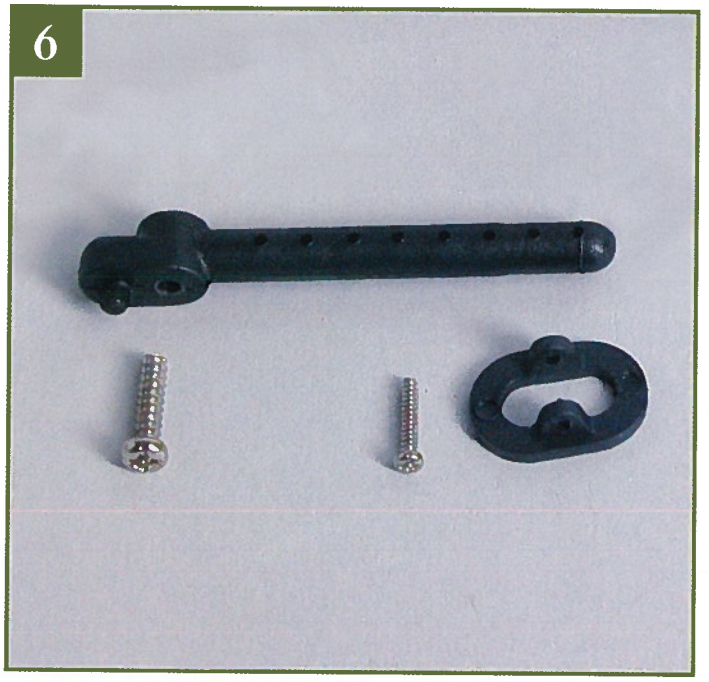


3 При помощи отвертки заведите винт в крайнее отверстие левого рулевого кулака.

4 Тщательно затяните винт. Во время выполнения этой операции вам придется удерживать рулевой кулак.

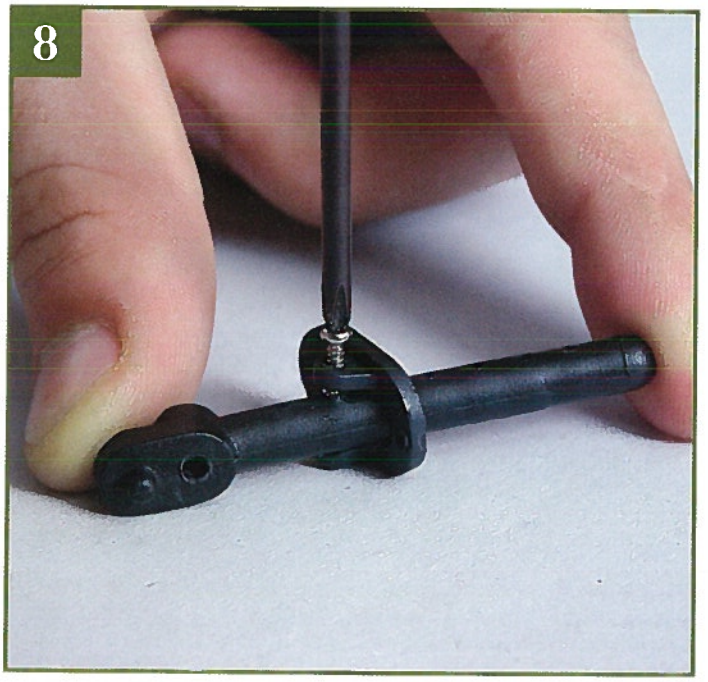


5 Повторите эту операцию и установите вторую рулевую тягу на правый рулевой кулак.

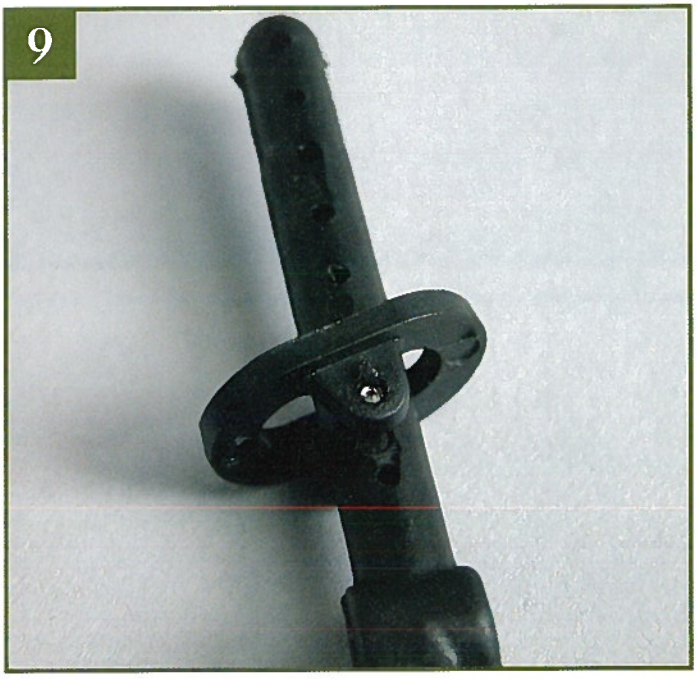


6 Возьмите заднюю стойку кузова, прокладку под кузов и два самореза (3×12 и 2×10 мм), полученные с № 32.

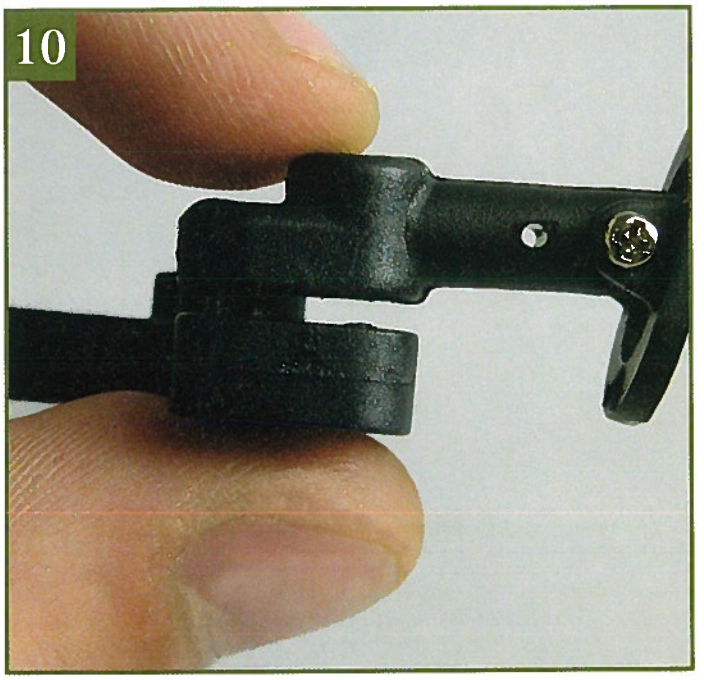
7 Наденьте прокладку на стойку, как показано на фото. Совместите отверстия прокладки с шестой дырочкой от вершины задней стойки кузова.



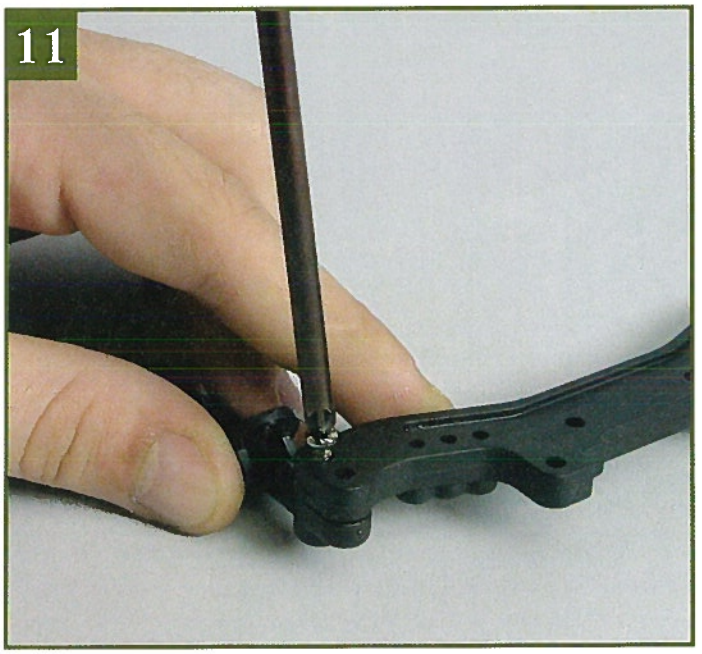
8 Воспользуйтесь крестовой отверткой и саморезом 2×10 мм, чтобы закрепить прокладку на задней стойке кузова. Не перетяните саморез.



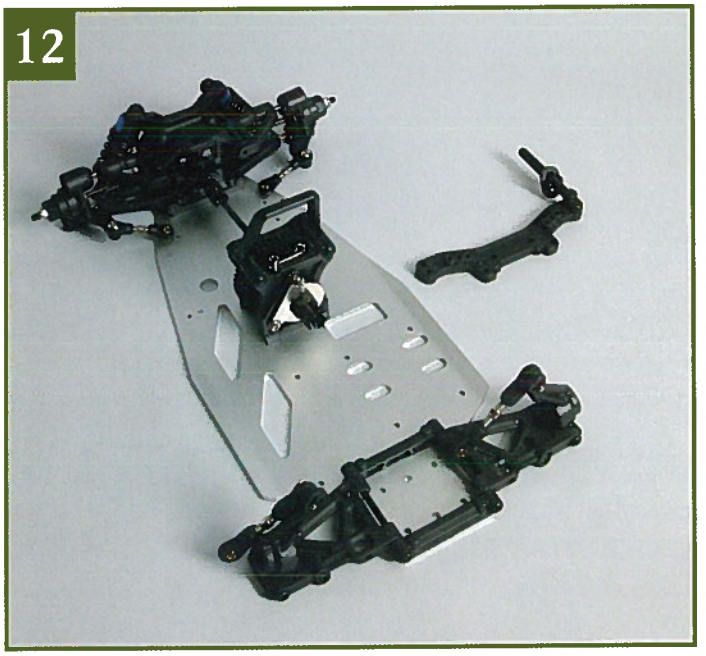
9 На фото вверху показан результат сборки задней стойки кузова. Сравните его с тем, что получилось у вас.



10 Совместите нижнюю часть задней стойки кузова с соответствующим гнездом на задней стойке амортизаторов.



11 Соедините детали между собой при помощи самореза 3×12 мм. Сверьтесь с фото, чтобы обеспечить правильное расположение деталей.



12 На последней фотографии вы видите результат данного этапа сборки: два передних рулевых кулака обзавелись рулевыми тягами, задняя стойка амортизаторов соединена с правой задней стойкой кузова.

Сборка рулевой колонки

Колеса радиоуправляемой модели подвергаются большим нагрузкам, что обусловлено высокой жесткостью покрытия. Нагрузки особенно опасны для передних колес, поскольку они соединены с рулевой системой. Для защиты рулевой системы разработана специальная конструкция.

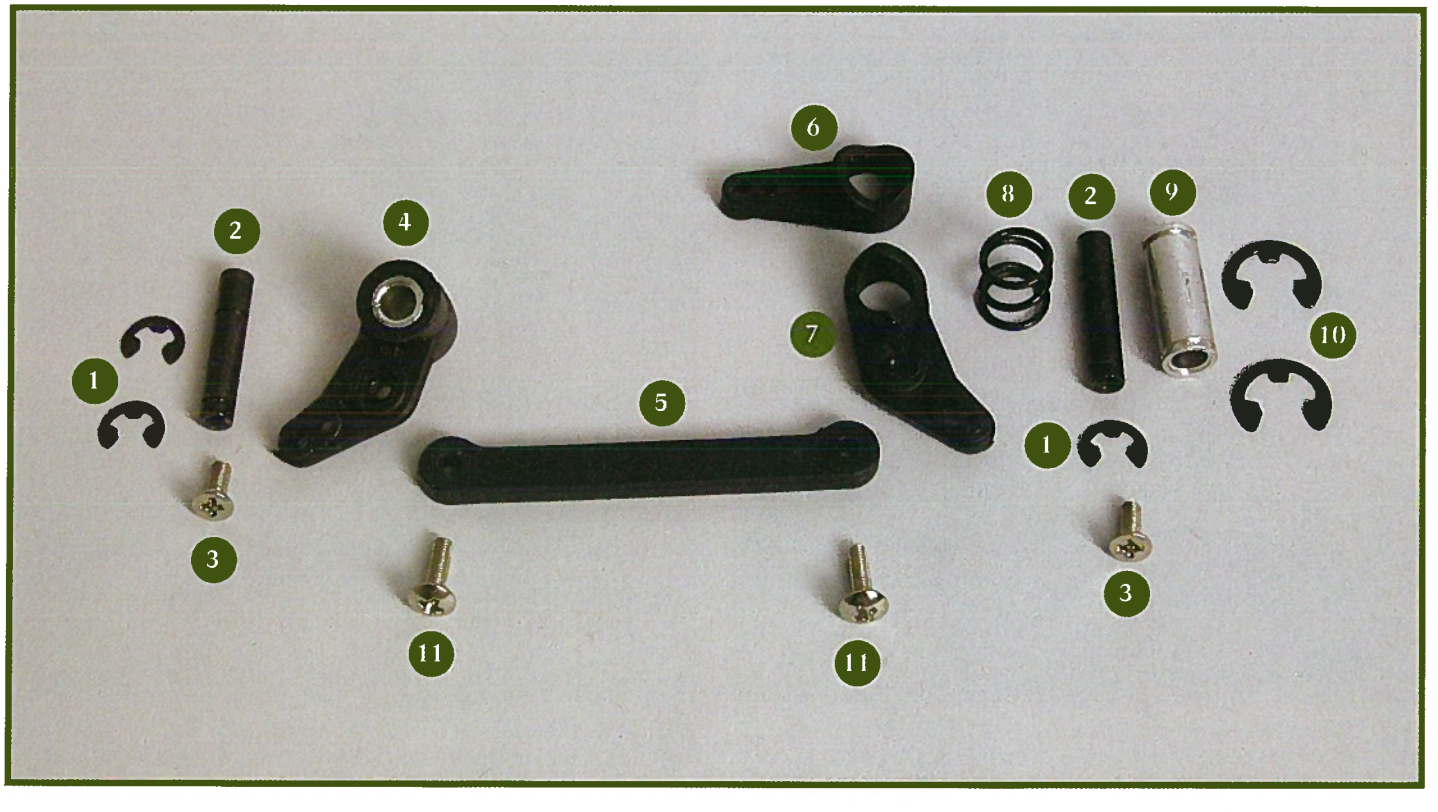
С этим выпуском вы получили семнадцать новых деталей вашего радиоуправляемого Mercedes DTM, необходимых для сборки сложного механизма – рулевой колонки с рулевой защитой.

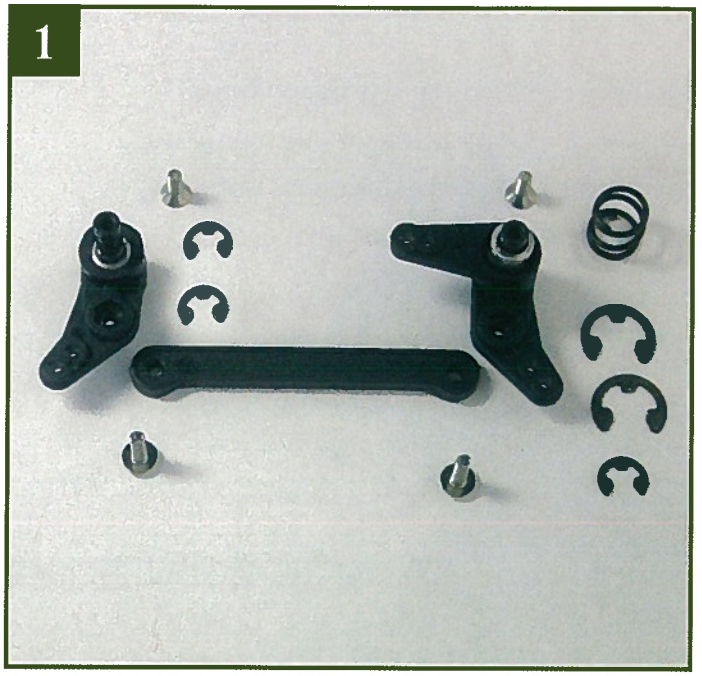
Сегодня нам предстоит серьезная, продолжительная сборка. Но если вы будете в точности следовать инструкции и сверяться с приведенными фотографиями, проблем возникнуть не должно.

1 Шайба стопорная пружинная 4 мм (3 шт.)
2 Цилиндр рулевой колонки (2 шт.)
3 Потайной винт с крестообразным шлицем 3×8 мм (2 шт.)
4 Качалка рулевой колонки C
5 Тяга рулевой колонки
6 Качалка рулевой колонки A
7 Качалка рулевой колонки B
8 Пружина
9 Серебристый цилиндр рулевой колонки
10 Шайба стопорная пружинная 7 мм (2 шт.)
11 Винт с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)

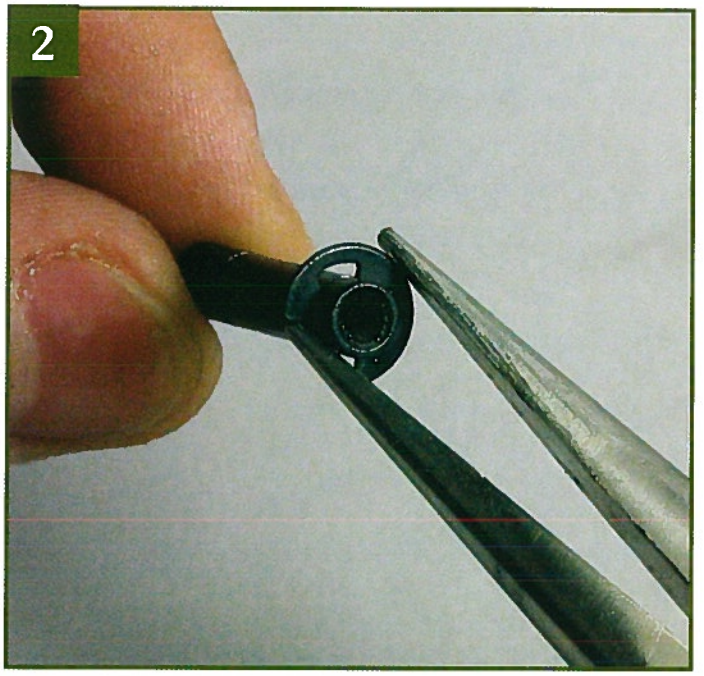
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

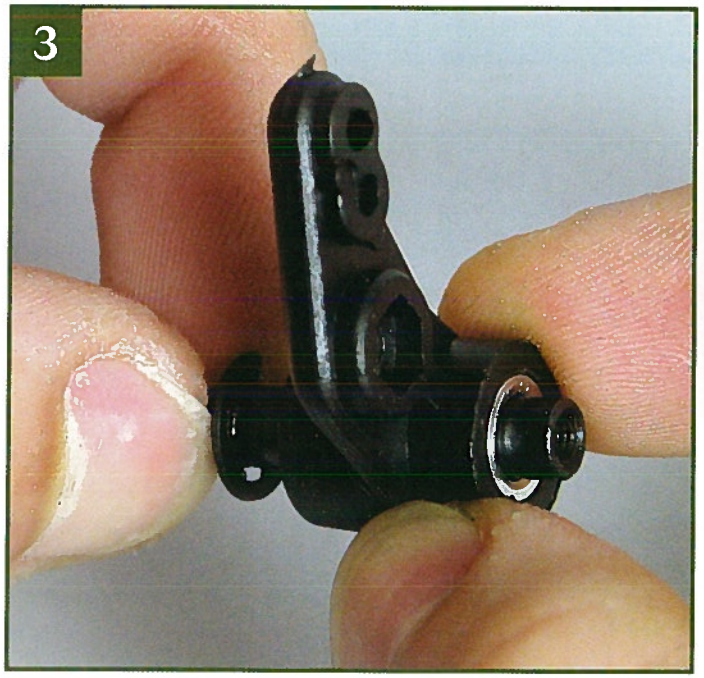




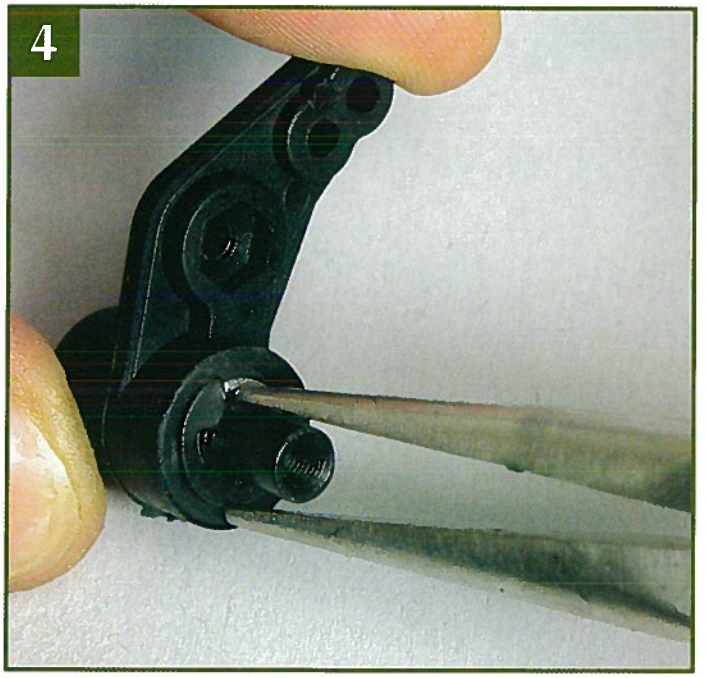
1 Прежде чем начать сборку, выложите детали, полученные с этим выпуском, как показано на фото. Познакомьтесь с их правильным расположением.



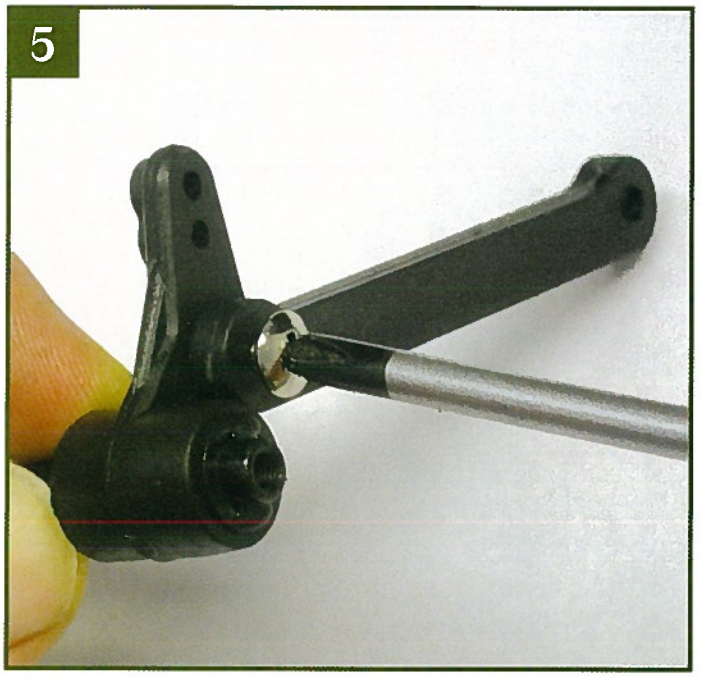
2 Возьмите черный цилиндр рулевой колонки. Используя длинногубцы, наденьте стопорную пружинную шайбу 4 мм на желобок на конце цилиндра.



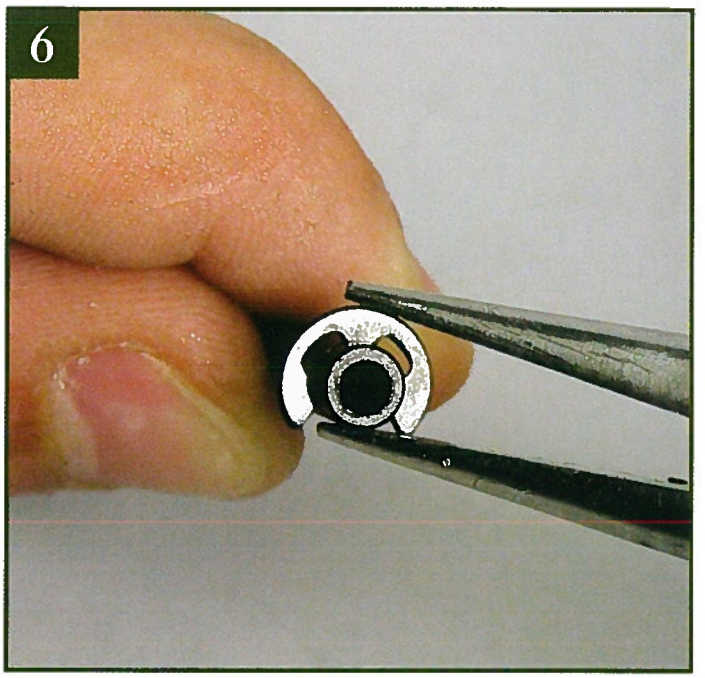
3 Вставьте цилиндр с установленной на него стопорной пружинной шайбой в качалку рулевой колонки С, как показано на фото.



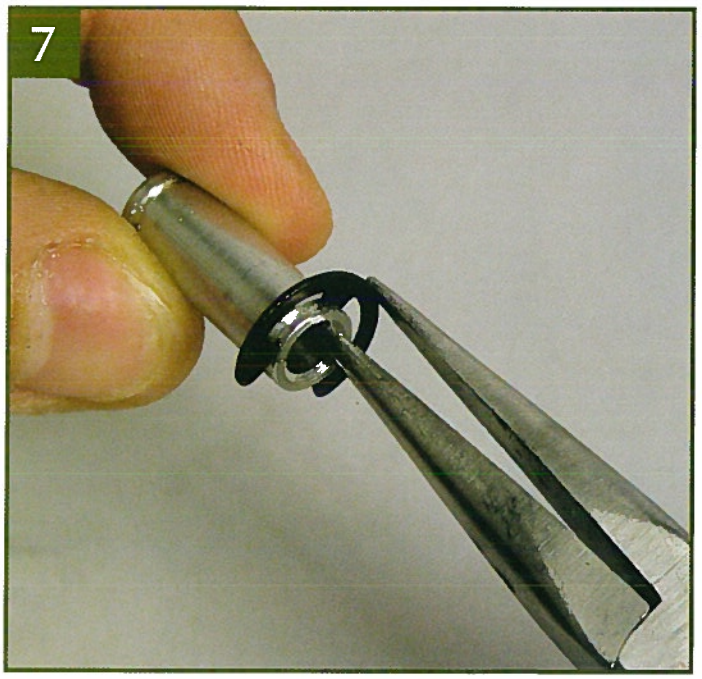
4 Чтобы закрепить цилиндр внутри качалки, установите на него вторую стопорную пружинную шайбу 4 мм, используя второй желобок.



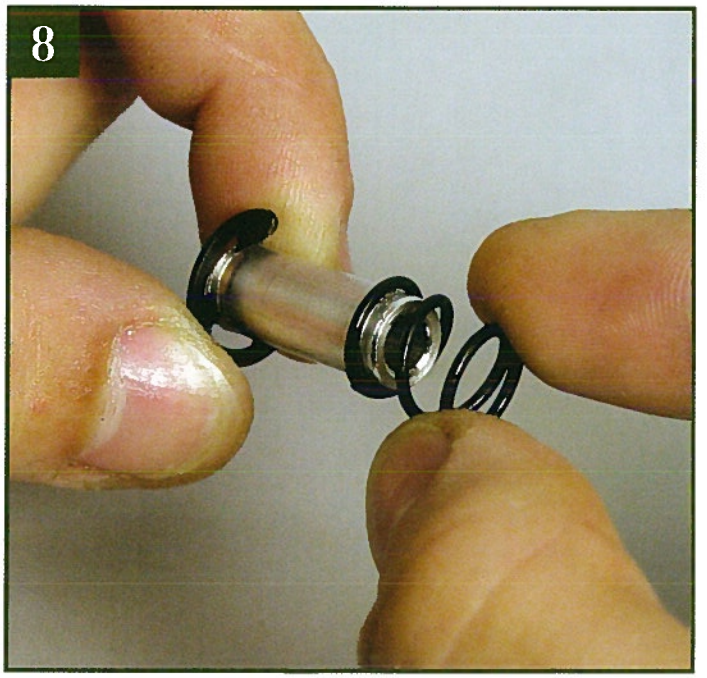
5 Соедините качалку с тягой рулевой колонки при помощи винта с крестообразным шлицем 3×10 мм. Затяните винт до упора, после чего ослабьте его на один оборот, чтобы обеспечить необходимый зазор между частями.



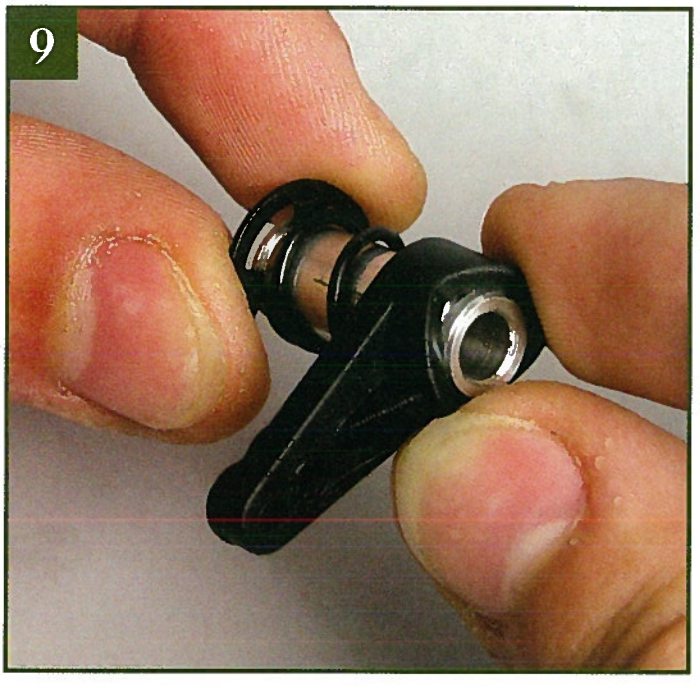
6 Возьмите второй черный цилиндр рулевой колонки. Наденьте стопорную пружинную шайбу 4 мм на желобок на конце цилиндра.



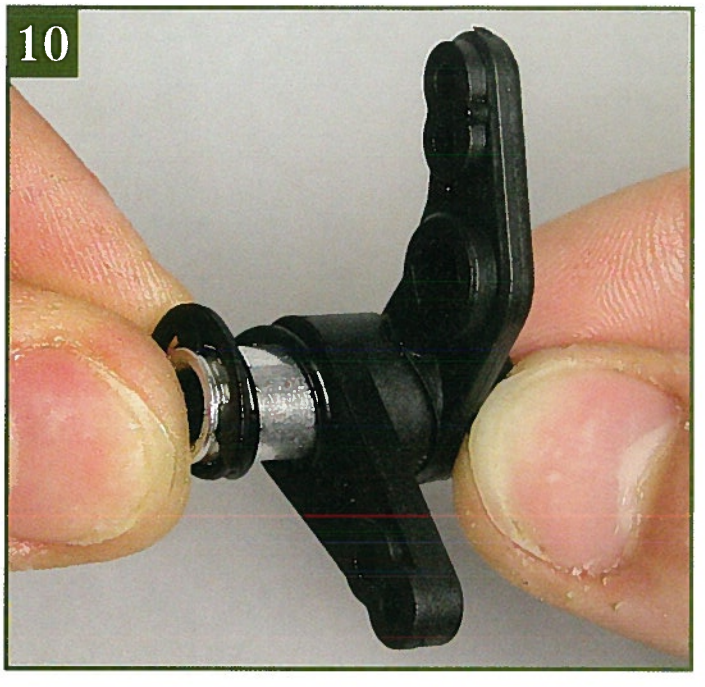
7 Возьмите серебристый цилиндр рулевой колонки и наденьте стопорную пружинную шайбу 7 мм на желобок на одном из его концов.



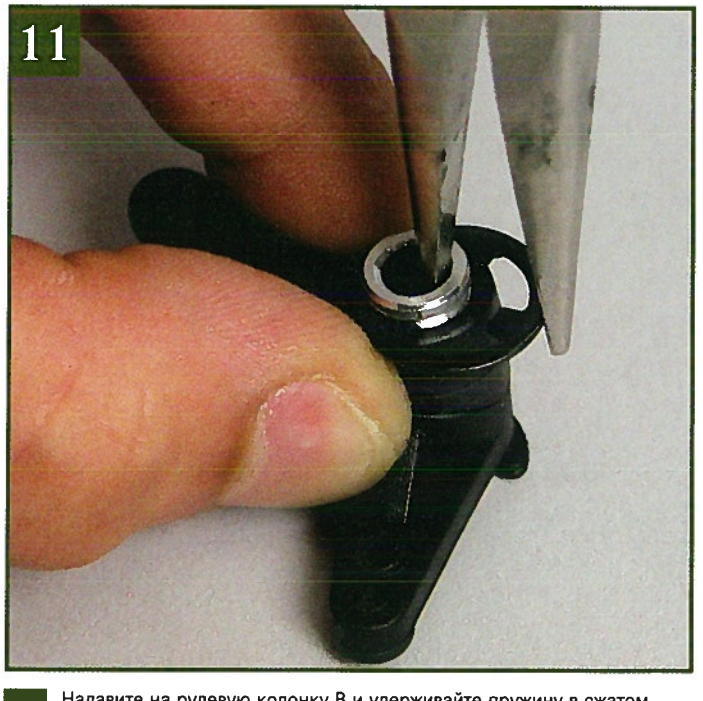
8 Заведите на серебристый цилиндр рулевой колонки пружину и уприте ее в установленную нами стопорную пружинную шайбу.



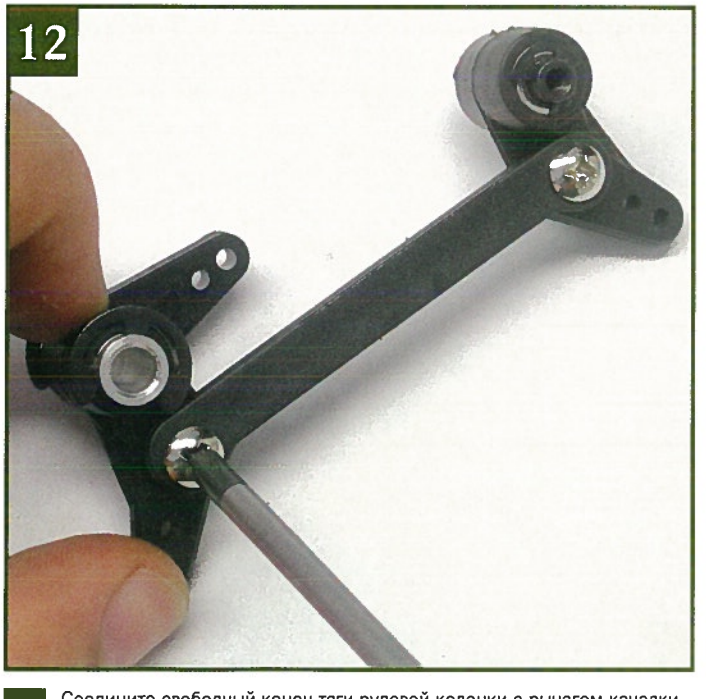
9 Установите качалку рулевой колонки А на пружину. Сверьтесь с фото, чтобы обеспечить правильное взаимное расположение деталей.



10 Возьмите качалку рулевой колонки В. Установите эту деталь на качалку рулевой колонки А. Угловые профили двух деталей должны совпасть.

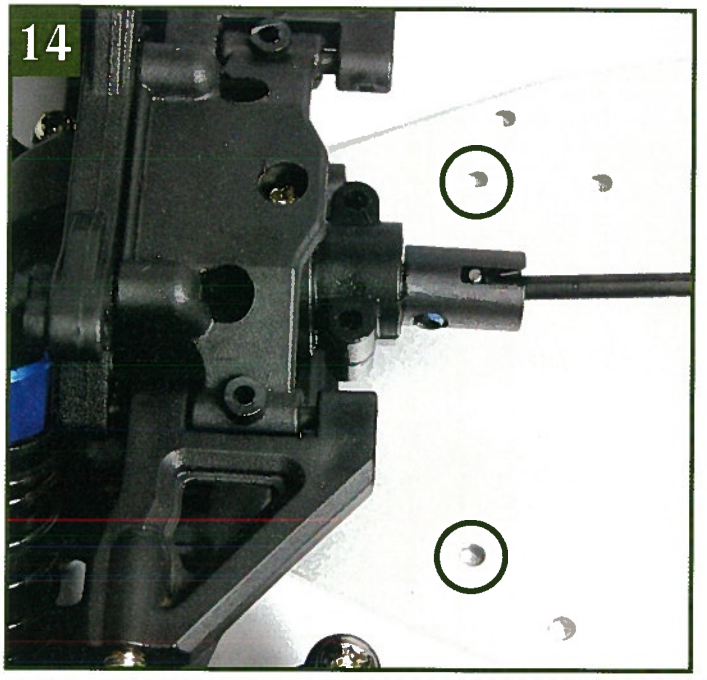


11 Надавите на рулевую колонку В и удерживайте пружину в сжатом состоянии, чтобы установить вторую стопорную пружинную шайбу 7 мм на свободный желобок серебристого цилиндра.

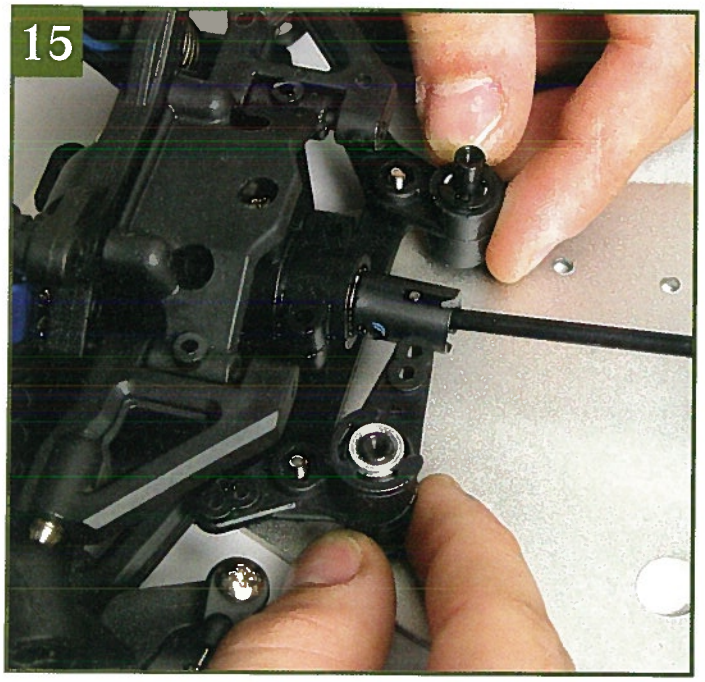


12 Соедините свободный конец тяги рулевой колонки с рычагом качалки рулевой колонки В с помощью винта 3×10 мм. Затяните винт до упора, затем ослабьте его на один оборот, чтобы обеспечить зазор между частями.

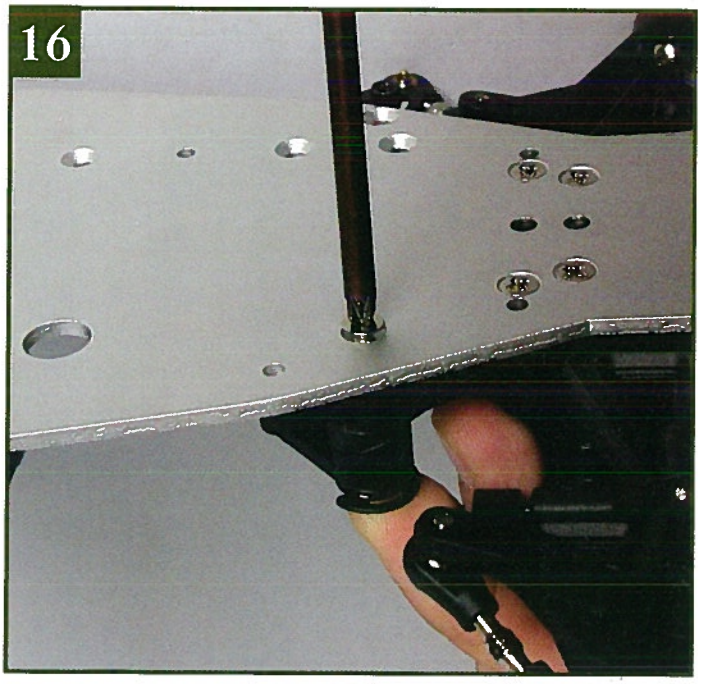
13 Положите рулевую колонку в сборе на рабочий стол, как показано на фото. Вставьте черный цилиндр рулевой колонки с надетой на него стопорной пружинной шайбой (см. шаг 6) в серебристый цилиндр.



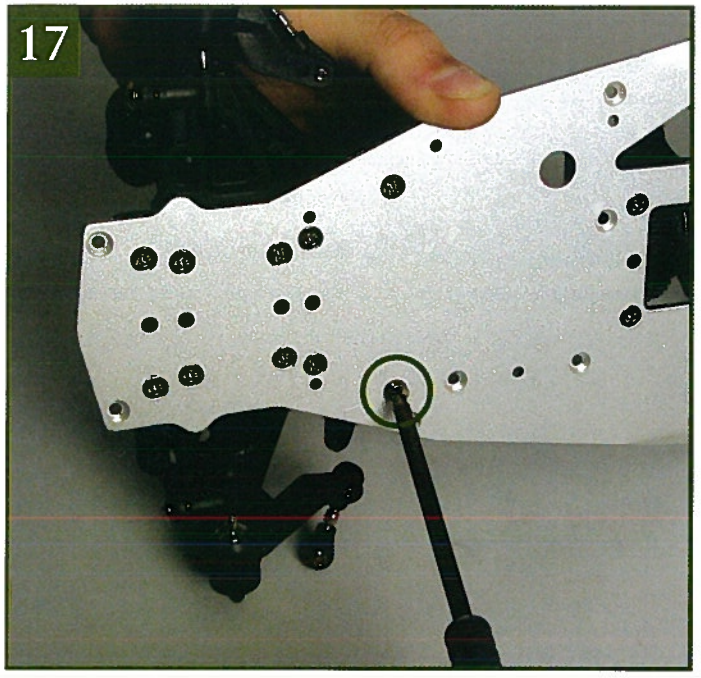
14 Возьмите раму вашей радиоуправляемой модели. На фото обозначены два отверстия, необходимые для закрепления рулевого механизма (обведено зеленым).



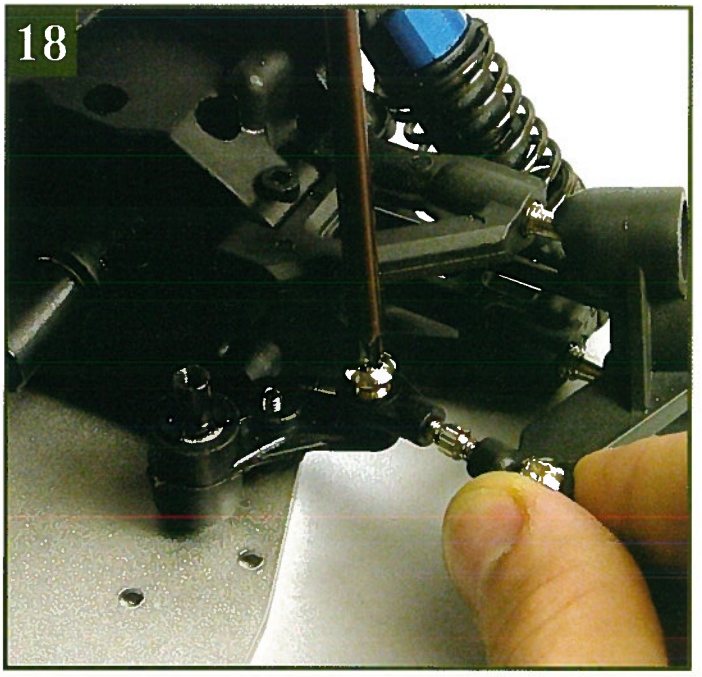
15 Установите рулевую колонку в сборе, как показано на фото. Обратите внимание, что рулевая колонка должна располагаться под передним валом трансмиссии.



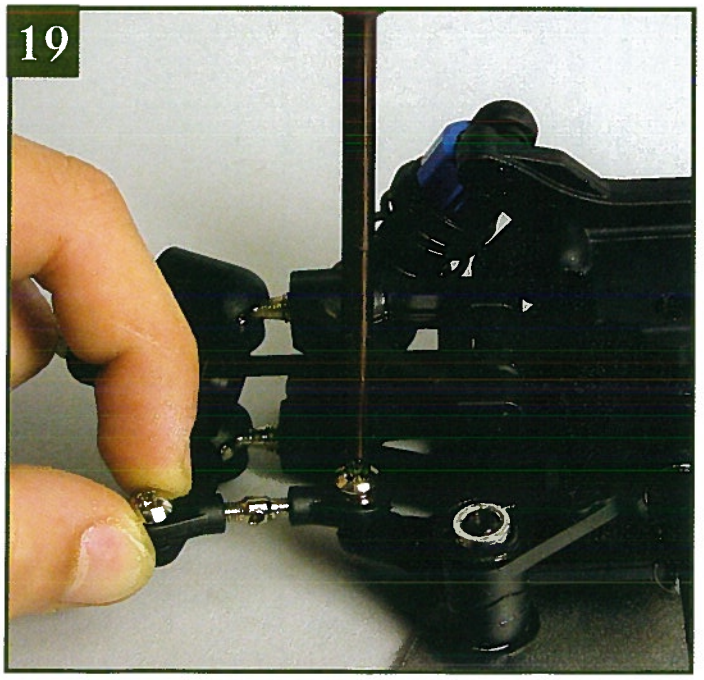
16 Воспользуйтесь одним из двух потайных винтов 3×8 мм, чтобы закрепить один из концов механизма на раме при помощи крестовой отвертки.



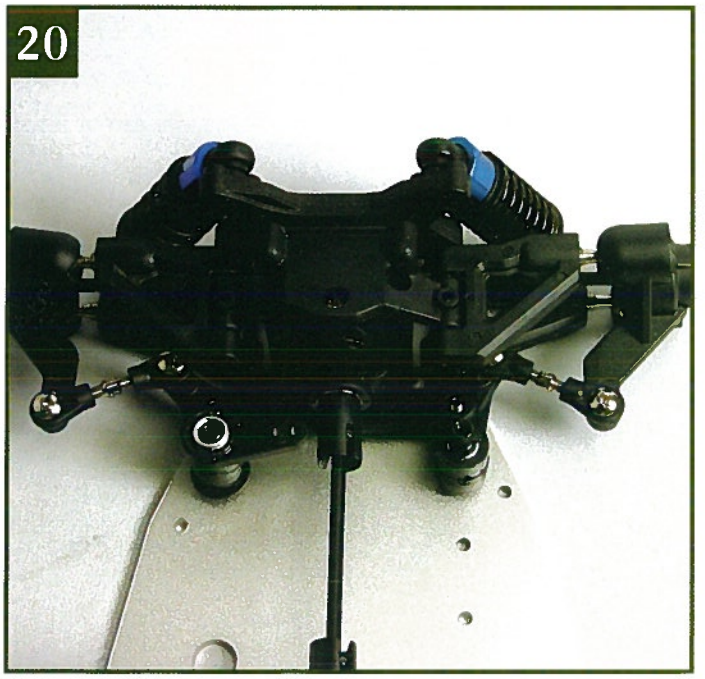
17 Удостоверившись в правильности положения рулевой колонки в сборе, вставьте второй потайной винт 3×8 мм в обведенное зеленым отверстие и затяните его до упора.



18 Возьмите два винта с крестообразным шлицем 3×10 мм из № 40, совместите внешнее отверстие на правом рычаге рулевой колонки с концом рулевой тяги. Соедините их винтом 3×10 мм.



19 Повторите операцию, описанную в шаге 18, использовав второй винт 3×10 мм для соединения рулевой тяги с левым рычагом рулевой колонки.



20 На фото вы видите результат сборки. Советуем удостовериться в правильности работы рулевого механизма в сборе и рулевой колонки с рулевой защитой.

Установка стойки крепления задней бабочки

С этим выпуском вы получили вал стартера и необходимые для его работы штифт и пружину. Эти детали нам пока не понадобятся. Сегодня мы займемся установкой стойки крепления задней бабочки.

Запущенный двигатель внутреннего сгорания справляется со своими задачами самостоятельно. Но для того чтобы провернуться в первый раз и преодолеть инерцию собственных механических частей, ему необходима помощь стартера.

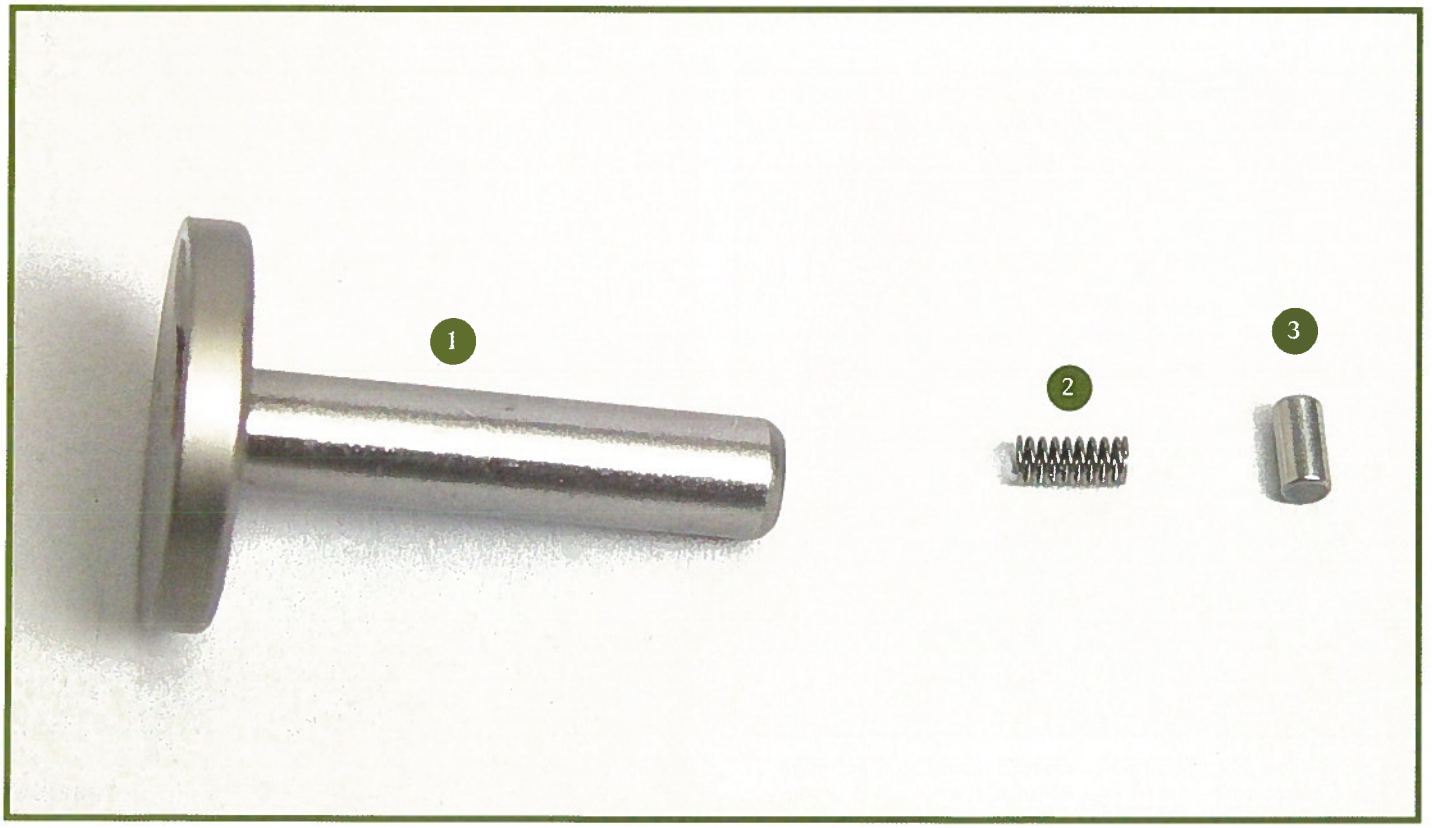
На данном этапе мы не можем провести сборку новых деталей – вала стартера, штифта и пружины. Поэтому далее вы найдете указания по установке стойки крепления задней бабочки, полученной вами с № 22. Как обычно, советуем в точности выполнять инструкции и сверяться с приведенными фотографиями даже тогда, когда шаги сборки кажутся вам очень простыми.

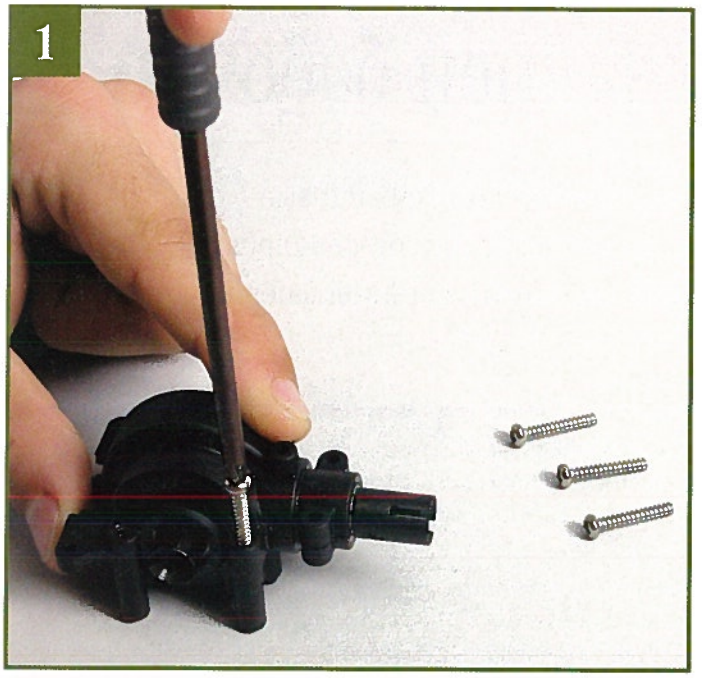
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

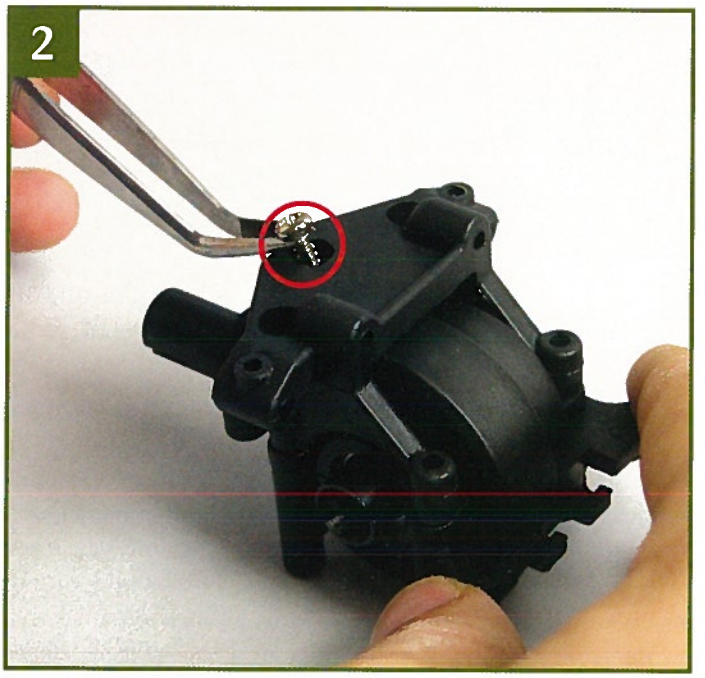
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Вал стартера
2 Пружина
3 Штифт

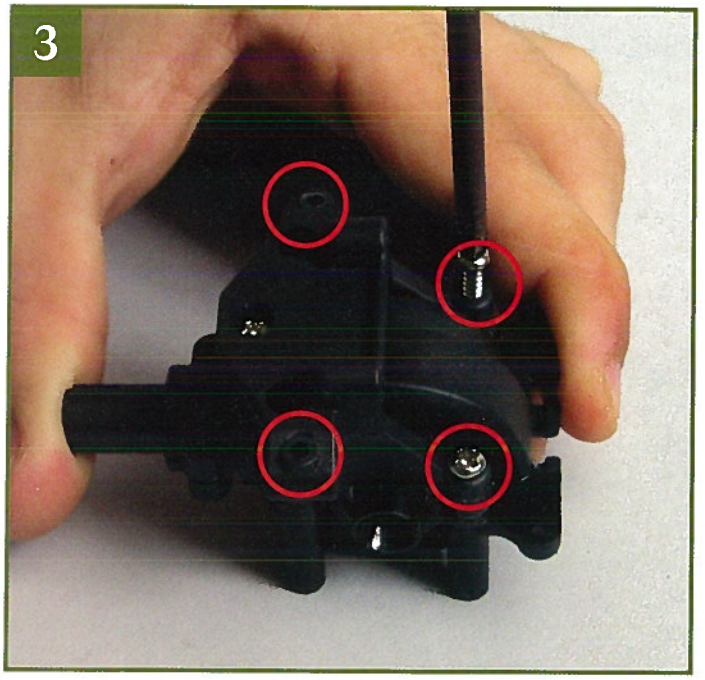




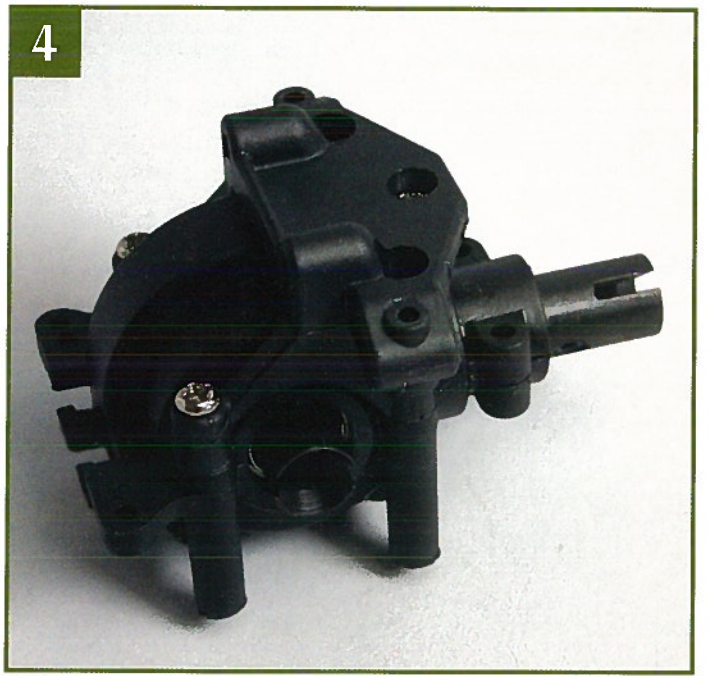
1 В № 30 (стр. 89–94) мы рассказали о том, как собрать второй дифференциал. Возьмите дифференциал и отвинтите четыре длинных самореза.



2 Возьмите полученную с № 22 стойку крепления задней бабочки и саморез с крестообразным шлицем 3×8 мм. Установите деталь на дифференциал и вставьте саморез в отверстие по центру стойки крепления задней бабочки.



3 С помощью отвертки затяните саморез до упора, не перетягивая его. Затем поставьте саморезы, снятые в шаге 1, на свои места, обведенные красным.



4 Перед вами второй дифференциал после установки на него стойки крепления задней бабочки. Обратите внимание на ориентацию стойки крепления. При необходимости переставьте ее.

Сборка трансмиссии и установка валов

Задняя крышка двигателя, которую вы получили с этим номером, обеспечивает герметичность агрегата и одновременно играет роль опоры стартера. Сегодня мы познакомимся с устройством задней крышки и завершим сборку трансмиссии и установку валов.

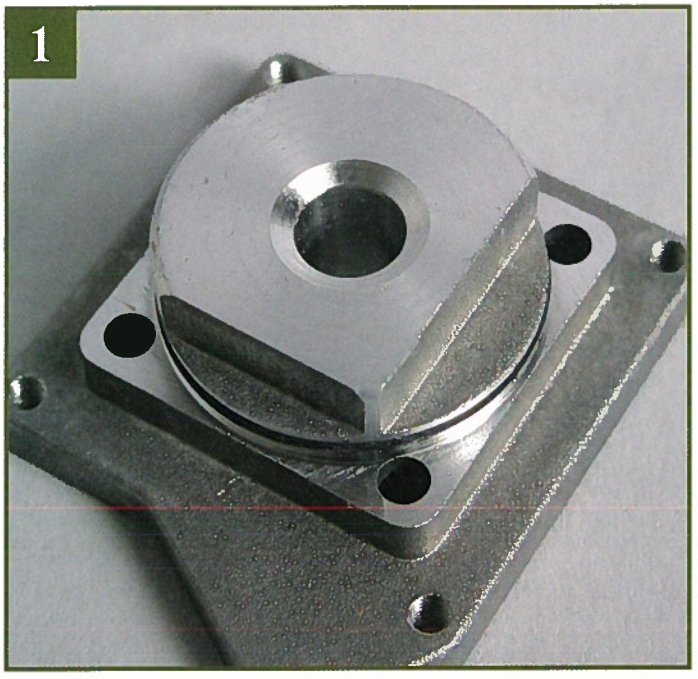
С данным выпуском вы получили заднюю крышку двигателя вашей радиоуправляемой модели. Основная функция задней крышки — обеспечение герметичности, необходимой для нормальной, полноценной работы двигателя. Эта деталь идет с двумя предустановленными уплотнительными кольцами. В настоящий момент мы не готовы установить заднюю крышку двигателя на место. Мы познакомимся с устройством задней крышки, займемся сборкой трансмиссии и установкой валов.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

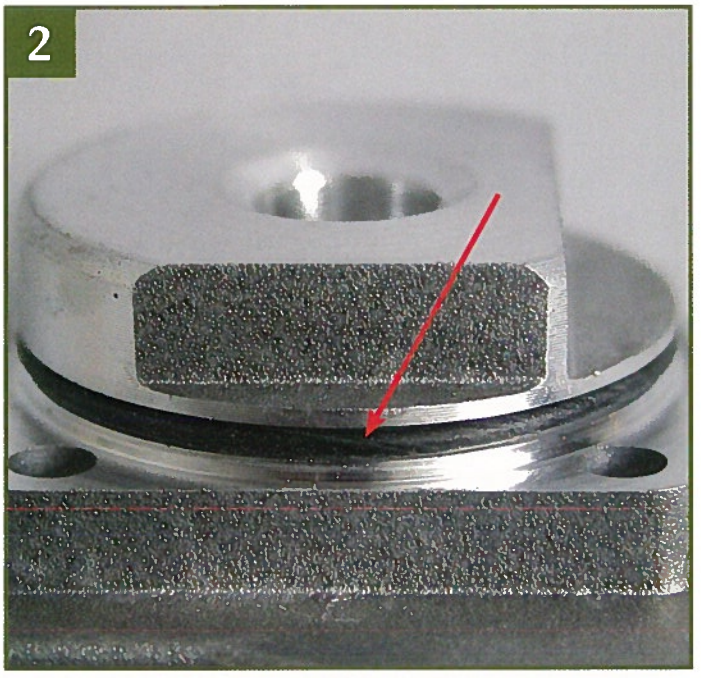
Для сборки вам потребуется:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

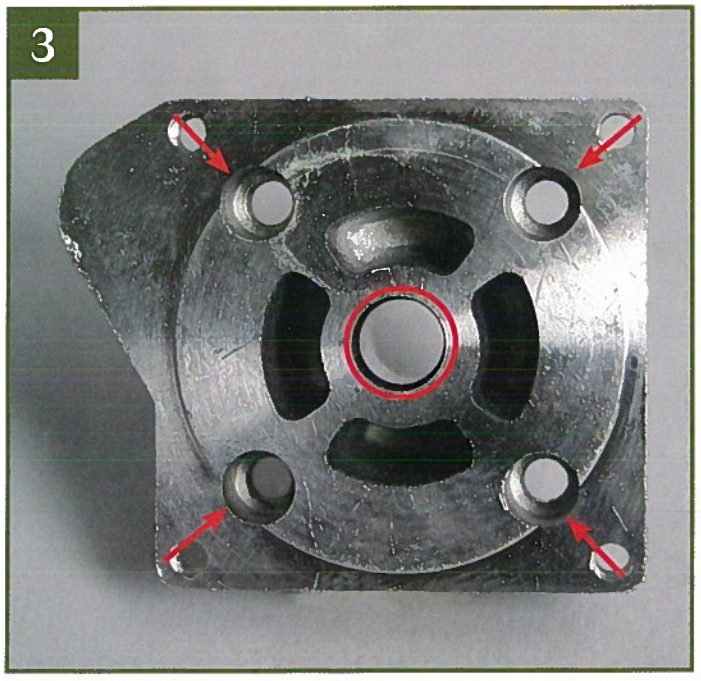
1 Задняя крышка



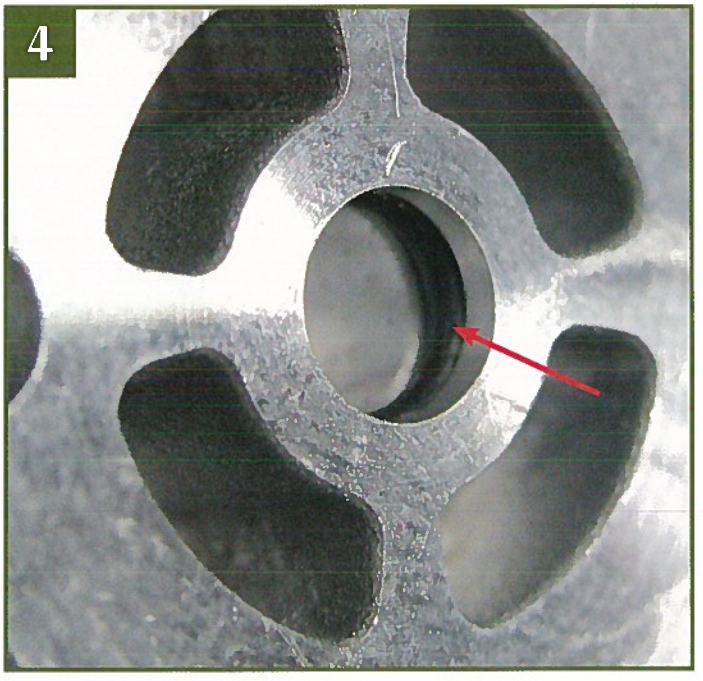
1 По своей конструкции задняя крышка является сложной деталью.



2 Красная стрелка указывает на большее из двух уплотнительных колец, обеспечивающее необходимую герметизацию картера.

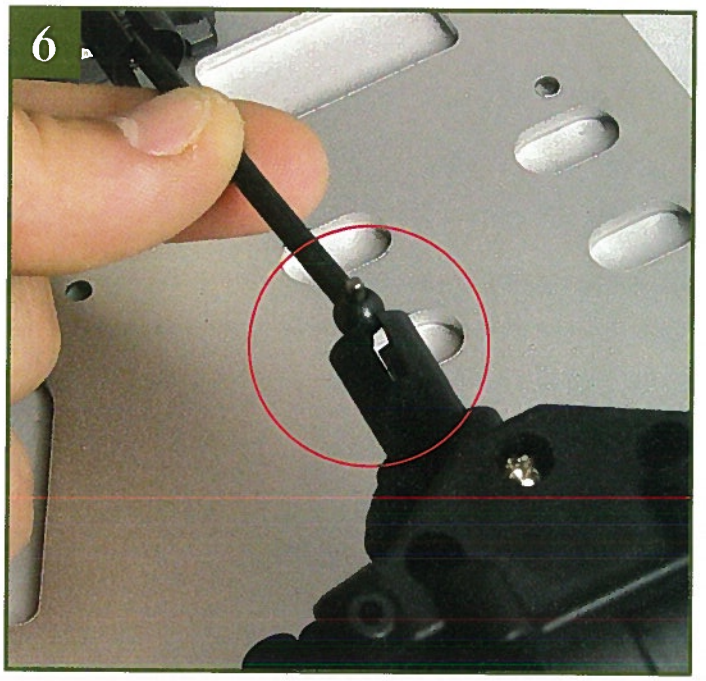


3 С нижней стороны задней крышки есть большое отверстие по центру, предназначенное для вала стартера. Четыре красных стрелки указывают на отверстия для соединения задней крышки с картером.

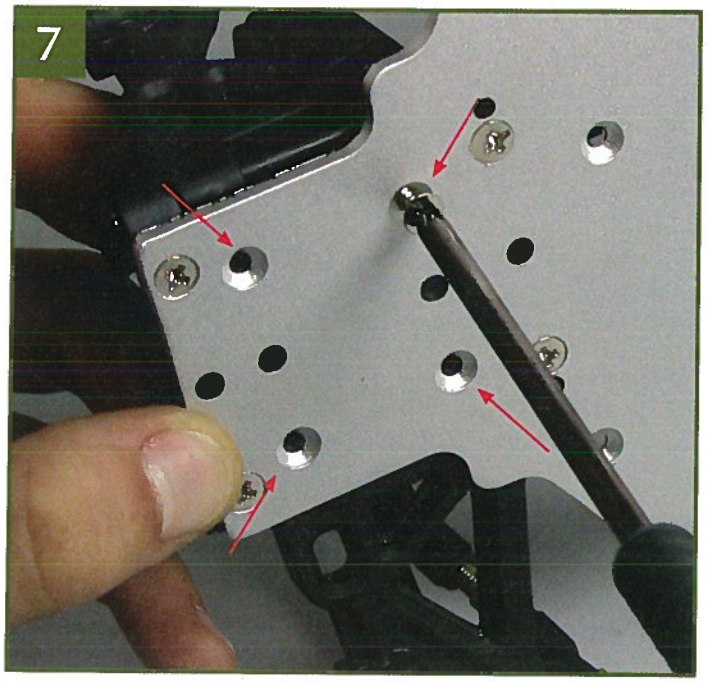


4 В отверстии для вала стартера стоит малое уплотнительное кольцо, обозначенное красной стрелкой.

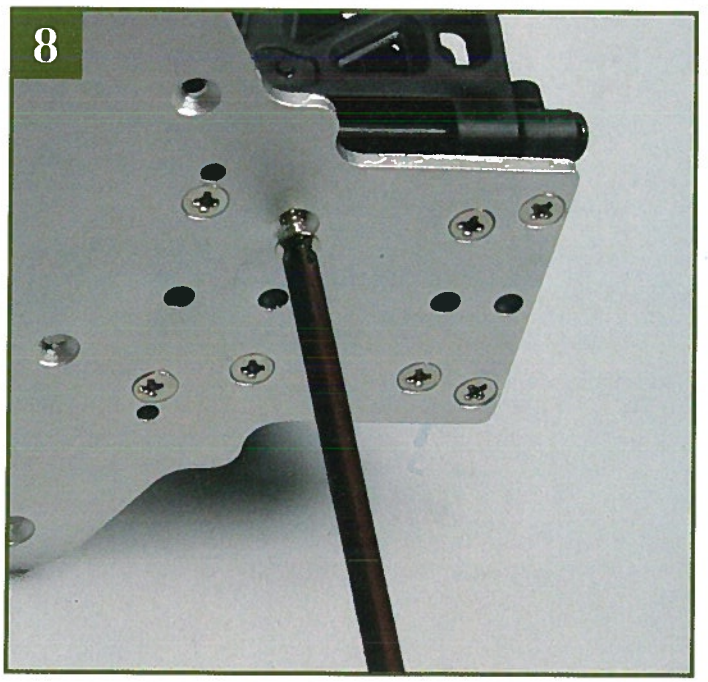
5 Положите перед собой раму вашей модели. Возьмите полученный с № 11 задний вал трансмиссии и соедините один из его концов с полуосью.



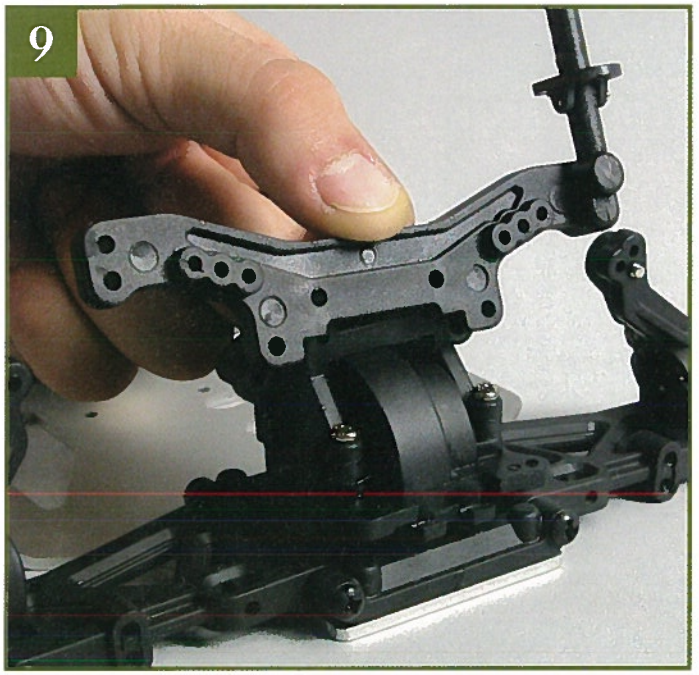
6 Поставьте второй дифференциал на заднюю часть рамы и соедините задний конец заднего вала трансмиссии с полуосью второго дифференциала.



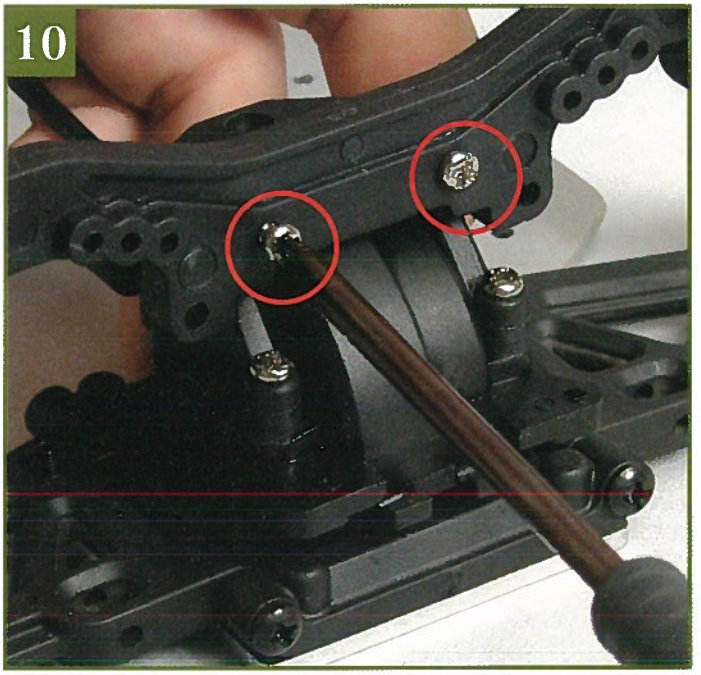
7 Закрепите второй дифференциал на раме при помощи четырех из восьми саморезов 3×10 мм, полученных вами с № 22.



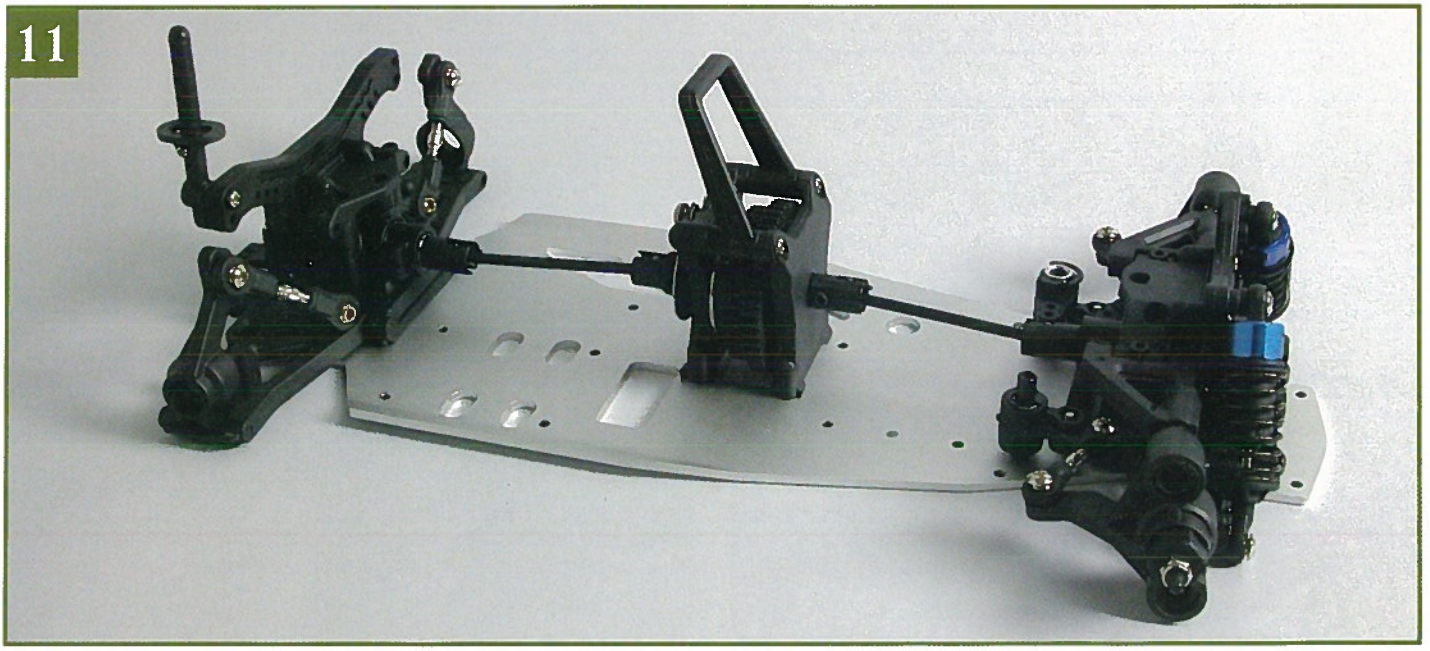
8 Возьмите отвертку и затяните четыре винта крест-накрест.



9 Возьмите заднюю стойку крепления амортизаторов в сборе с задней стойкой кузова из № 41 и два самореза 3×10 мм. Соедините заднюю стойку крепления амортизаторов с дифференциалом.



10 Воспользуйтесь крестовой отверткой и двумя саморезами, чтобы закрепить заднюю стойку крепления амортизаторов на втором дифференциале.



11 На фотографии вы видите результат данного этапа сборки. Ваша радиоуправляемая модель начинает приобретать очертания автомобиля.

Сборка заднего амортизатора

Полученный вами с этим выпуском колокол сцепления является своего рода корпусом для компонентов сцепления и одновременно основанием для двух шестерен. Эта деталь нам пока не понадобится. Сегодня мы продолжим работу с задним амортизатором.

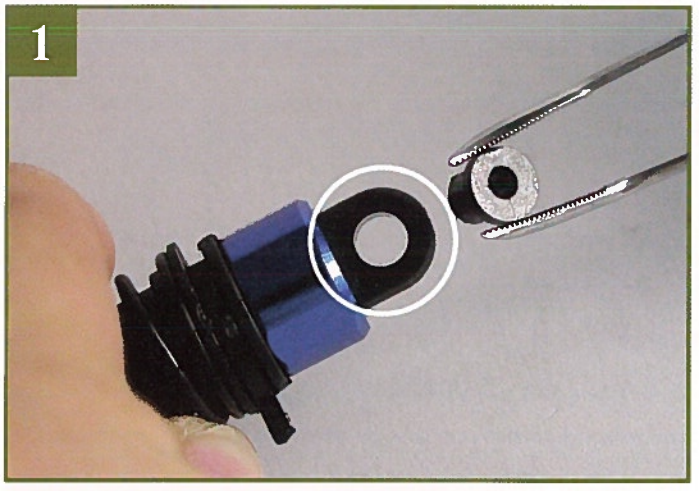
С данным выпуском вы получили колокол сцепления, ключевой элемент, необходимый для нормального функционирования двигателя вашей радиоуправляемой гоночной модели. Эта деталь сделана из металла и имеет форму колокола. Она дополняется двумя шестернями, на 17 и на 22 зубца. На данном этапе сборки мы не можем использовать колокол сцепления. Поэтому сегодня мы продолжим работу с задним амортизатором, полученным вами с № 36.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

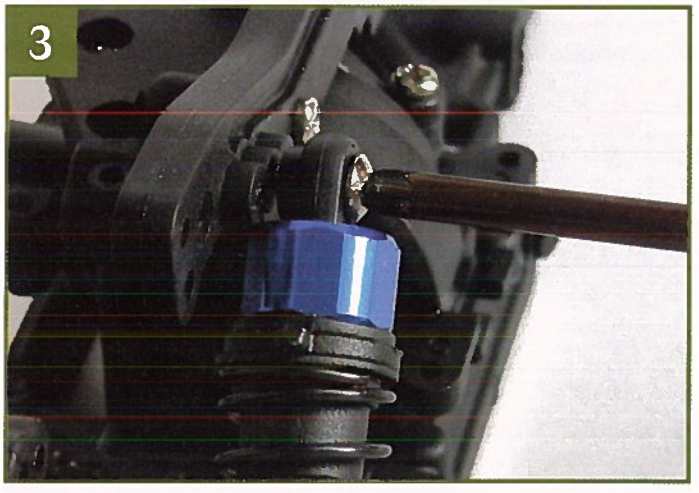
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ДЛИННОГУБЦЫ**

1 Колокол сцепления с двумя шестернями

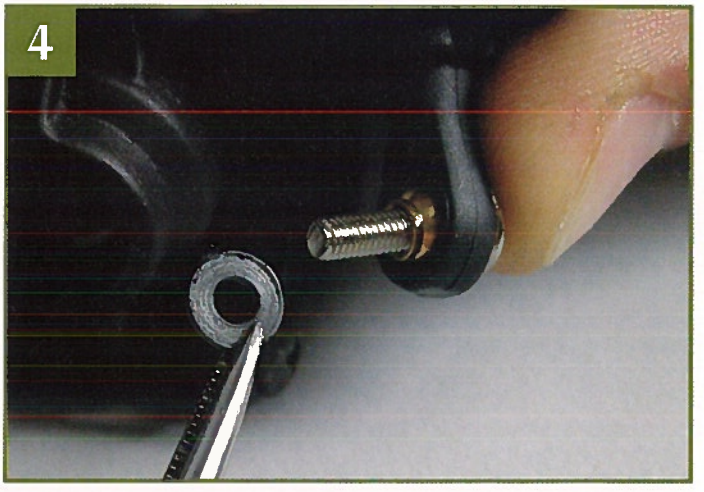


1 Возьмите амортизатор в сборе из № 36 и установите на него втулку крепления амортизатора (деталь 9 из перечня на стр. 115).

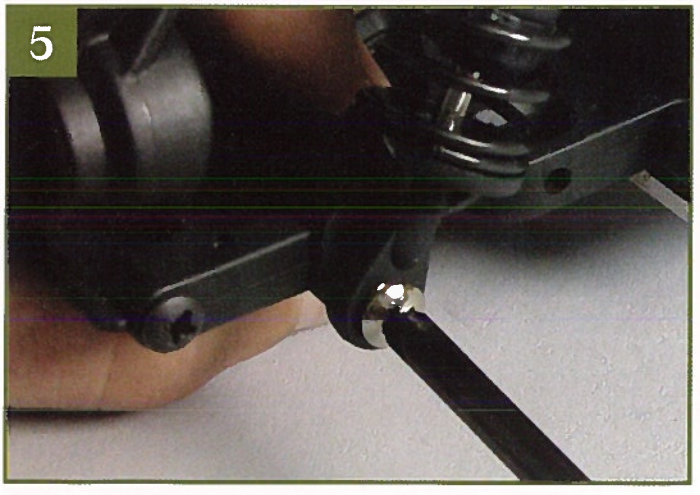
2 Вставьте винт с полукруглой головкой (деталь 8 из перечня на стр.115) во втулку. Затем положите перед собой раму вашей радиоуправляемой модели.



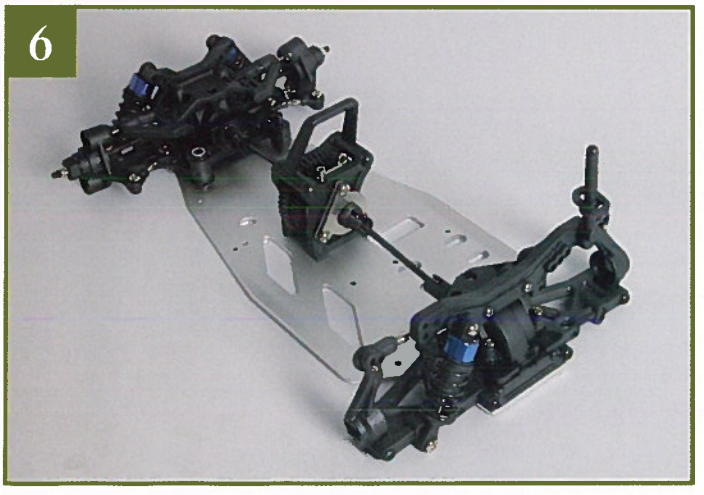
3 Воспользуйтесь отверткой, чтобы закрепить верхний конец амортизатора на задней стойке крепления амортизаторов. Установите винт в среднее отверстие.



4 Установите второй винт (деталь 8 из перечня на стр.115) в нижнее отверстие амортизатора. Наденьте на винт большую пластиковую шайбу (деталь 12 на стр.115).



5 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть, но не до конца, винт в нижней части амортизатора, соединив ее с нижним рычагом подвески.

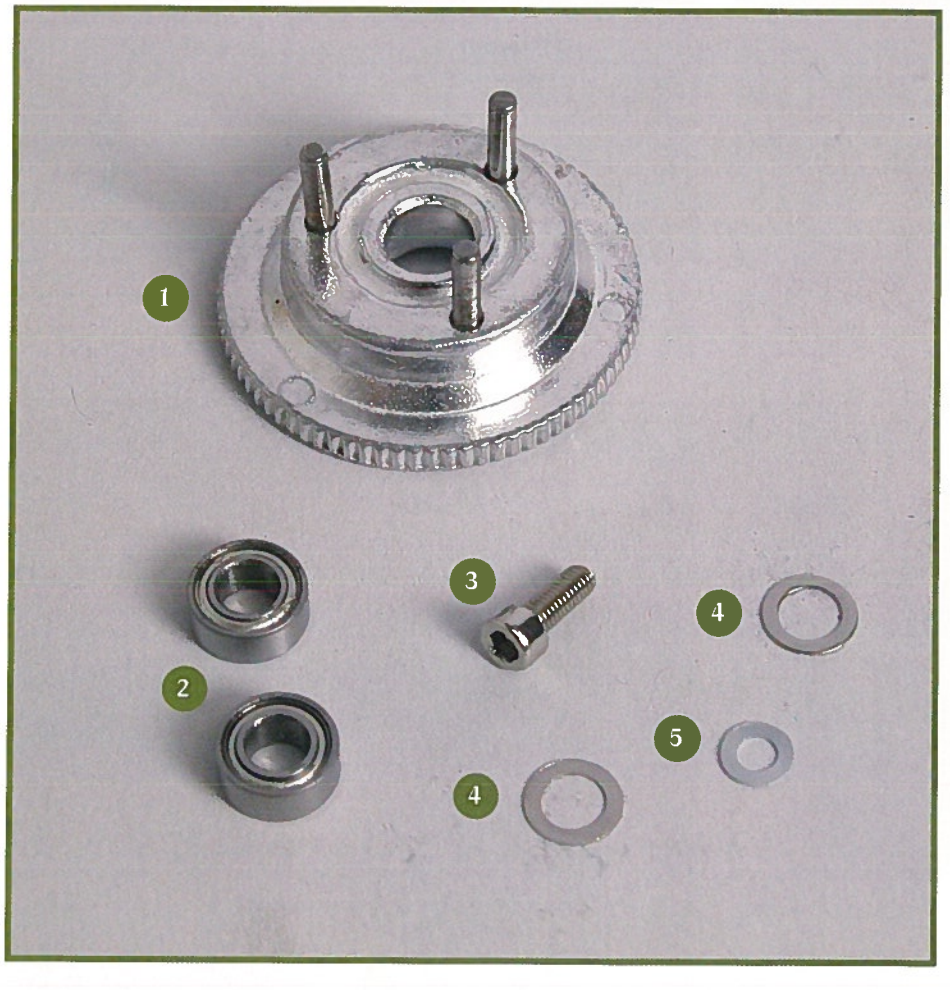


6 Перед вами результат данного этапа сборки. Теперь ваша радиоуправляемая модель оборудована тремя амортизаторами.

Предварительная сборка маховика и колокола сцепления

Чтобы предотвратить резкое изменение скорости вращения двигателя, на коленный вал монтируется маховик. Его задача состоит в том, чтобы поглощать кинетическую энергию во время активной фазы работы и отдавать ее во время пассивной.

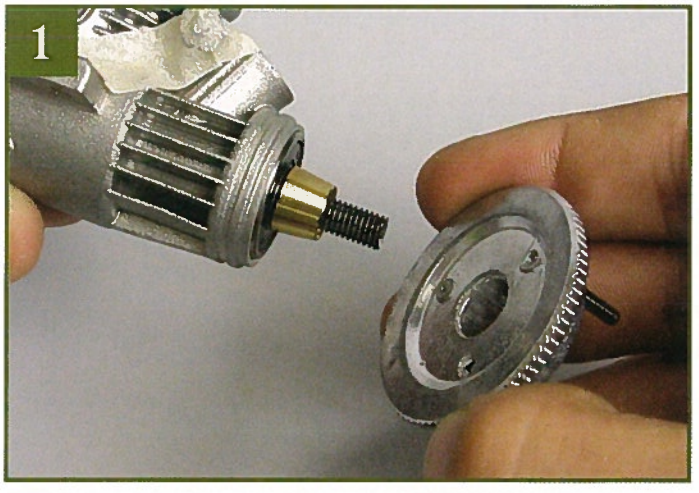
С этим выпуском вы получили маховик двигателя и несколько небольших деталей сцепления вашей радиоуправляемой модели. В данный момент мы не можем провести окончательную установку этих деталей. Поэтому предлагаем познакомиться с их функциями и осуществить предварительную сборку. Все операции по сборке двигателя необходимо проводить на идеально чистой поверхности. Следуйте инструкции по сборке и сверяйтесь с фотографиями.



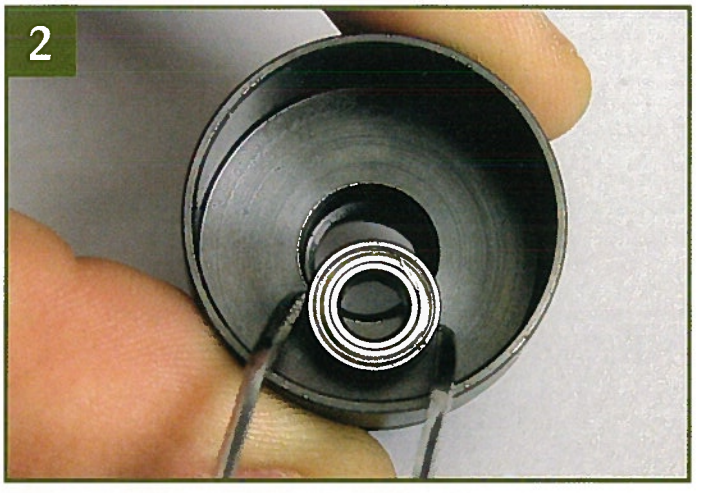
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- СКОТЧ
- ДЛИННОГУБЦЫ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ

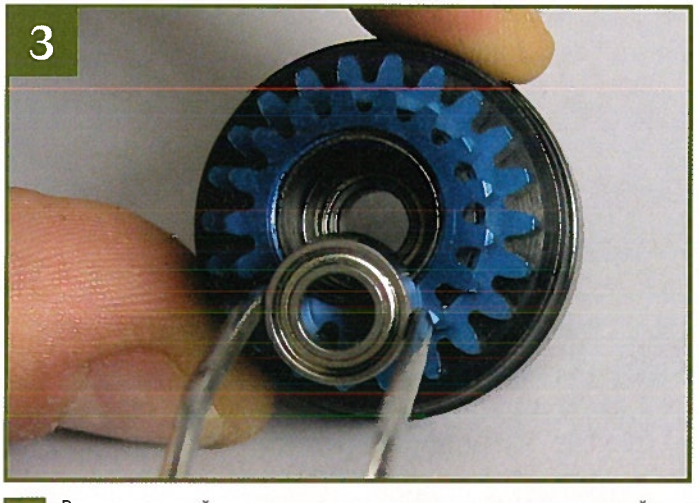
1 Маховик
2 Подшипник 5×10 мм (2 шт.)
3 Болт с головкой под шестигранник 3×8 мм
4 Шайба 5×8 мм (2 шт.)
5 Шайба 3×6 мм



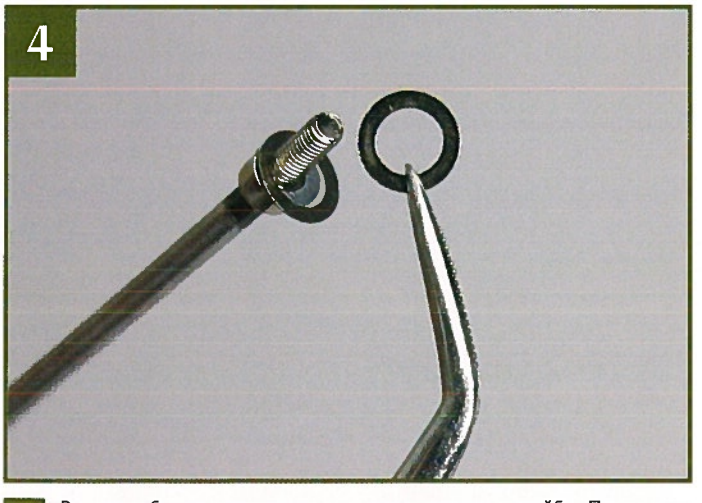
1 Сняв липкую ленту с конца коленного вала, проведите предварительную установку маховика. Положите картер двигателя на рабочую поверхность.



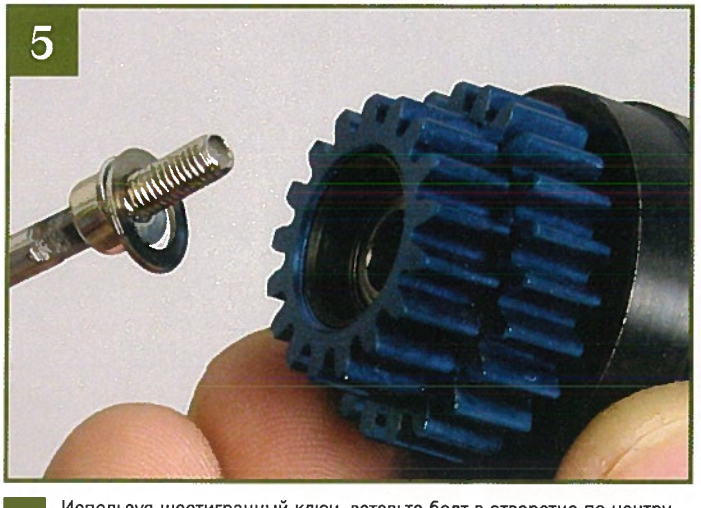
2 При помощи длинногубцев установите подшипник по центру внутренней части колокола сцепления, полученного вами с № 45.



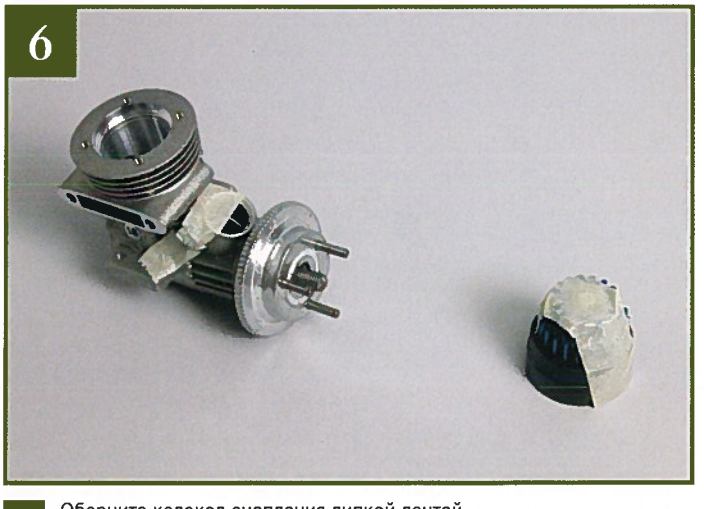
3 Возьмите второй подшипник и установите его по центру внешней стороны колокола сцепления.



4 Возьмите болт и наденьте на него три полученные шайбы. Помните, что на этой стадии мы проводим только предварительную сборку.



5 Используя шестигранный ключ, вставьте болт в отверстие по центру внешней стороны колокола сцепления.



6 Оберните колокол сцепления липкой лентой. Предварительная сборка завершена.

Установка задней стойки кузова

С этим выпуском вы получили односторонний подшипник и четыре болта с головкой под шестигранник для крепления задней крышки двигателя. Используя эти детали, мы сможем продолжить предварительную сборку. Кроме того, сегодня мы окончательно установим заднюю стойку кузова.

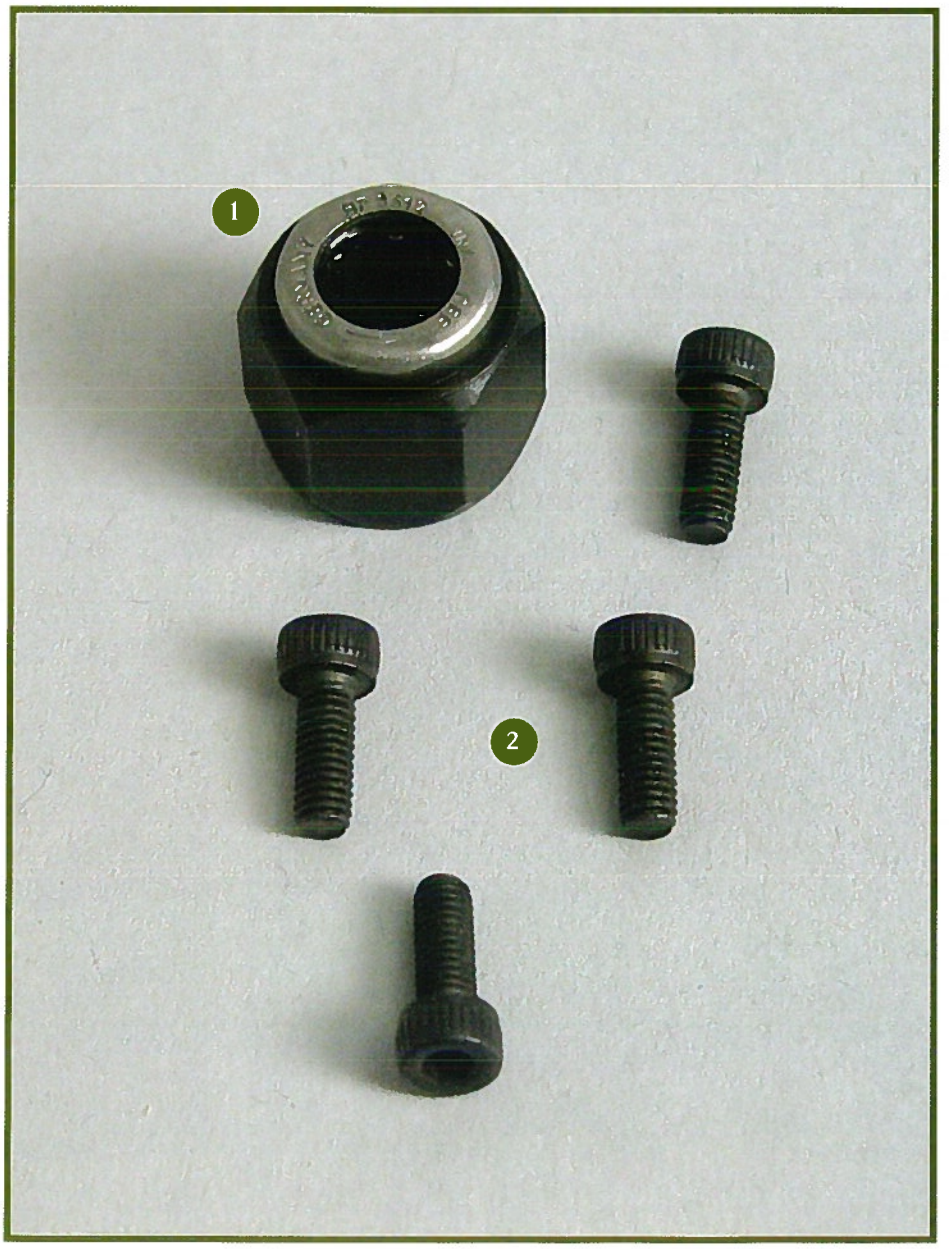
Система запуска двигателя соединена с коленным валом посредством вала стартера. Когда вы дергаете за веревку, вал стартера начинает вращаться и передает крутящий момент коленному валу. Односторонний подшипник, который вы получили с этим номером, способен вращаться в одном направлении. Он позволяет валу стартера двигаться свободно во время работы двигателя.

Используя подшипник и болты, мы сможем продолжить предварительную сборку. Кроме того, сегодня мы окончательно установим заднюю стойку кузова, полученную с № 6. Просим вас в точности выполнять инструкции и постоянно сверяться с фотографиями.

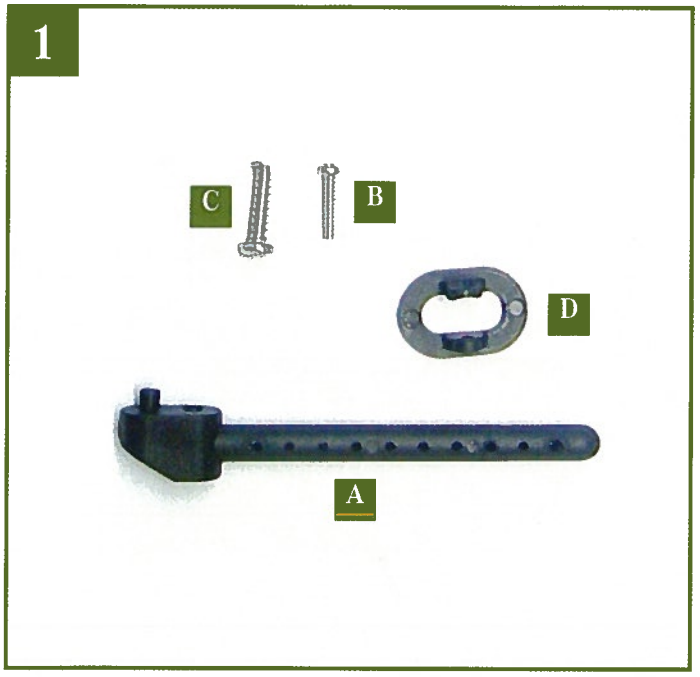
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

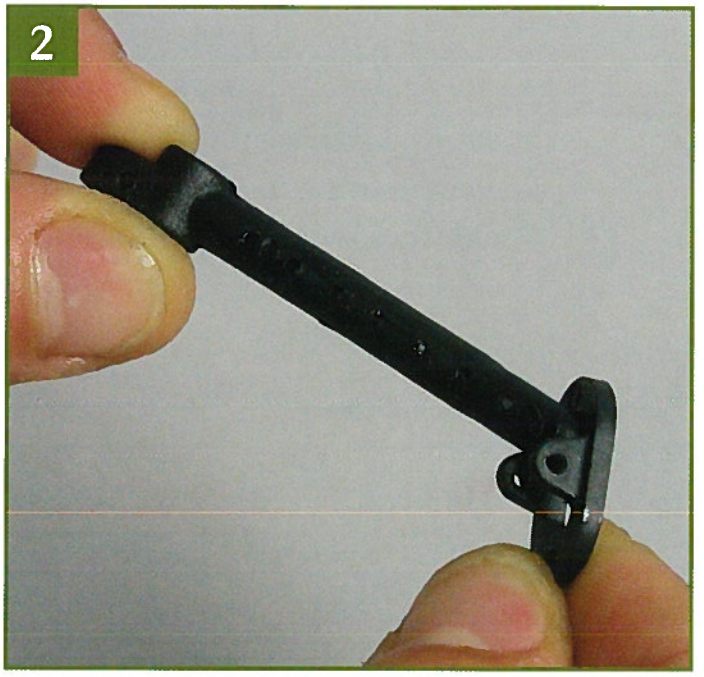
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2 ММ**



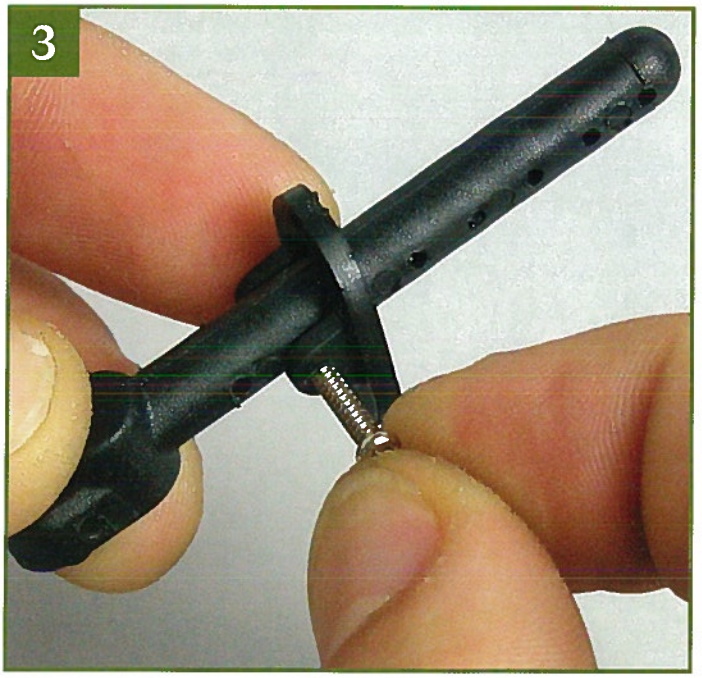
1 Односторонний подшипник
2 Болт с головкой под шестигранник (4 шт.)



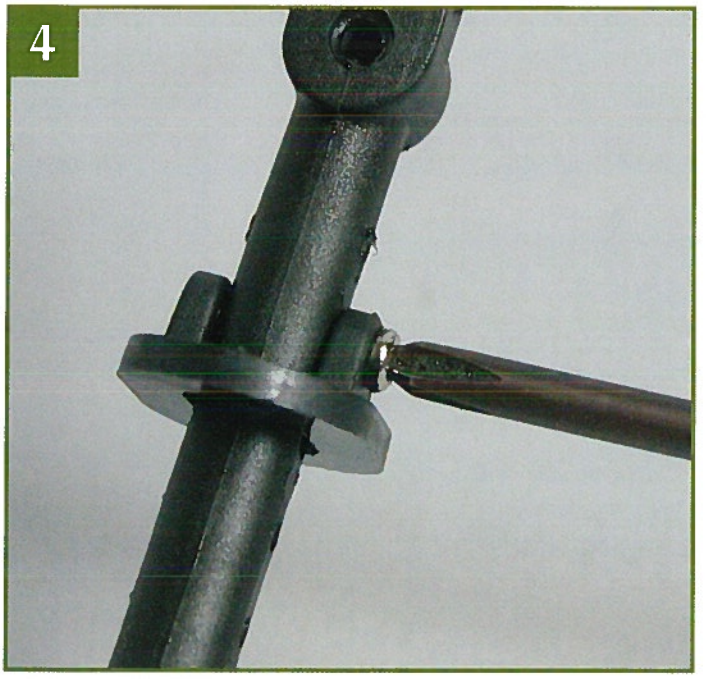
1 Возьмите заднюю стойку кузова (A), саморез 2×10 мм (B), саморез 3×12 мм (C) и прокладку под кузов (D), которые вы получили с № 6.



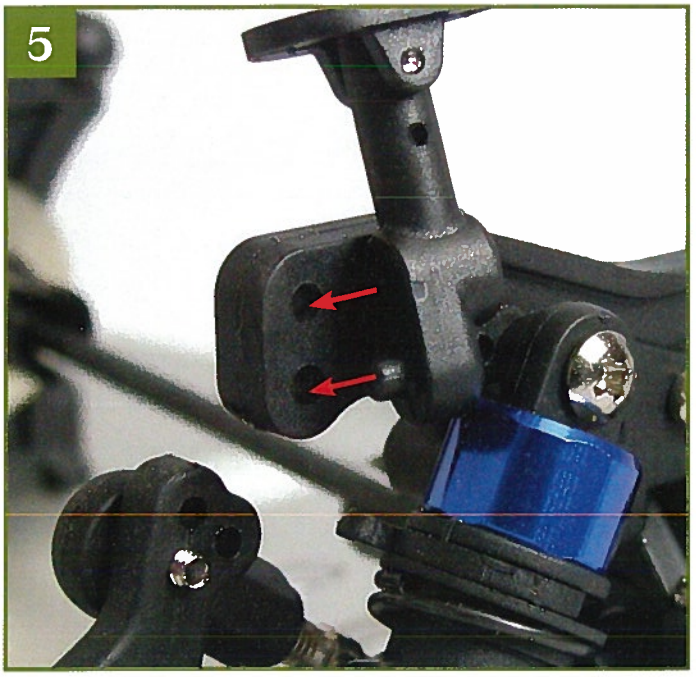
2 Наденьте прокладку под кузов на заднюю стойку кузова, как показано на фото.



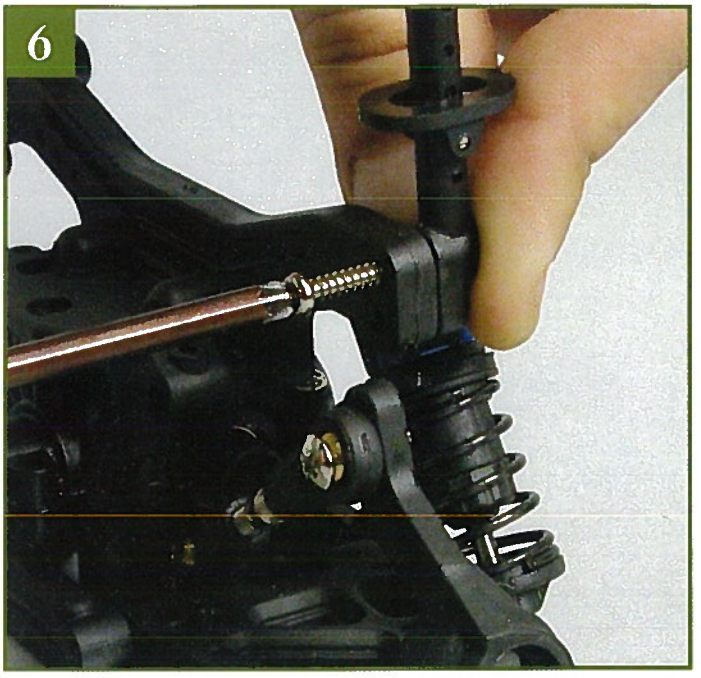
3 Совместите отверстие на прокладке под кузов со вторым отверстием (снизу) задней стойки кузова и заведите в него саморез 2×10 мм.



4 Воспользуйтесь крестовой отверткой, чтобы затянуть саморез. При этом прокладка под кузов должна двигаться свободно.



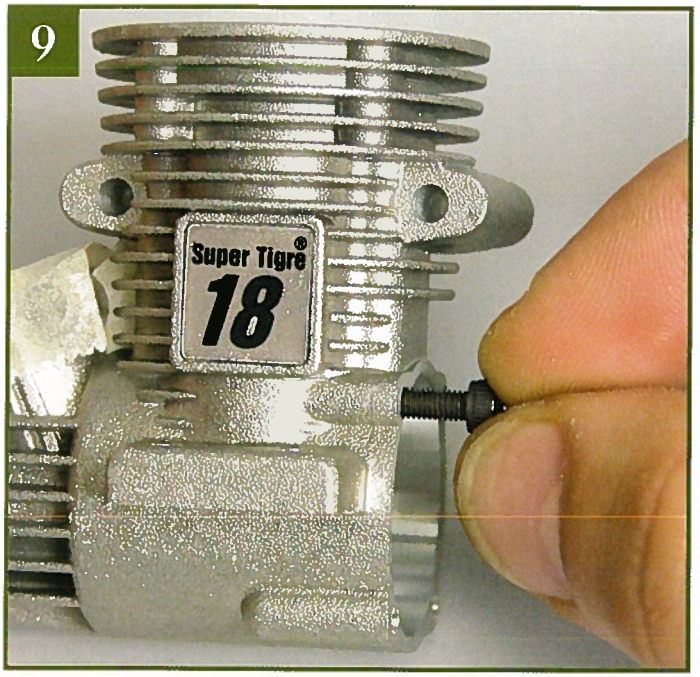
5 Теперь мы можем установить заднюю стойку кузова с левой стороны задней стойки крепления амортизаторов.



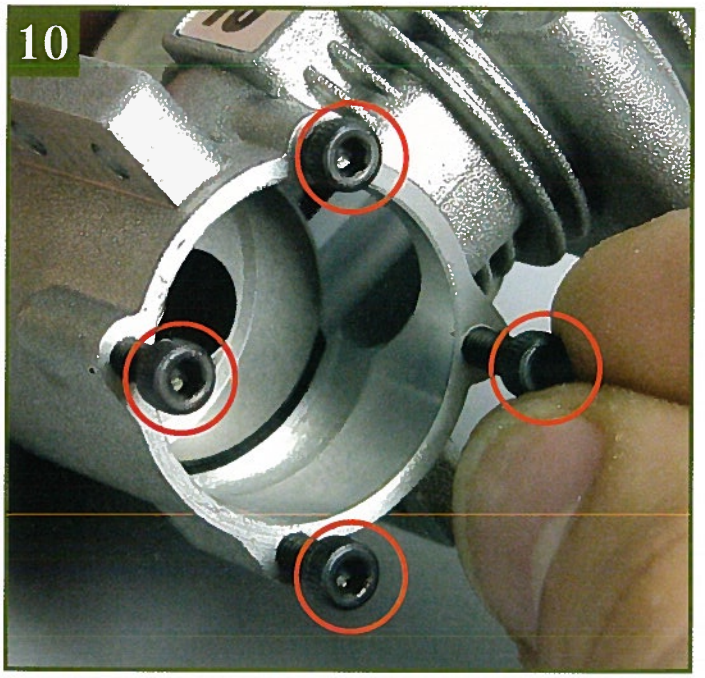
6 Соедините заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов при помощи самореза 3×12 мм. Затем отложите эти детали в сторону.

7 На фото показан односторонний подшипник в сборе. Обратите внимание на то, как ориентирован односторонний подшипник.

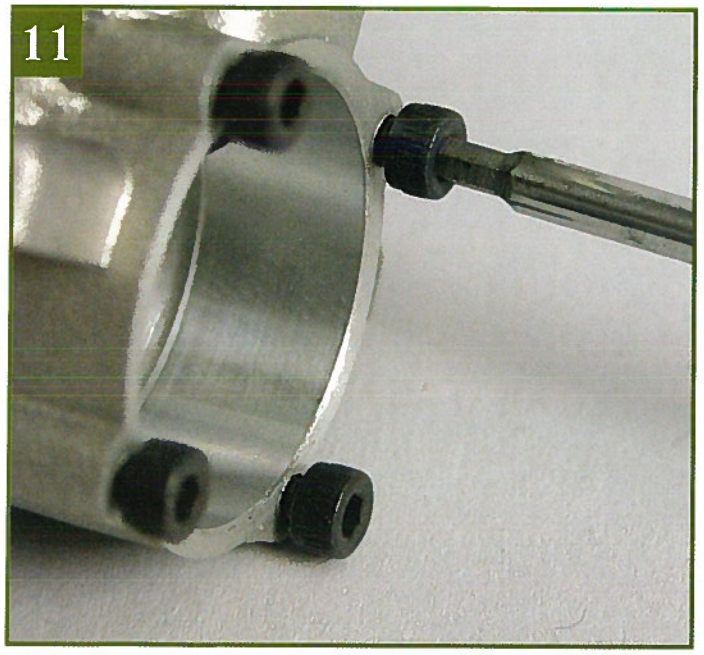
8 Соедините вал стартера и односторонний подшипник, как показано на фото.



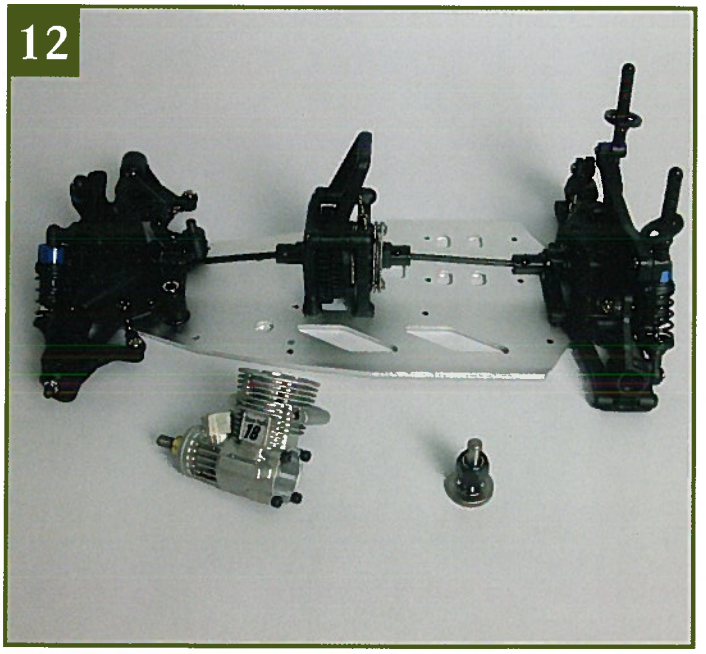
9 Вставьте первый болт в соответствующее отверстие в передней части картера.



10 Вставьте остальные болты, следя за тем, чтобы они не перекосились.



11 Воспользуйтесь шестигранной отверткой, чтобы затянуть, но не до конца, все четыре винта. Проследите за тем, чтобы головка остановилась в миллиметре от картера.



12 Сборка завершена. Уберите все компоненты, не забыв защитить части двигателя от пыли.

Завершение сборки сцепления

С этим выпуском вы получили семь новых деталей вашей радиоуправляемой гоночной модели – кулачки сцепления, пружины кулачков сцепления и гайку маховика. Используя эти детали, мы завершим сборку сцепления.

Детали, прилагающиеся к этому выпуску, относятся к сцеплению – механическому устройству, регулирующему передачу крутящего момента и обеспечивающему плавное трогание и нормальное функционирование трансмиссии. Под действием центробежной силы три кулачка сцепления, смещение которых регулируется тремя пружинами, выдвигаются наружу, зацепляясь за колокол сцепления и передавая крутящий момент на трансмиссию.

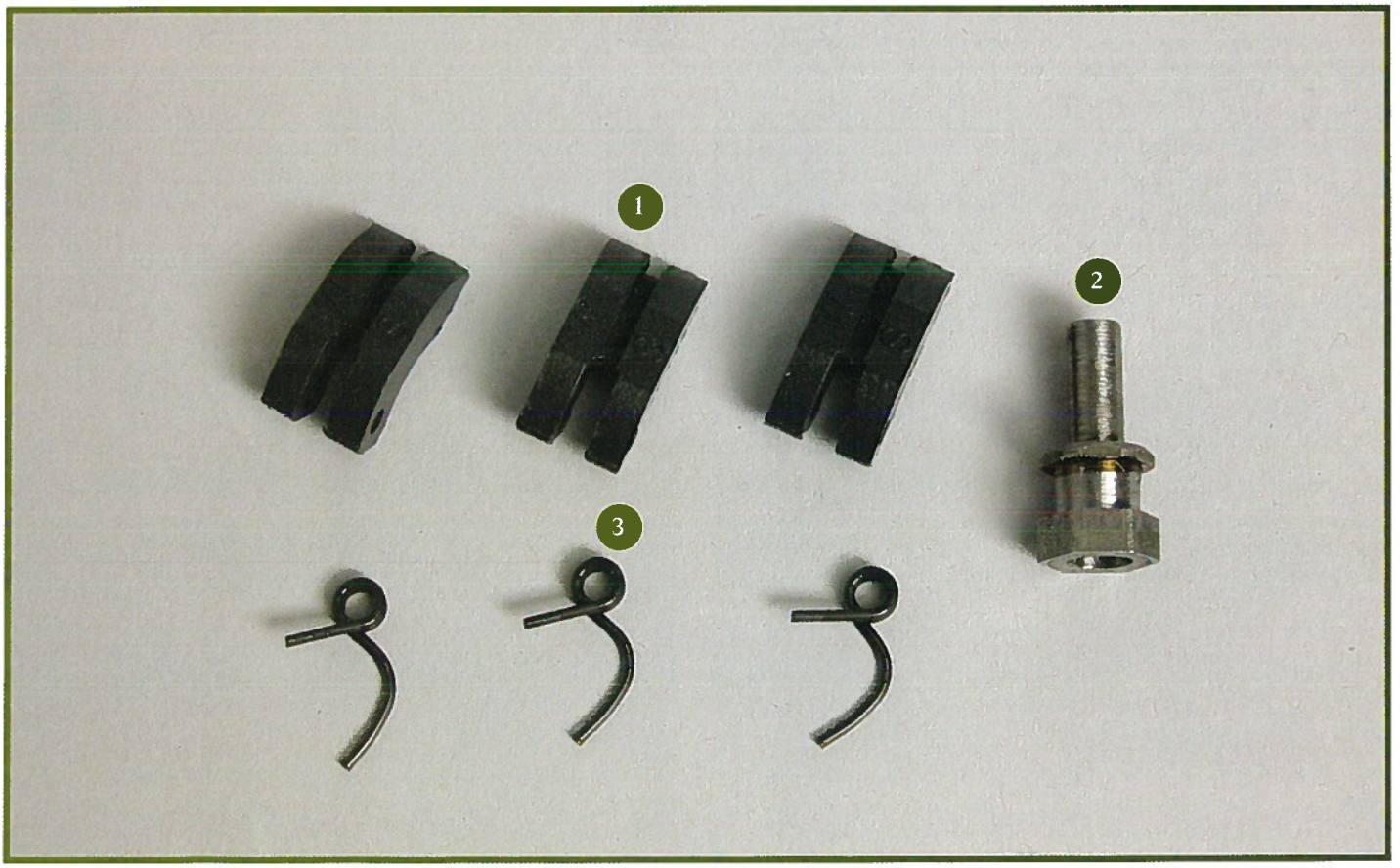
Используя полученные детали, мы завершим сборку сцепления. Сама сборка не должна вызвать у вас затруднений, но мы советуем в точности следовать инструкциям и сверяться с фотографиями.

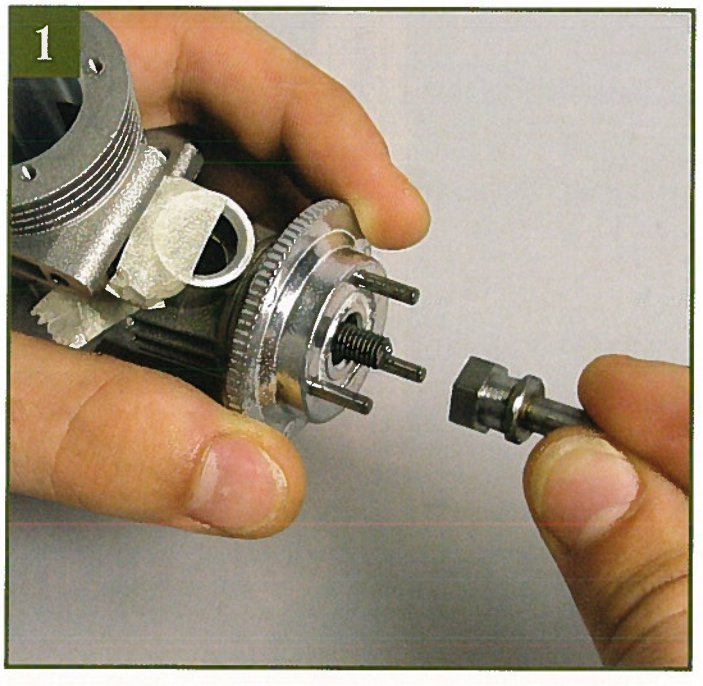
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

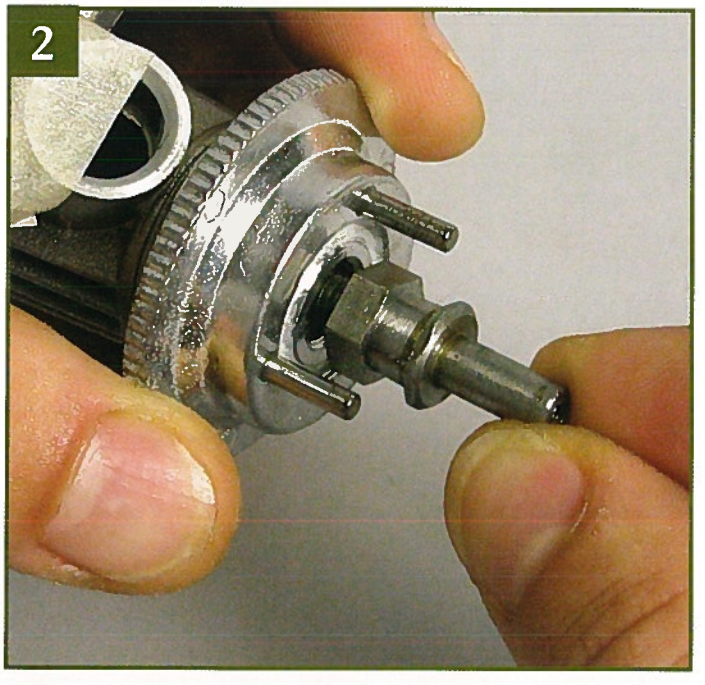
- **ТОРЦЕВОЙ КЛЮЧ**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ**
- **ШЛИЦЕВАЯ ОТВЕРТКА**
- **ДЛИННОГУБЦЫ**

1 Кулачок сцепления (3 шт.)
2 Гайка крепления маховика
3 Пружина кулачка сцепления (3 шт.)

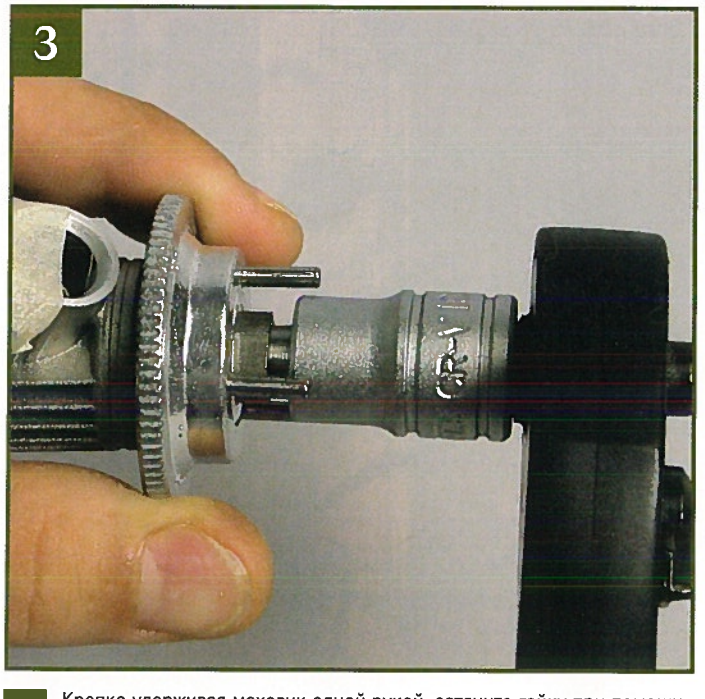




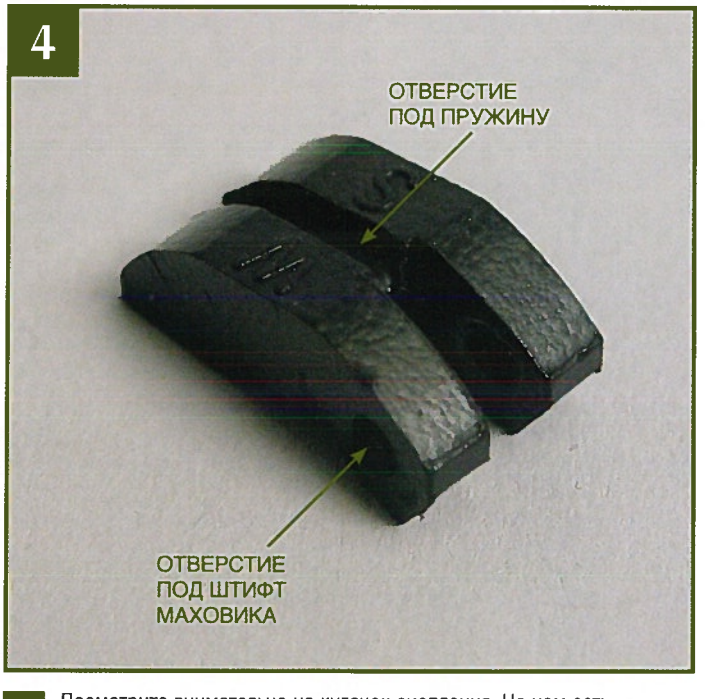
1 Возьмите картер двигателя. Удостоверьтесь, что маховик стоит на своем месте – на конической латунной втулке на коленном валу. Затяните гайку крепления маховика на конце коленного вала с резьбой так, как показано на фото.



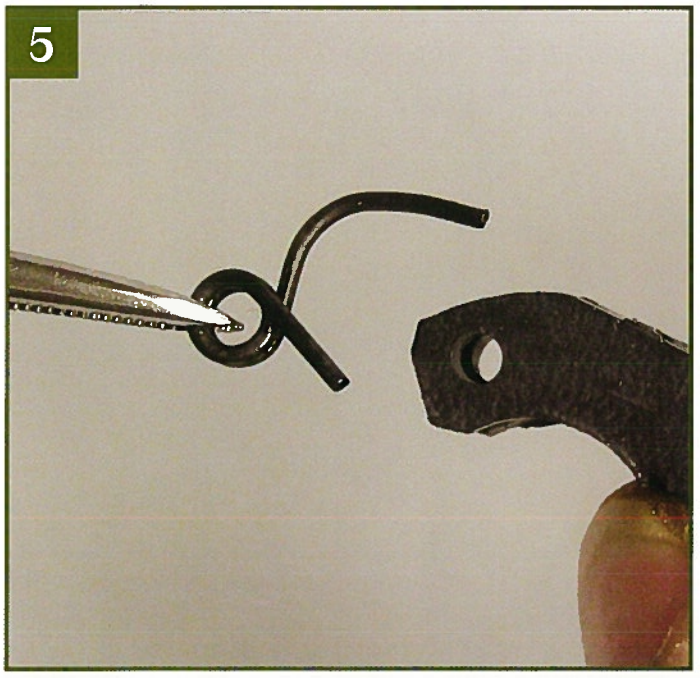
2 Заведите гайку на резьбу и затяните ее вручную.



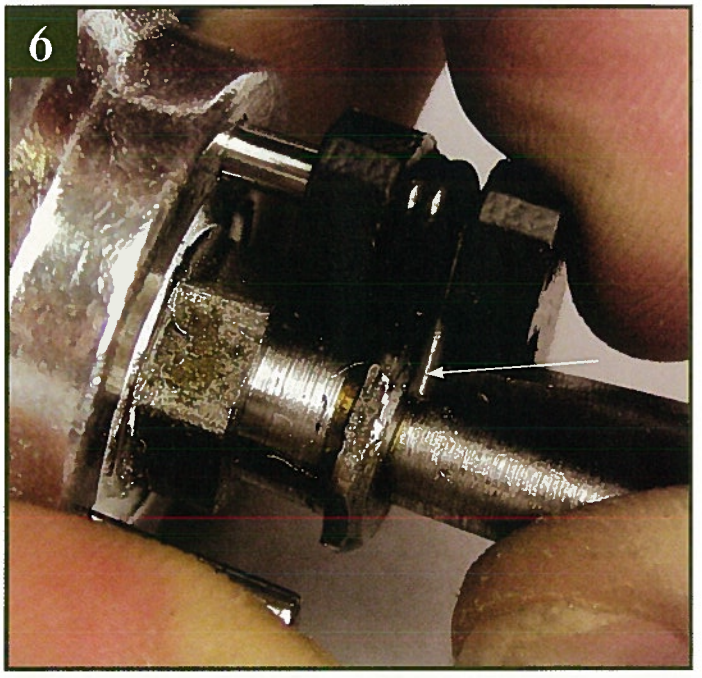
3 Крепко удерживая маховик одной рукой, затяните гайку при помощи соответствующего инструмента, например, ключа с трещоткой.



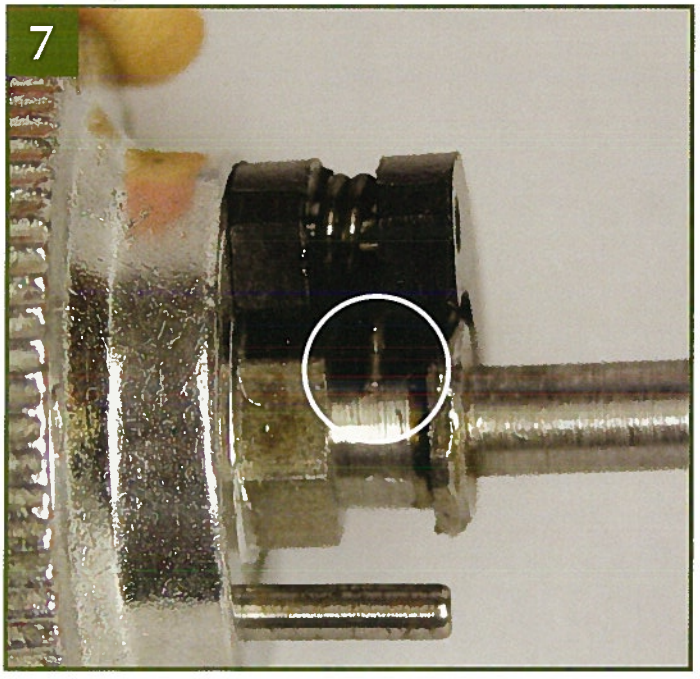
4 Посмотрите внимательно на кулачок сцепления. На нем есть поперечное отверстие под штифт маховика и продольный желобок под пружину.



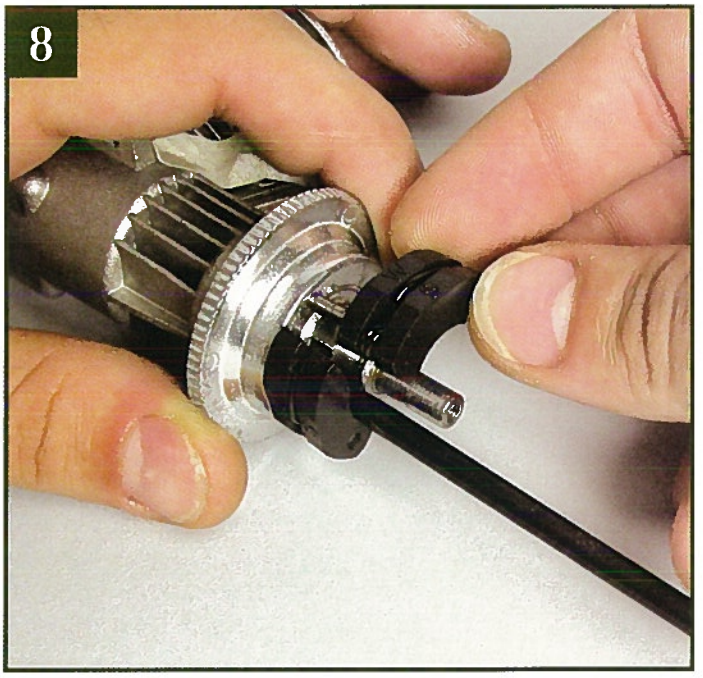
5 Удерживая кулачок сцепления одной рукой, установите пружину в соответствующее отверстие при помощи длинногубцев. Следите за тем, чтобы отверстия кулачка и пружины совпали.



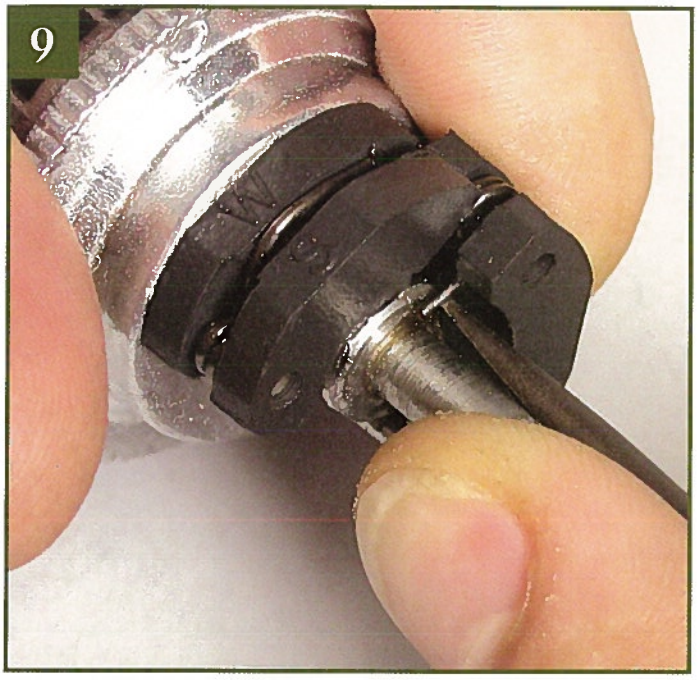
6 Поставив пружину, установите кулачок сцепления на маховик. Заведите один из штифтов в установочное отверстие. Удостоверьтесь, что короткий конец пружины касается гайки точно так же, как это показано на фото (белая стрелка).



7 На фото вы видите результат правильно произведенной установки кулачка сцепления и пружины. Воспользуйтесь отверткой в качестве рычага, чтобы вывести пружину в нужную позицию.



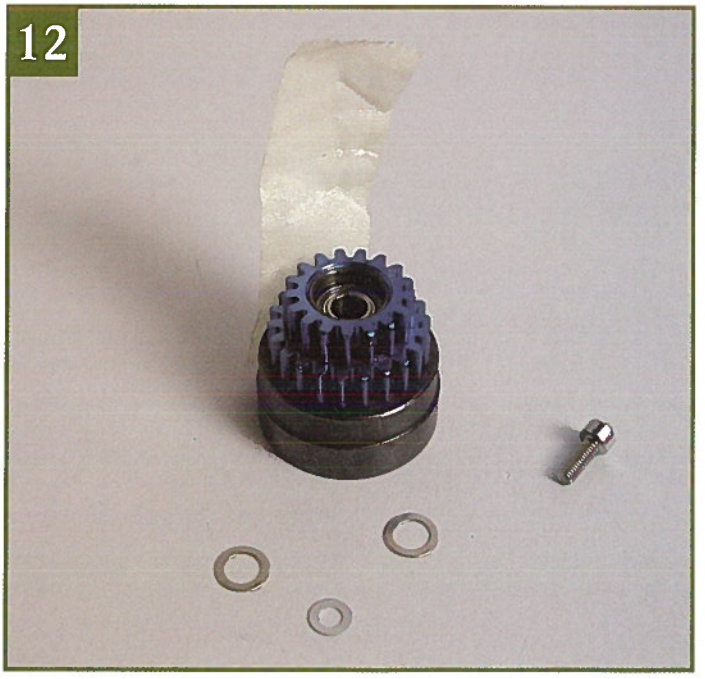
8 Осторожно приподнимите первый кулачок сцепления, чтобы установить второй. С помощью отвертки отожмите первый кулачок от гайки маховика сцепления.



9 При помощи отвертки поставьте пружину второго кулачка в правильное положение.

10 Порядок установки третьего и последнего кулачка сцепления такой же, как и второго.

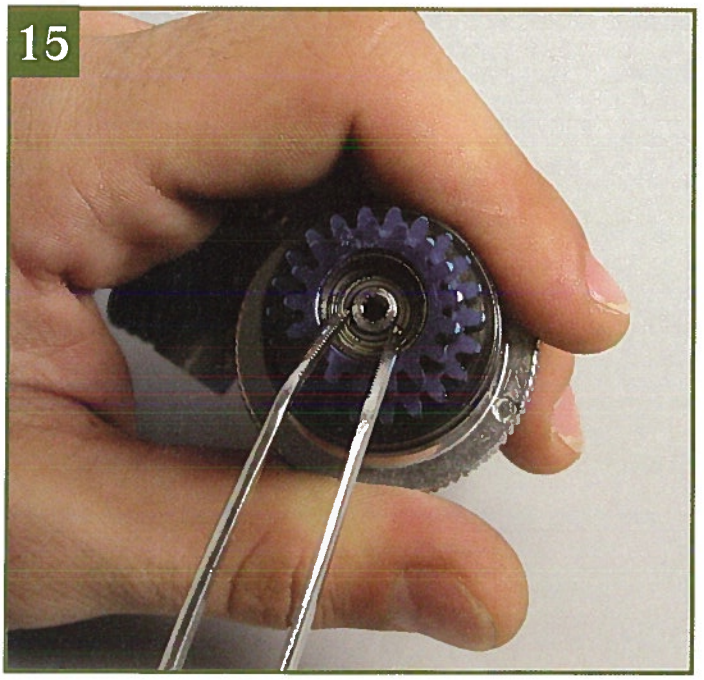
11 Возьмите колокол сцепления в сборе из № 46.



12 Снимите липкую ленту и вытащите болт с головкой под шестигранник, две большие шайбы и одну маленькую.

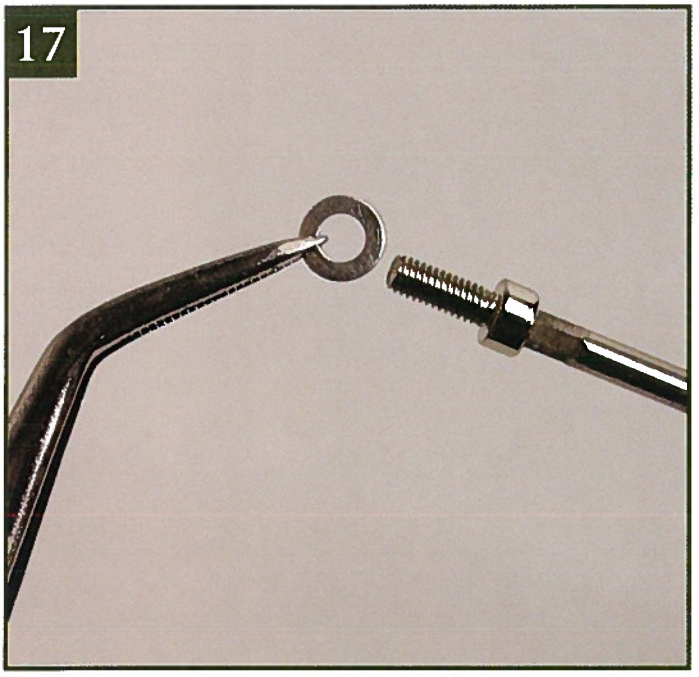
13 Положите картер двигателя таким образом, чтобы сцепление смотрело вверх. Используйте пару длинногубцев, чтобы установить на гайку одну из двух больших шайб.

14 Установите на место колокол сцепления. Удостоверьтесь, что штифт гайки прошел через установленные ранее подшипники.

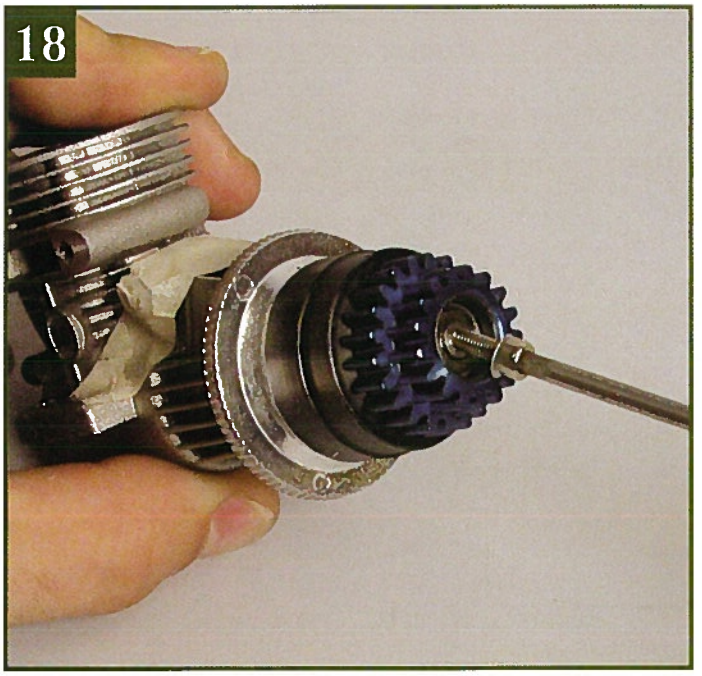


15 Убедитесь в правильном положении подшипника, установленного на колокол сцепления. При необходимости опустите его вниз, как показано на фото.

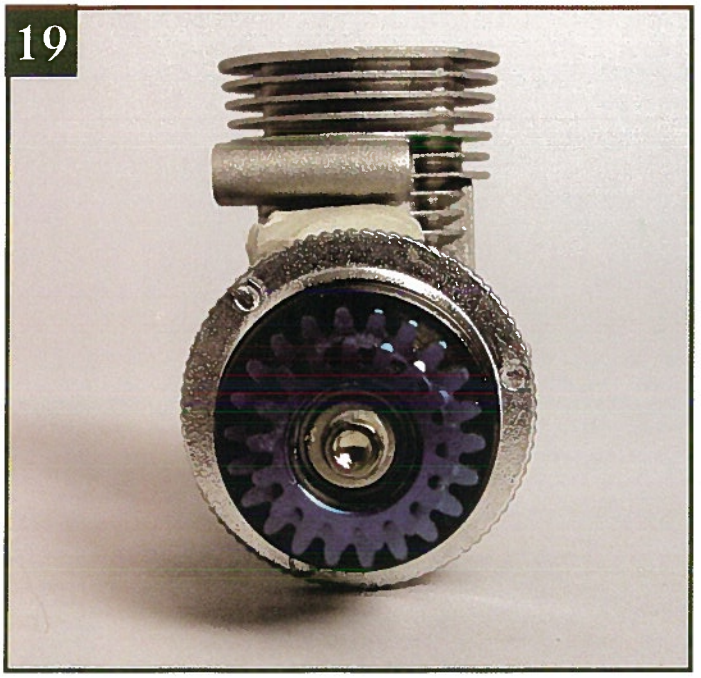
16 Используя пару длинногубцев, установите на подшипник вторую большую шайбу.



17 Наденьте запирающий болт сцепления на шестигранный ключ 1,5 мм. Наденьте на резьбу болта малую шайбу.



18 Удерживая маховик, затяните болт с малой шайбой так, чтобы он вошел в отверстие коленного вала на всю длину.



19 Сборка сцепления завершена. Оно надежно зафиксировано на передней части картера двигателя.

20 После завершения сборки сцепление должно свободно вращаться вокруг своей оси. Удостоверьтесь в этом, прежде чем убрать детали и инструменты.

Установка стойки кузова и сборка задней части подвески

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

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

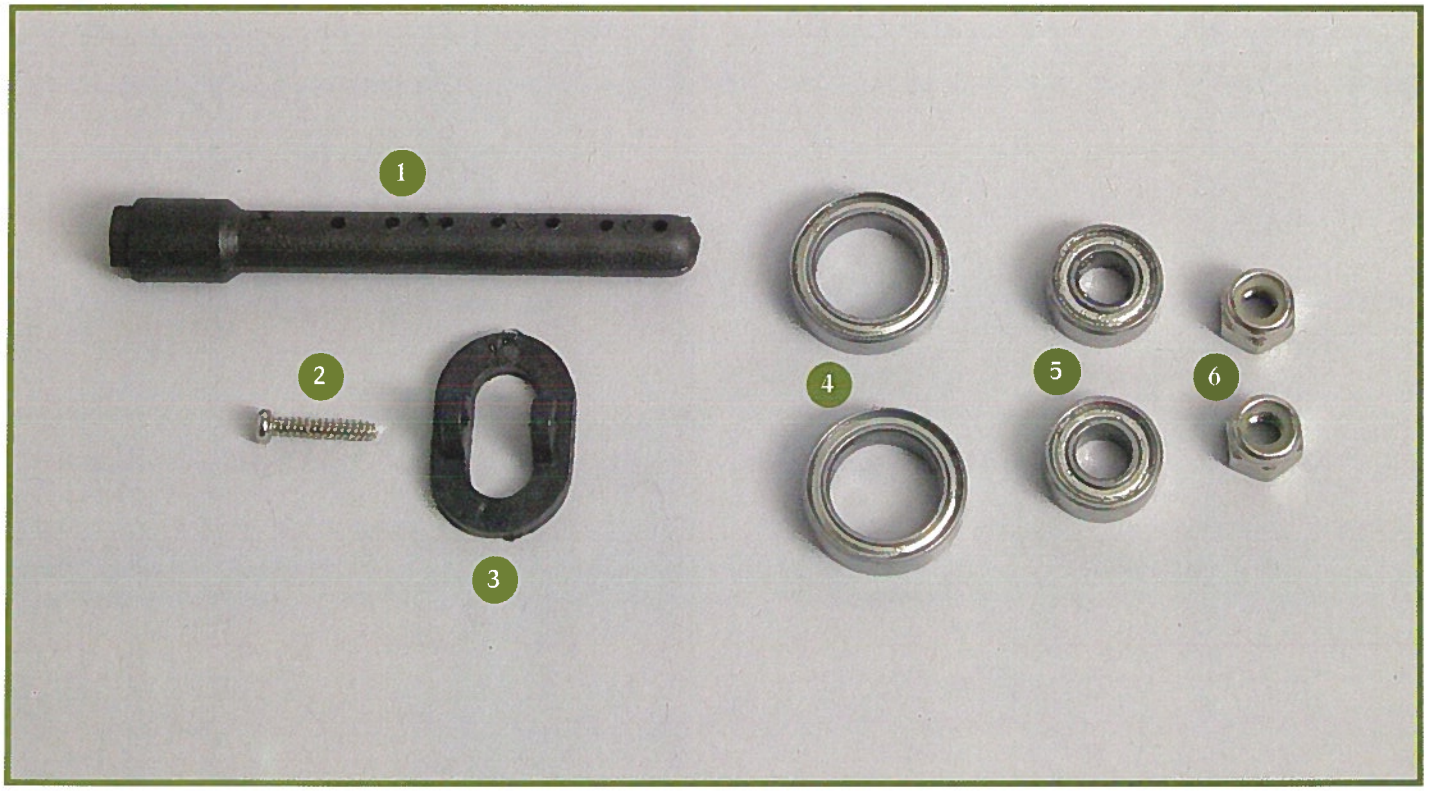
С этим выпуском вы получили девять новых деталей вашего радиоуправляемого болида Mercedes DTM: это вторая передняя стойка кузова, прокладка под кузов, саморез 2×10 мм, два подшипника 10×15 мм и 5×11 мм и две гайки с нейлоновой вставкой. Используя эти детали, мы перейдем к интересному этапу сборки. Как обычно, напоминаем о необходимости в точности следовать инструкциям и сверяться с фотографиями.

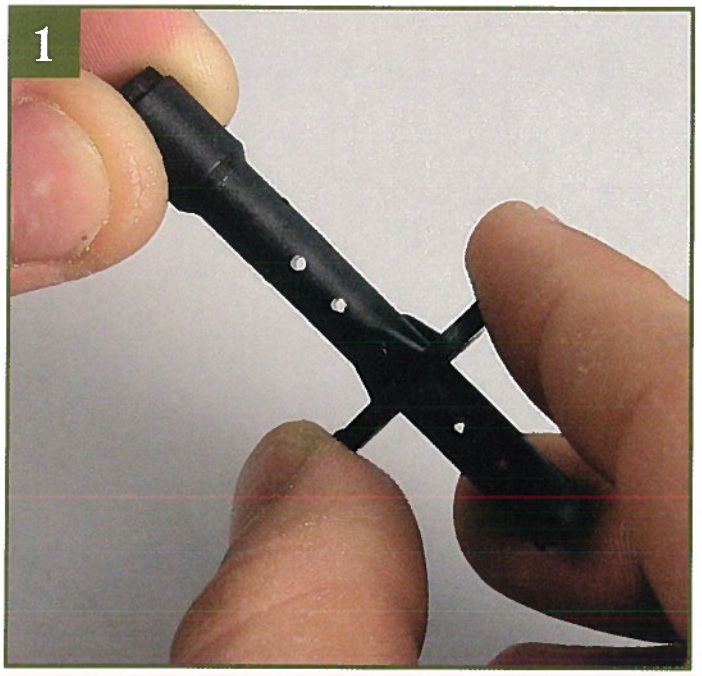
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

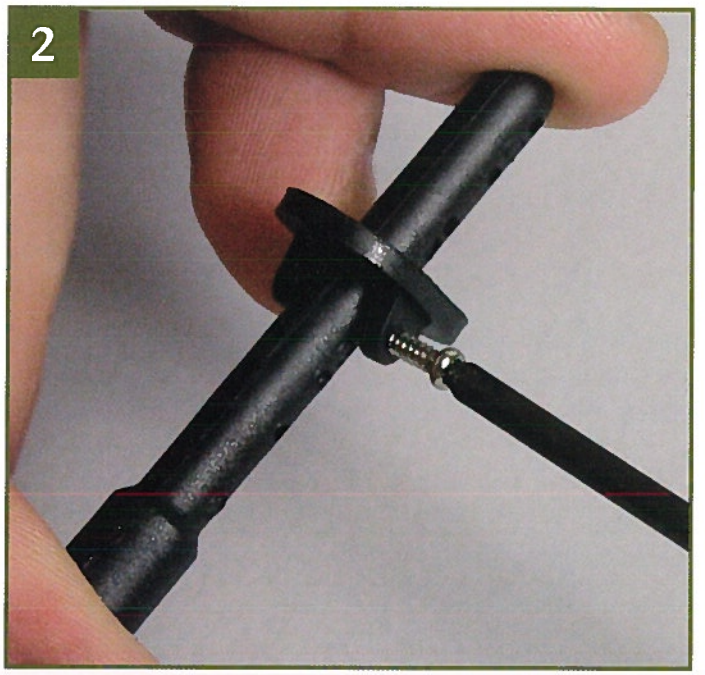
- ТОРЦЕВОЙ ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ДЛИННОГУБЦЫ

1 Передняя стойка кузова
2 Саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
3 Прокладка под кузов
4 Подшипник 10×15 мм (2 шт.)
5 Подшипник 5×11 мм (2 шт.)
6 Гайка с нейлоновой вставкой М4 (2 шт.)

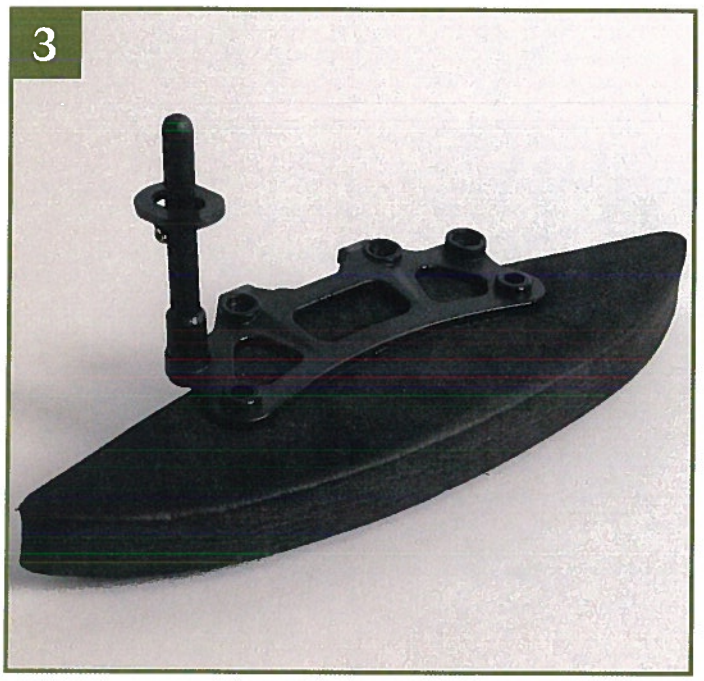




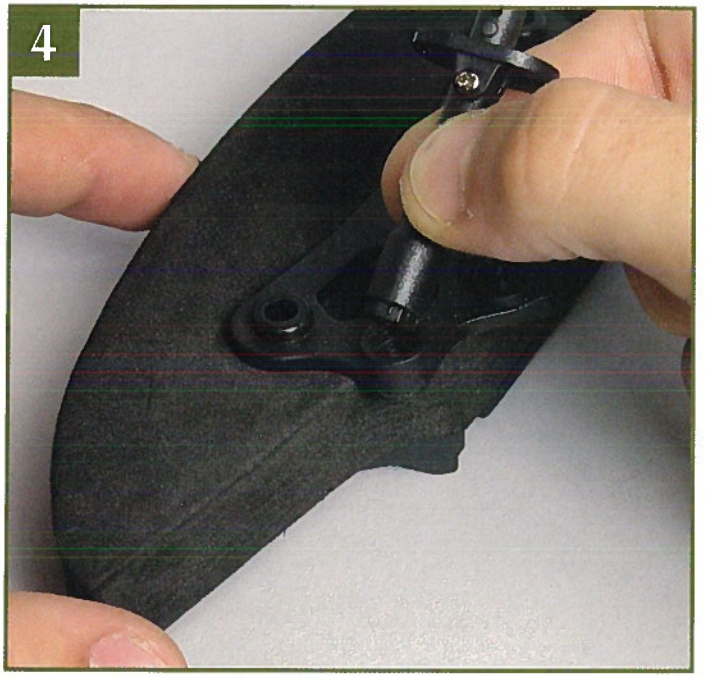
1 Прокладку под кузов установите на переднюю стойку кузова, как показано на фото.



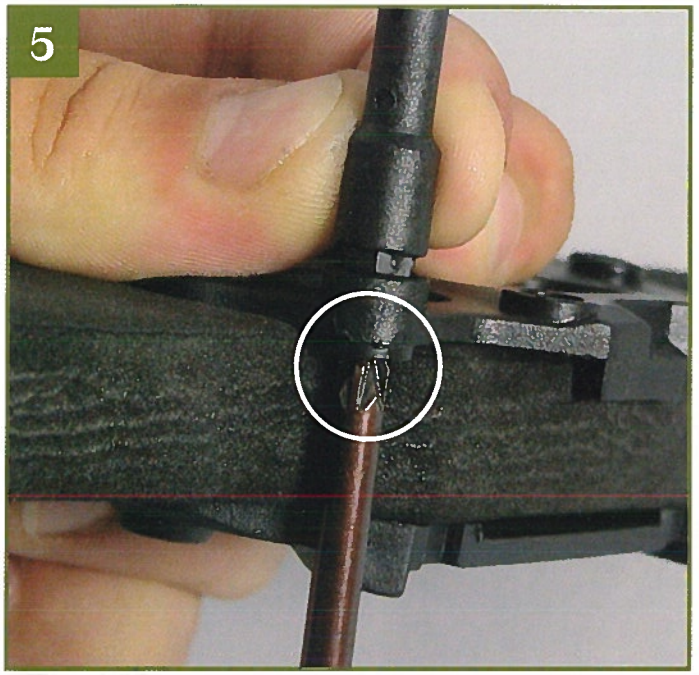
2 Выровняйте отверстия на прокладке под кузов с третьим отверстием (снизу) стойки кузова. Затем при помощи крестовой отвертки закрепите прокладку под кузов саморезом.



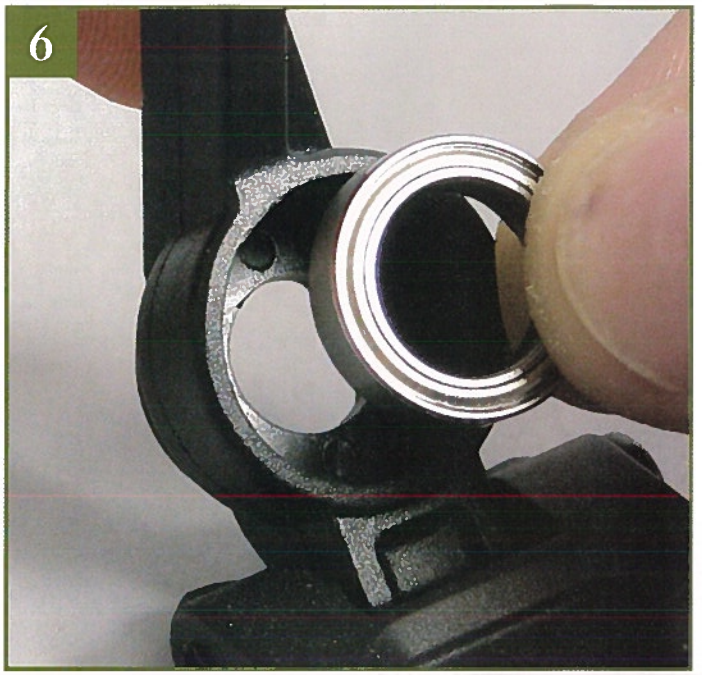
3 Возьмите передний бампер из № 27 с установленной на нем правой передней стойкой кузова.



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

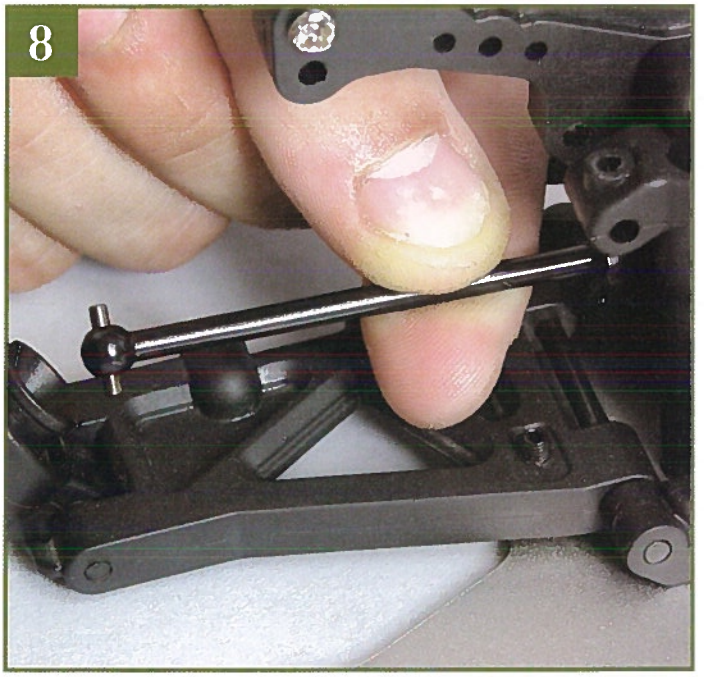


5 Возьмите саморез 3×10 мм, который вы получили с № 20. Используя крестовую отвертку, установите его на место, закрепив стойку кузова на бампере.

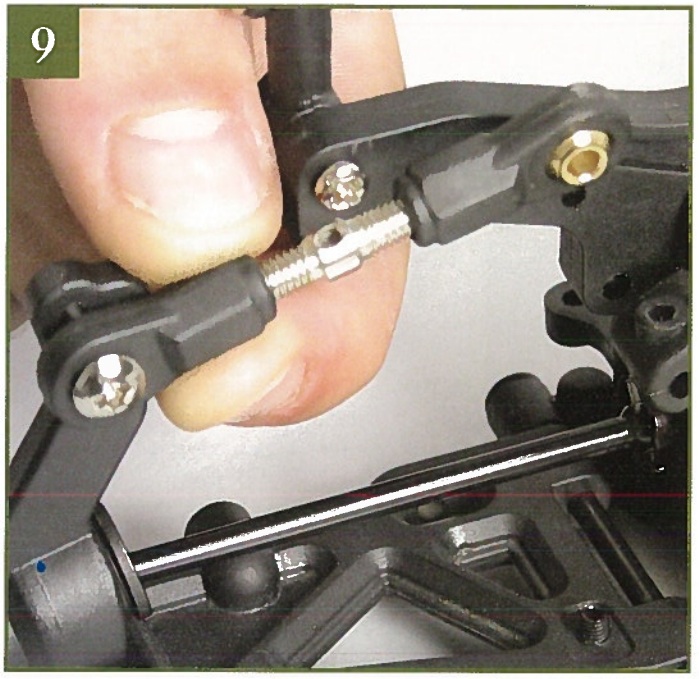


6 Положите собранные детали перед собой на рабочую поверхность. Откройте правую заднюю часть подвески. Установите подшипник 10×15 мм в отверстие в заднем кулаке и протолкните его внутрь.

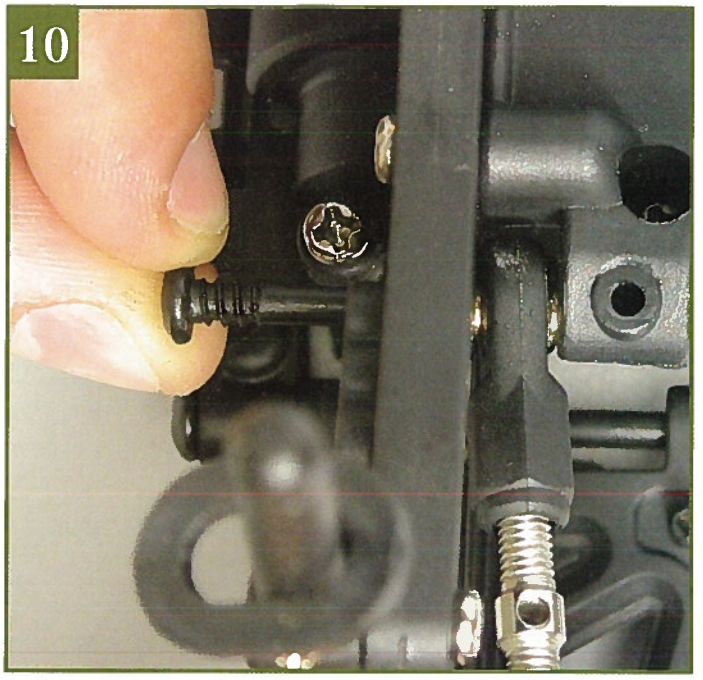
7 Возьмите полуось из № 37 и вставьте ее в установленный подшипник.



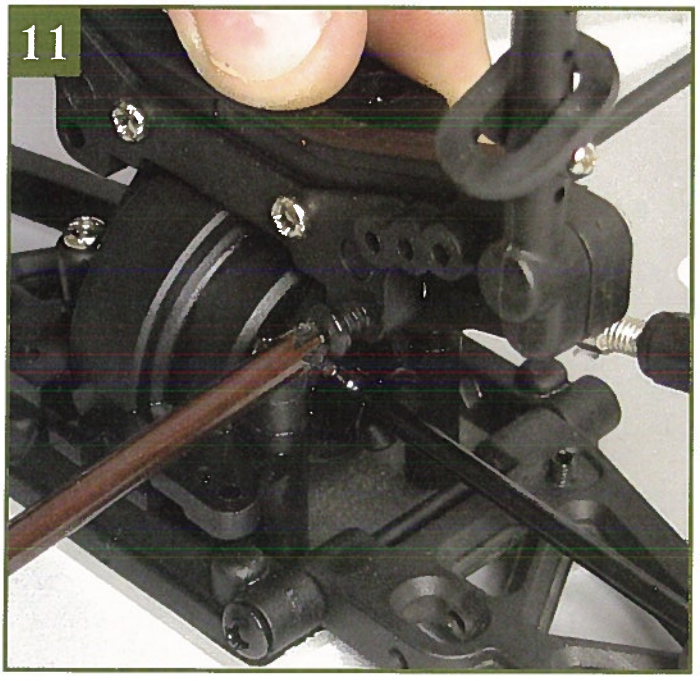
8 Установите кость привода из № 37, соединив полуось дифференциала и полуось в кулаке.



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

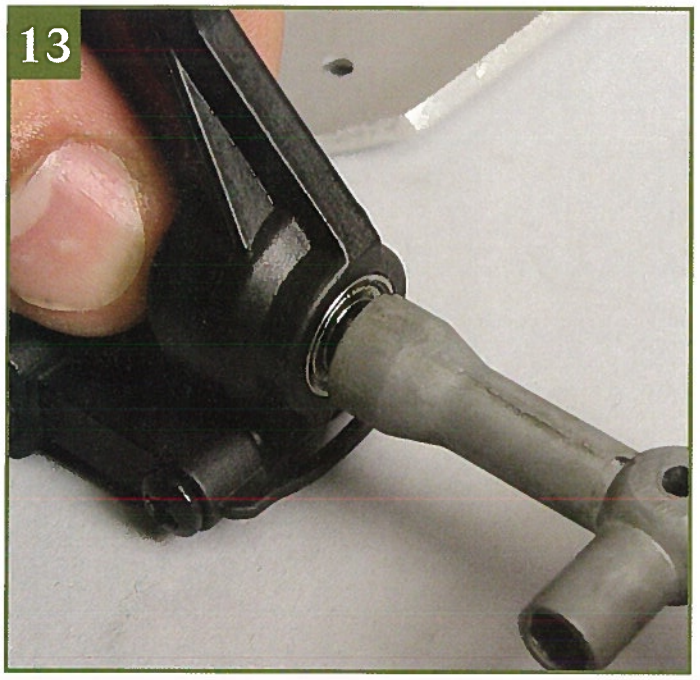


10 Возьмите винт крепления верхней тяги, полученный с № 6, и заведите его через шаровую тяги в корпус дифференциала.



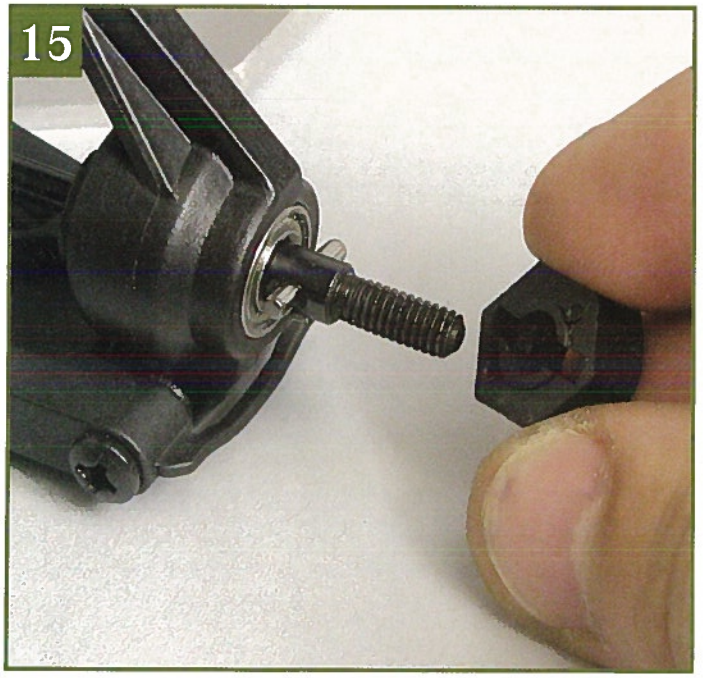
11 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть винт.

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



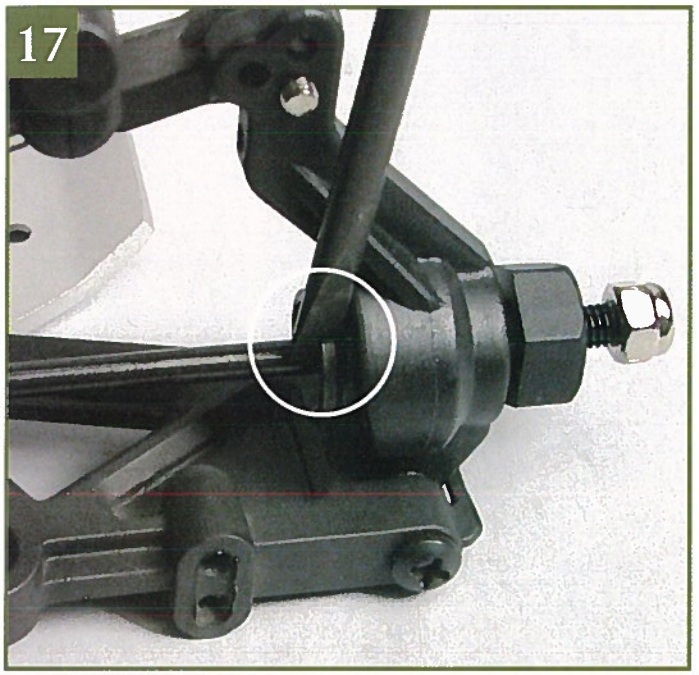
13 Если вам трудно вставить подшипник до конца, воспользуйтесь торцевым ключом, чтобы обеспечить равное давление на всю окружность подшипника.

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

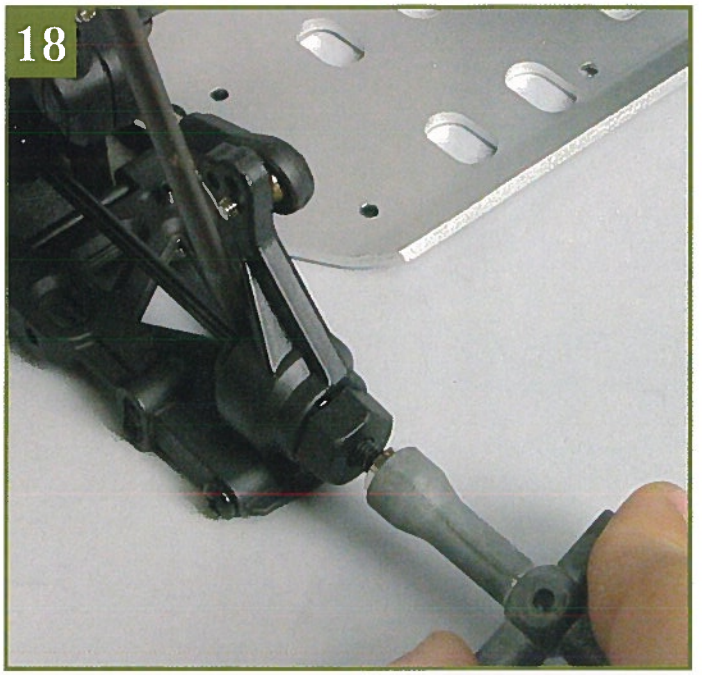


15 Шестигранник крепления колеса из № 37 имеет паз под штифт. Наденьте эту деталь на колесную ось.

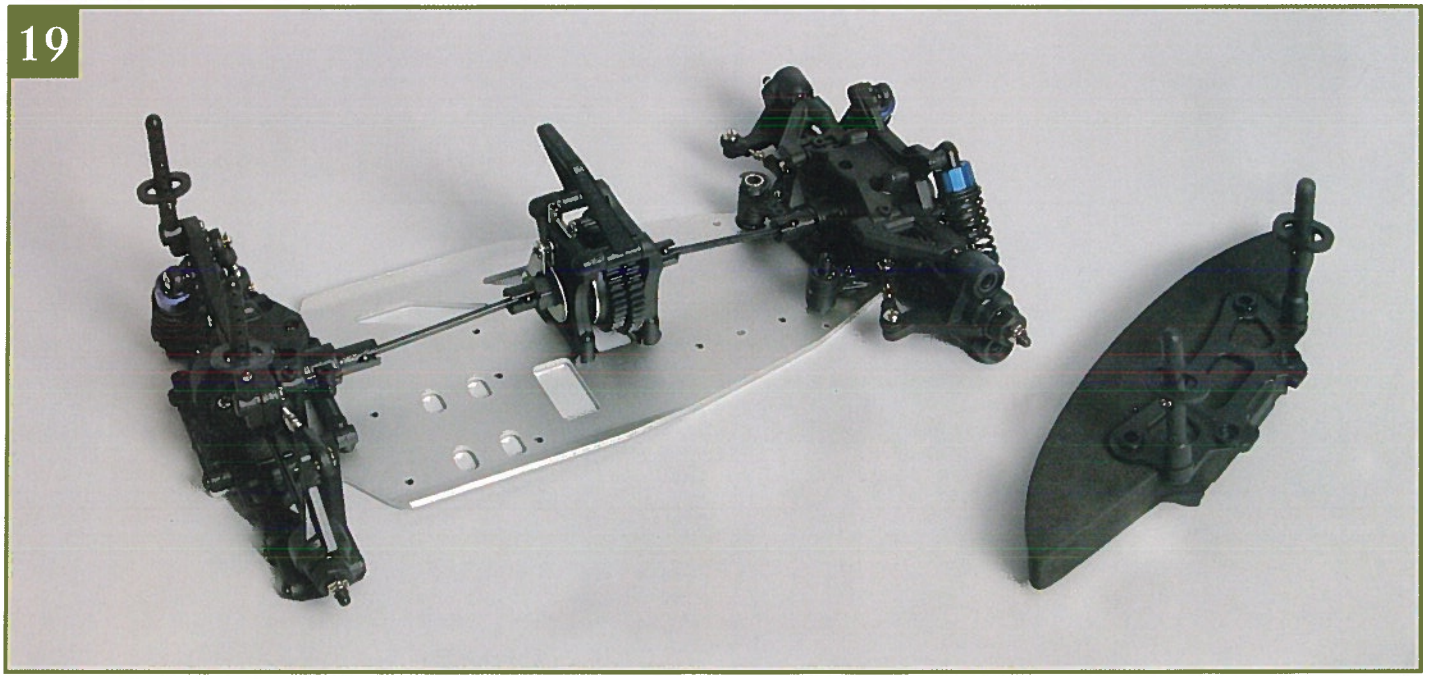
16 Убедившись в правильности положения шестигранника, наверните гайку М4 с нейлоновой вставкой на резьбу колесной оси.



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



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



19 Перед вами конечный результат данного этапа сборки. Вы закончили сборку правой задней части подвески и установили вторую стойку кузова на передний бампер. Уберите детали в сборе и инструмент в надежное место.

Установка сервопривода

Радиоуправляемая модель оборудована двумя сервоприводами, контролируемыми ресивером, на который поступают команды с пульта управления. Первый из сервоприводов, полученный с этим выпуском, отвечает за газ и тормоз. Сегодня мы закрепим сервопривод на радиоплате нашей гоночной модели.

С этим номером журнала вы получили один из двух сервоприводов вашей радиоуправляемой модели. Сервопривод представляет собой сложное устройство, включающее в себя как электронные, так и механические компоненты, которые превращают получаемые от ресивера команды в движение.

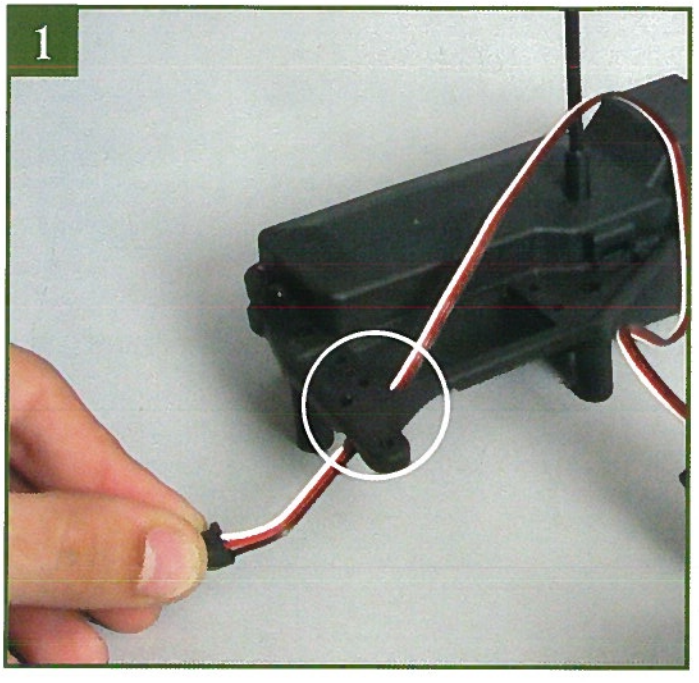
Данный этап сборки не должен вызвать у вас затруднений: мы закрепим сервопривод на радиоплате. Как обычно, мы советуем вам в точности выполнять инструкции и сверяться с фотографиями.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

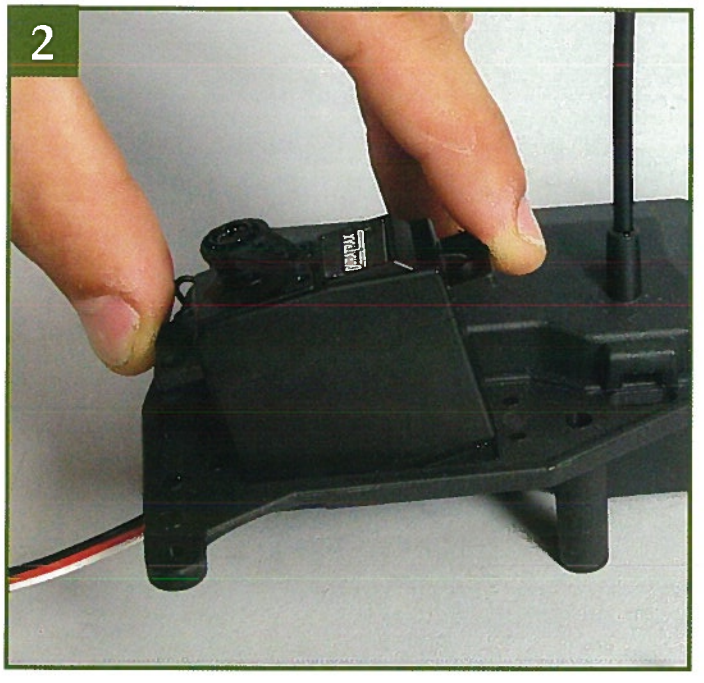
Для сборки вам потребуется:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

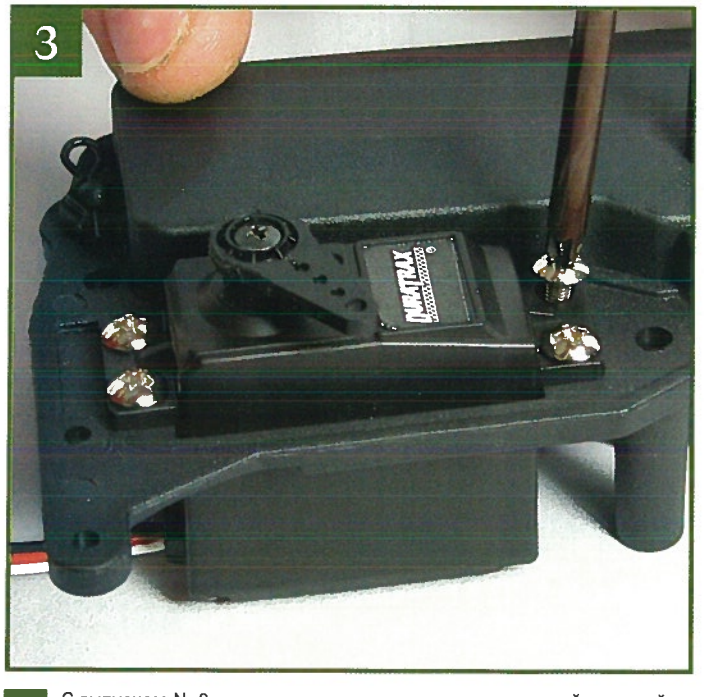
1 Сервопривод



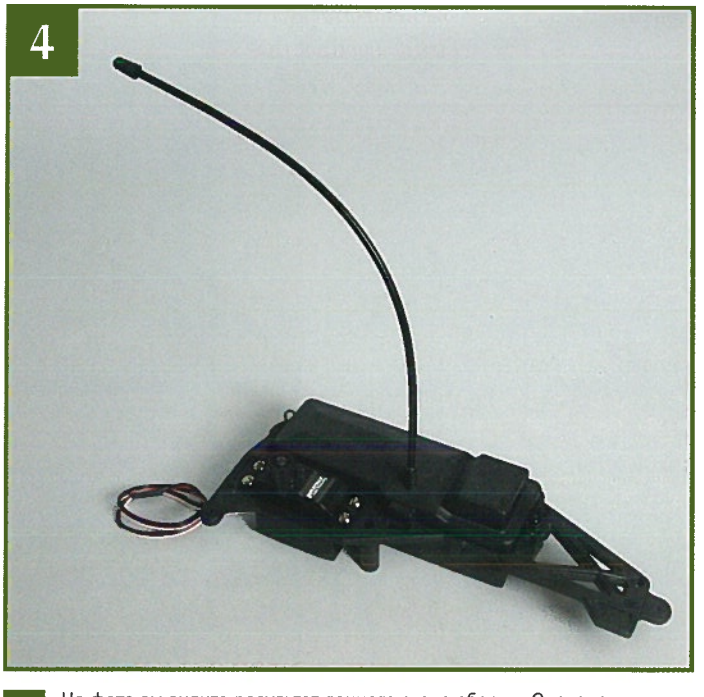
1 Возьмите набор радиоплаты с крышкой и антенной. Пропустите трехжильный провод сервопривода через прямоугольное гнездо сервопривода, как показано на фото.



2 Установите сервопривод в прямоугольное гнездо. Обратите внимание на положение сервопривода – сверьтесь с фотографией.



3 С выпуском № 8 вы получили четыре винта с полукруглой головкой 3×8 мм. Используйте эти винты, чтобы закрепить сервопривод на радиоплате. Не перетягивайте винты.



4 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Сервопривод установлен на радиоплату вашей гоночной модели.

Сборка четвертого колеса

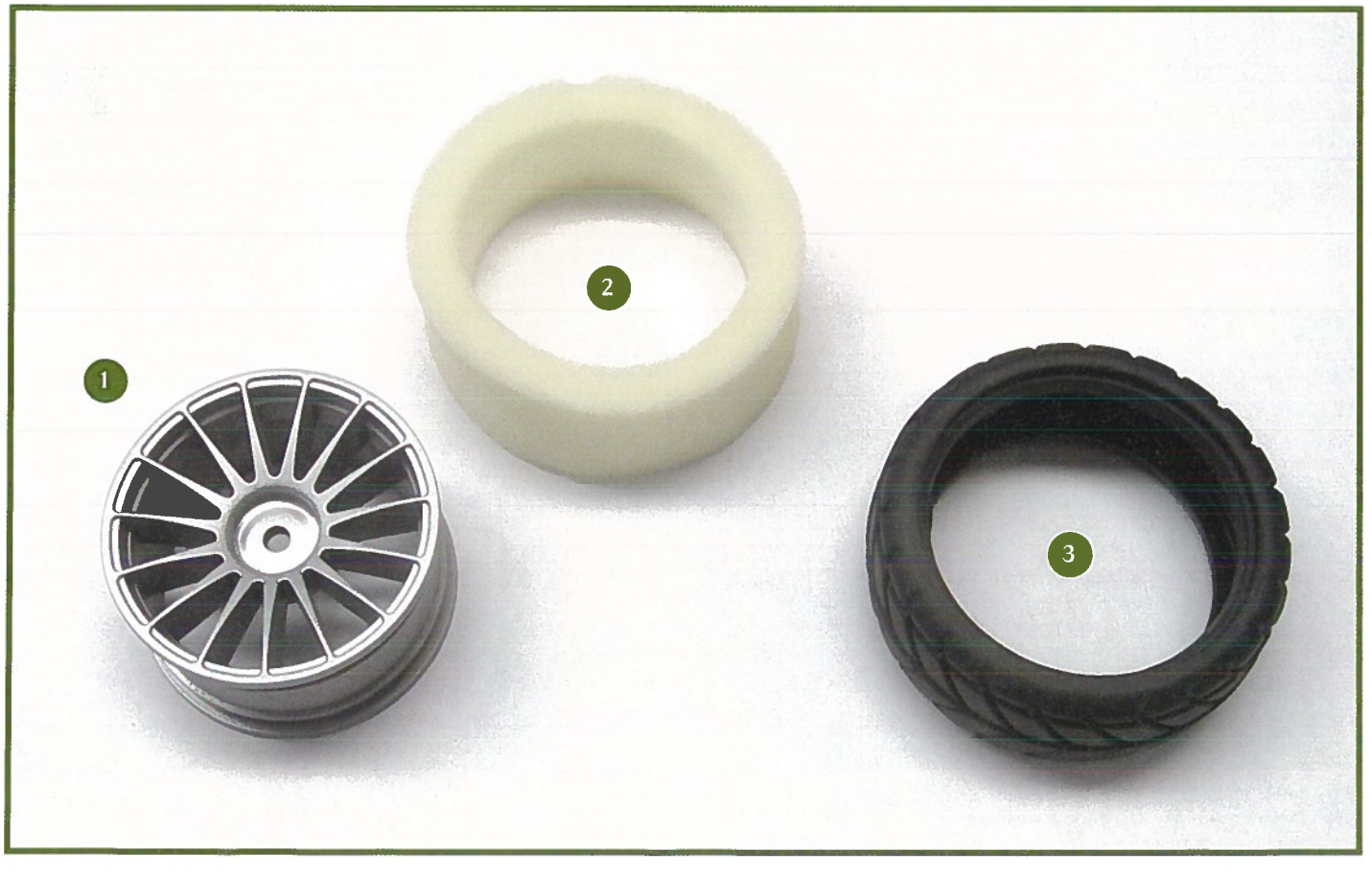
К этому номеру прилагаются колесный диск, покрышка и губчатая вставка. Используя эти детали, мы соберем четвертое колесо нашей модели AMG Mercedes C-класса DTM-2008.

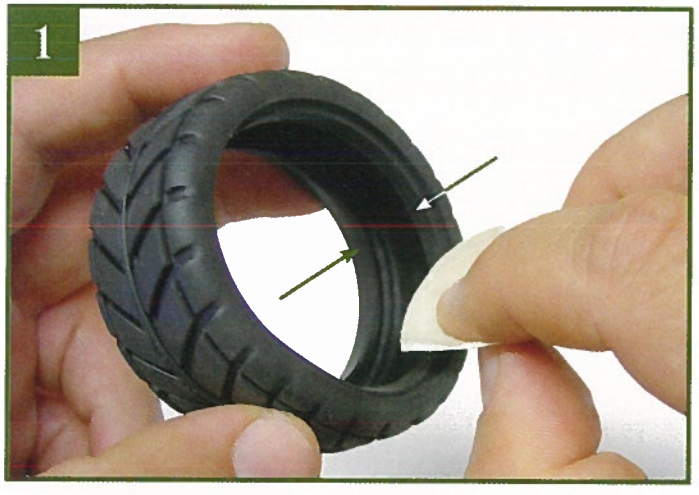
Детали для первого колеса вашей радиоуправляемой модели вы получили с № 1. Это тоже были пластиковый спицевый колесный диск, резиновая покрышка с протектором и губчатая вставка, придающая покрышке правильную форму. Второй и третий набор деталей, соответственно для второго и третьего колеса, вы получили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

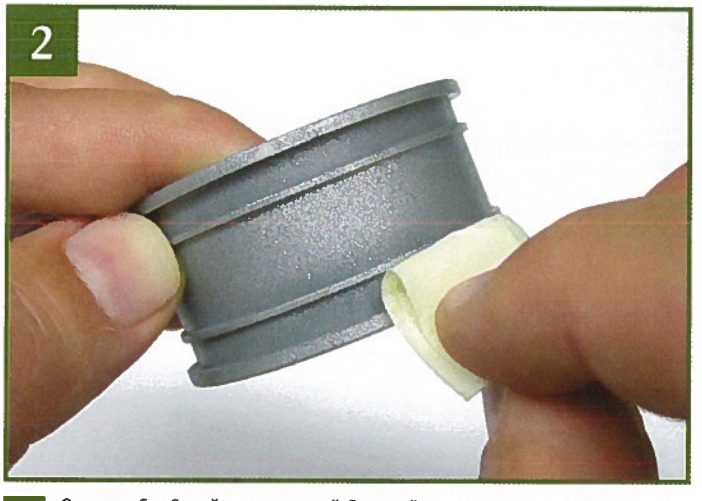
Для сборки вам потребуются:
- **НАЖДАЧНАЯ БУМАГА**
- **МОМЕНТАЛЬНЫЙ КЛЕЙ ЦА (цианоакрилатовый)**

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 покрышку и колесный диск в четырех точках с внутренней стороны.

12 Слегка приподняв непроклеенные края покрышки, 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 покрышка надежно закреплена на колесном диске. Четвертое (левое) колесо вашей радиоуправляемой модели готово.

Окончание сборки задней части подвески

Ваша радиоуправляемая модель Mercedes DTM является полноприводной. Задние колеса соединяются с трансмиссией посредством двух костей привода, каждая из которых приводит в движение свою полуось. На полуосях с помощью шестигранника крепления колеса и штифта жестко закрепляются колеса.

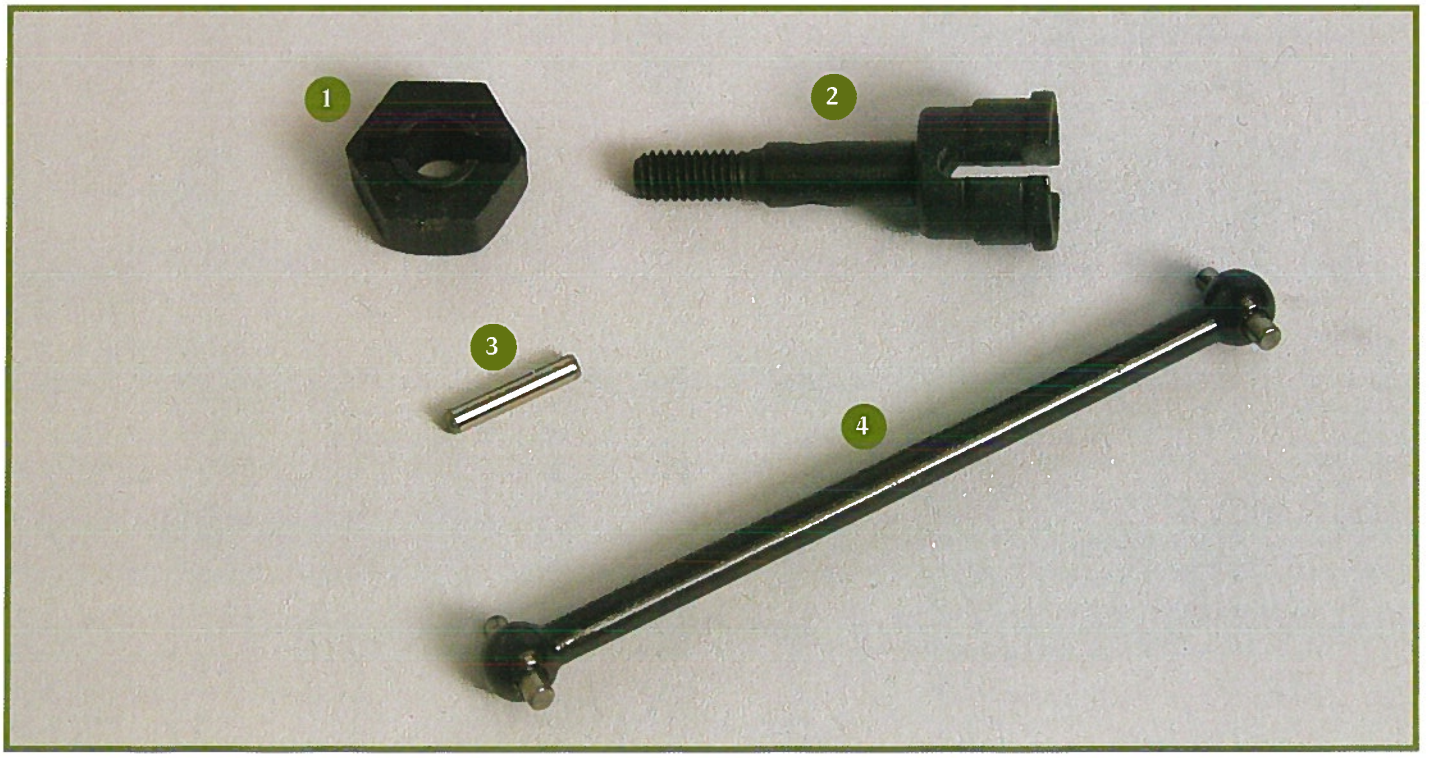
С этим выпуском вы получили четыре новых детали вашей радиоуправляемой модели. Это кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и штифт. Все они относятся к левой задней части трансмиссии. Сегодня мы закончим сборку левой задней оси. Особых трудностей предстоящая работа не представляет, но советуем вам работать аккуратно и осторожно, в точности выполняя инструкции и сверяясь с приведенными фотографиями.

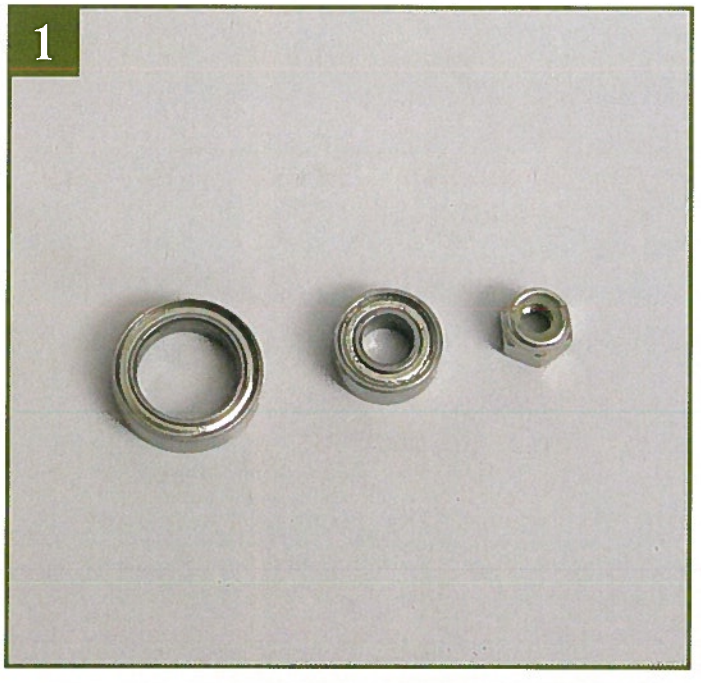
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

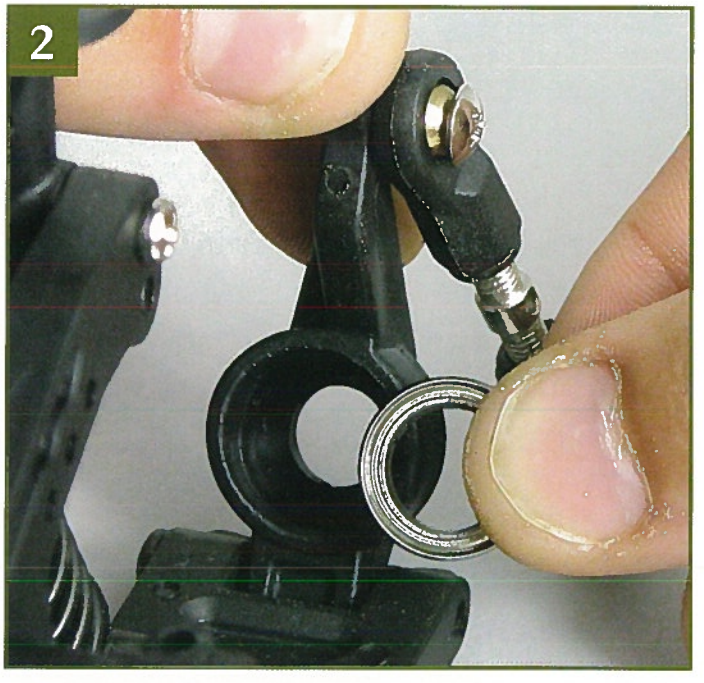
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

1 Шестигранник крепления колеса
2 Полуось
3 Штифт
4 Кость привода

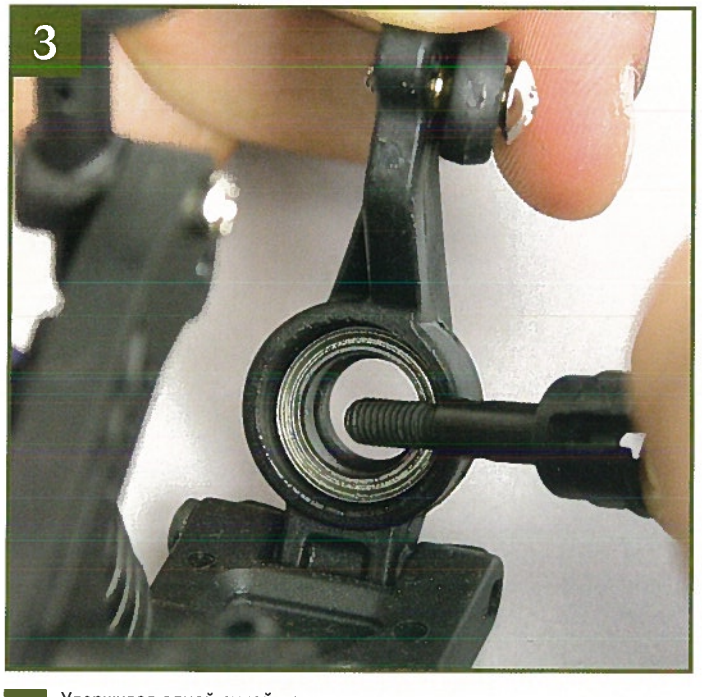




1 Возьмите два подшипника — 10×15 мм (большой) и 5×11 мм (малый) — и гайку с нейлоновой вставкой, которые вы получили с № 49.



2 Вставьте большой подшипник в соответствующее отверстие в заднем левом кулаке.

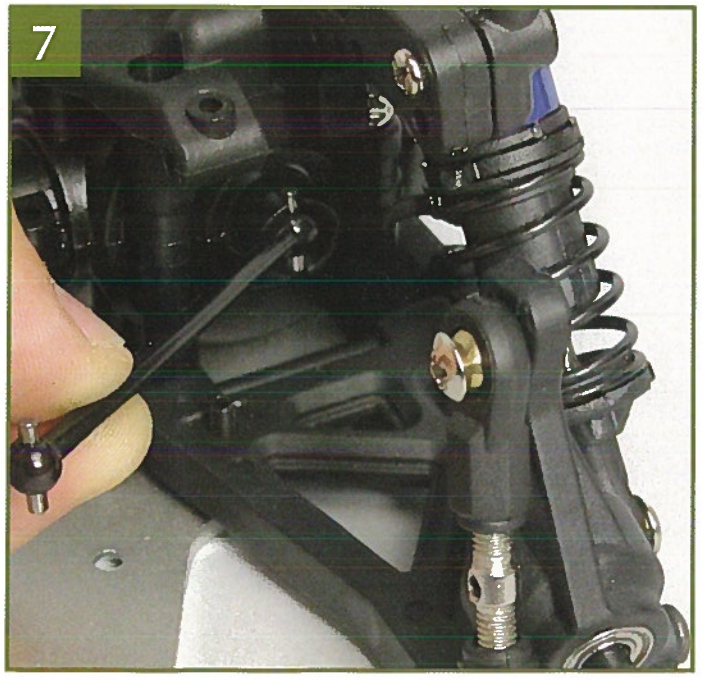


3 Удерживая одной рукой подвеску в открытом положении, вставьте в нее полуось: она должна пройти через установленный вами подшипник.

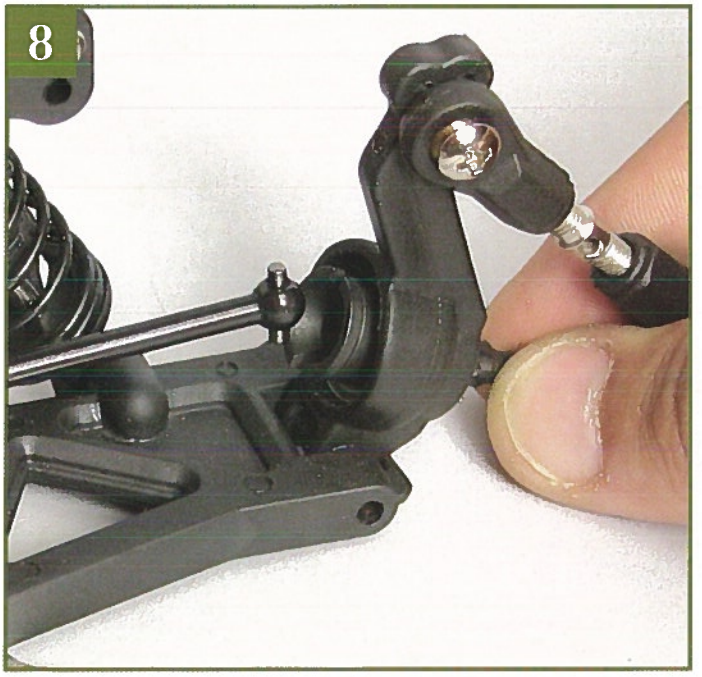
4 Протолкните полуось наружу таким образом, чтобы она плотно села на большой подшипник.

5 Удерживая задний левый рулевой кулак одной рукой, наденьте на конец полуоси с резьбой малый подшипник.

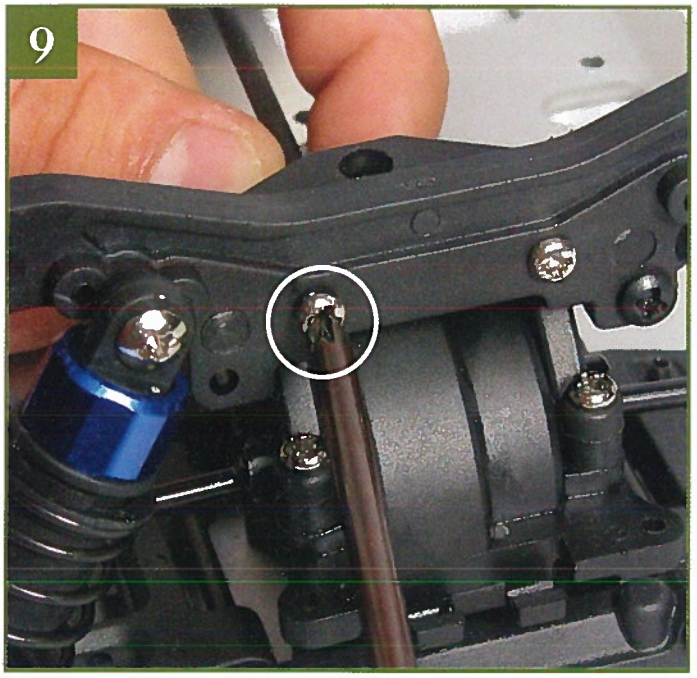
6 Заведите подшипник в соответствующее гнездо на заднем левом кулаке.



7 Возьмите кость привода и вставьте один из ее концов в полуось дифференциала.



8 Удерживая кость привода, закройте подвеску так, чтобы штифт на свободном конце кости привода вошел в прорези на полуоси колеса.

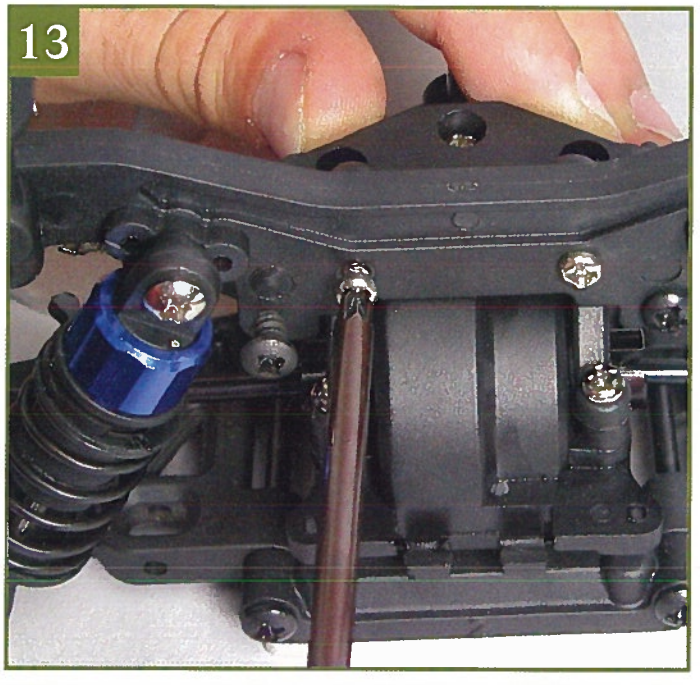


9 Ослабьте на три оборота саморез, обведенный белым кружком, чтобы рассоединить заднюю стойку крепления амортизаторов и стойку крепления задней бабочки и освободить место для верхней тяги.

10 Установите шаровую задней верхней тяги левой задней части подвески на ее место. Выровняйте отверстие в шаровой с отверстиями в стойке крепления задней бабочки и задней стойке крепления амортизаторов.

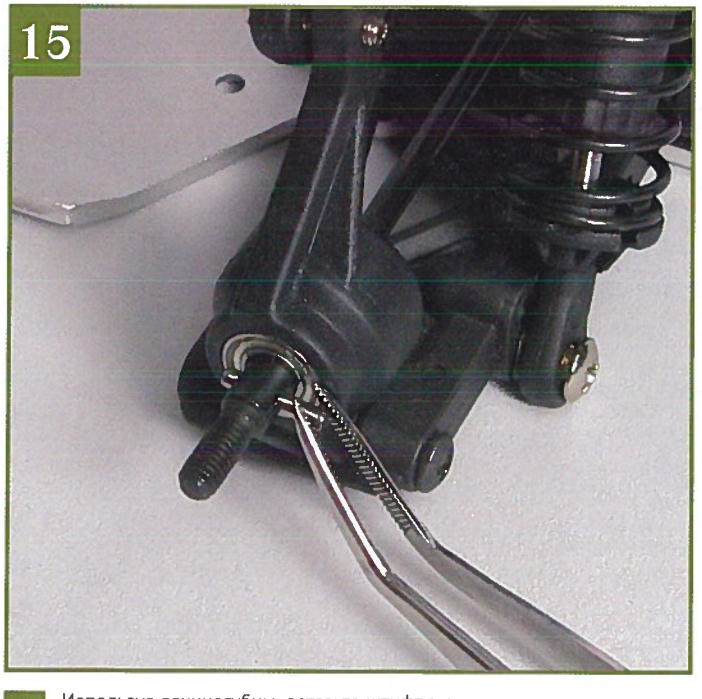
11 Возьмите винт крепления верхней тяги, прилагавшийся к № 32.

12 Вставьте винт крепления верхней тяги в отверстие (обведенное белым кружком), проведя винт через заднюю стойку крепления амортизаторов, верхнюю шаровую и стойку крепления задней бабочки.



13 Возьмите крестовую отвертку и затяните ослабленный вами винт (см. пункт 9).

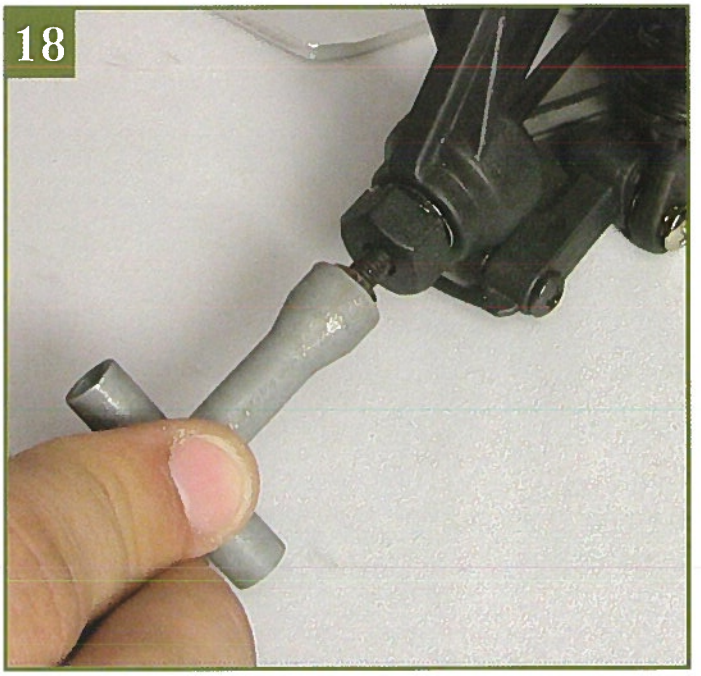
14 С помощью отвертки затяните до конца винт крепления верхней тяги, не перетягивая его.



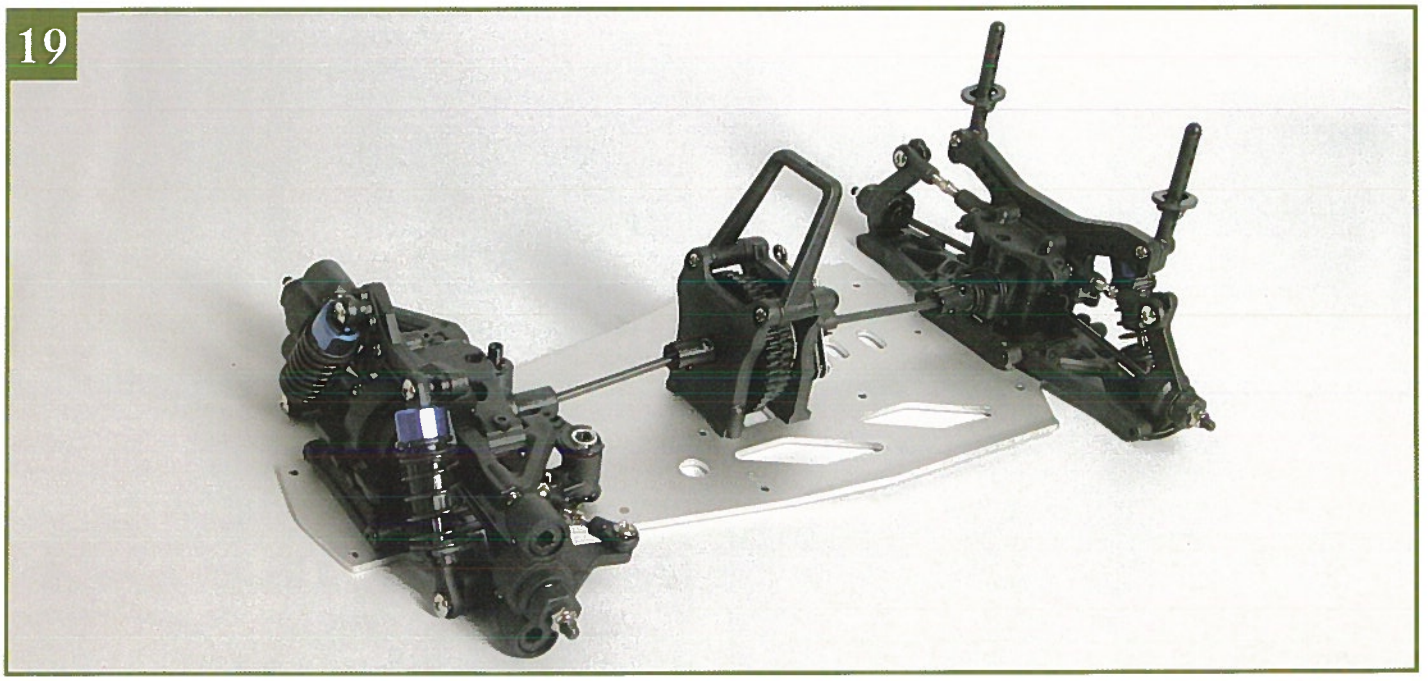
15 Используя длинногубцы, вставьте штифт в отверстие на конце полуоси.

16 Возьмите шестигранник крепления колеса и наденьте его на полуось. Заведите штифт в соответствующие прорези.

17 Удерживая полуось одной рукой, наденьте на ее конец гайку с нейлоновой вставкой и заверните вручную на несколько оборотов.



18 Затяните гайку так, чтобы она касалась внешней стороны шестигранника крепления колеса. Вы можете использовать для этой цели крестовый ключ соответствующего размера.



19 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Левая задняя часть подвески закончена и готова к работе.

Установка выпускного коллектора

Ваша гоночная модель Mercedes DTM снабжена двигателем внутреннего сгорания. Выхлопные газы, образующиеся при сгорании топлива, выходят из двигателя через выхлопную систему, состоящую из целого ряда элементов. Полученные с этим выпуском детали позволят нам начать сборку выхлопной системы нашего радиоуправляемого болида.

С № 53 вы получили девять новых деталей вашей модели Mercedes DTM. Все они относятся к выхлопной системе, через которую сбрасываются газы, образующиеся при сгорании топлива. Это важная часть вашей гоночной модели: качественная выхлопная система обеспечивает максимальную отдачу двигателя, в то время как низкоэффективная не справляется с потоком выхлопных газов, что отрицательно сказывается на работе машины и сроке службы двигателя.

Полученные детали позволяют нам начать сборку выхлопной системы. Как обычно, мы советуем вам в точности следовать инструкции по сборке и сверяться с фотографиями. Сегодня мы установим только выпускной коллектор, соединительный патрубок и одну из нейлоновых стяжек. Остальные детали следует убрать в надежное место.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

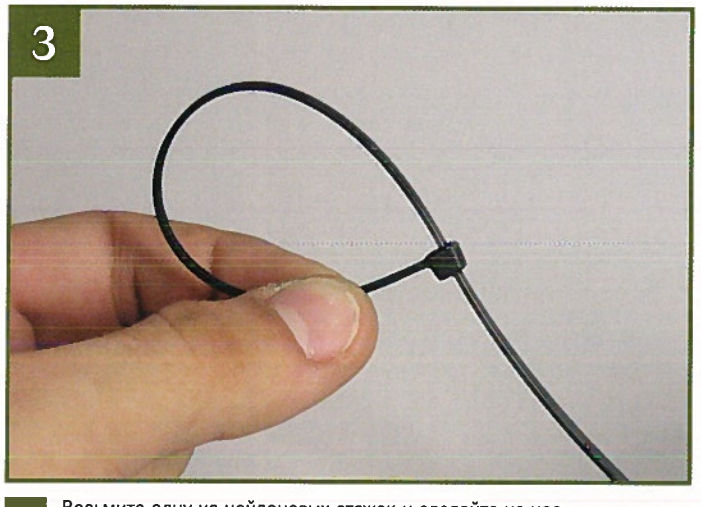
Для сборки вам потребуются:

- КУСАЧКИ

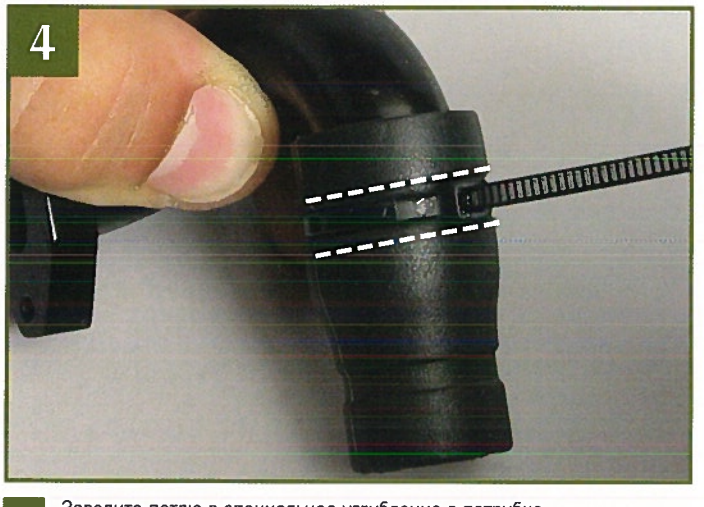
1 Нейлоновая стяжка (2 шт.)
2 Соединительный патрубок
3 Выпускной коллектор
4 Прокладка выпускного коллектора
5 Шестигранный болт 3×30 мм (2 шт.)
6 Стопорная шайба (2 шт.)

1 Наденьте резиновый соединительный патрубок на выпускной коллектор. Намочите патрубок изнутри, чтобы он легче встал на свое место.

2 Удостоверьтесь, что выпускной коллектор входит в соединительный патрубок до середины, как показано на фото.



3 Возьмите одну из нейлоновых стяжек и сделайте из нее петлю диаметром 4 см.



4 Заведите петлю в специальное углубление в патрубке и затяните до упора.

5 Откусите кусачками лишний кусок нейлоновой стяжки.

6 На фото показан результат данного этапа сборки.

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.

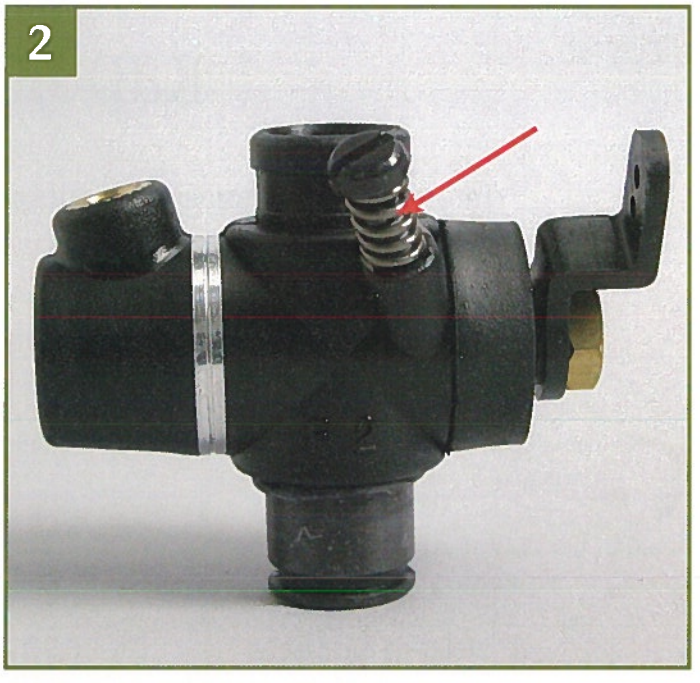
1 Корпус карбюратора в сборе

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

- **КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ**

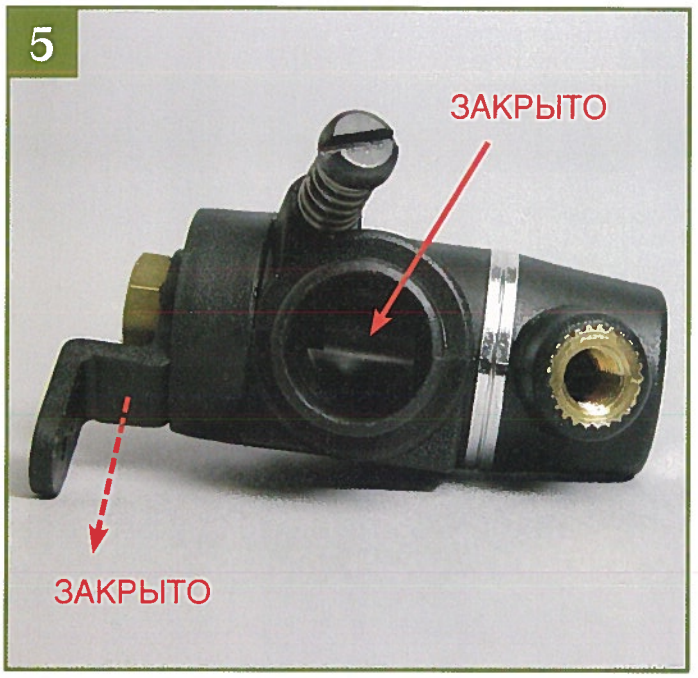
1 Обратите внимание на левую сторону карбюратора. Вы видите рычаг управления дроссельной заслонкой (показан красной стрелкой).



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

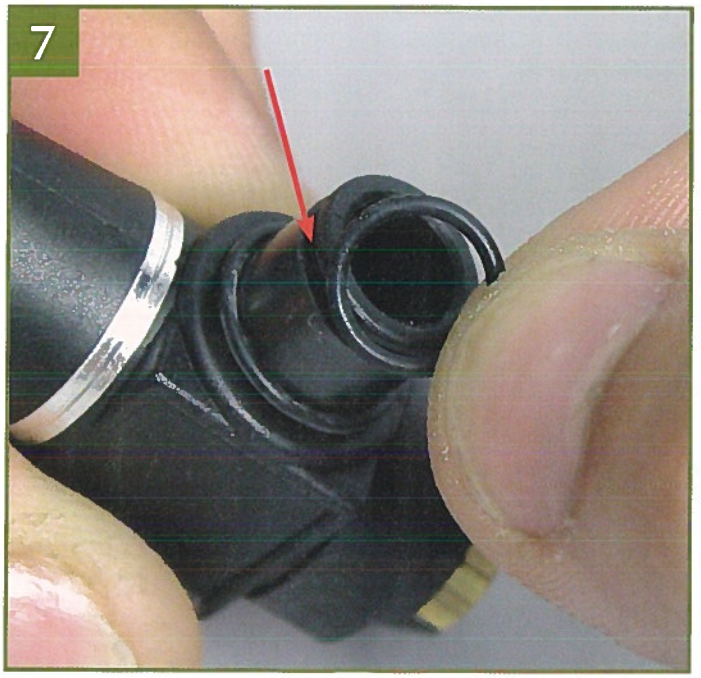
3 С правой стороны находится регулировочный винт иглы настройки количества смеси (обведен белым). Красная стрелка указывает на отверстие для подачи топлива и установки иглы, которую вы получите с № 60.

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

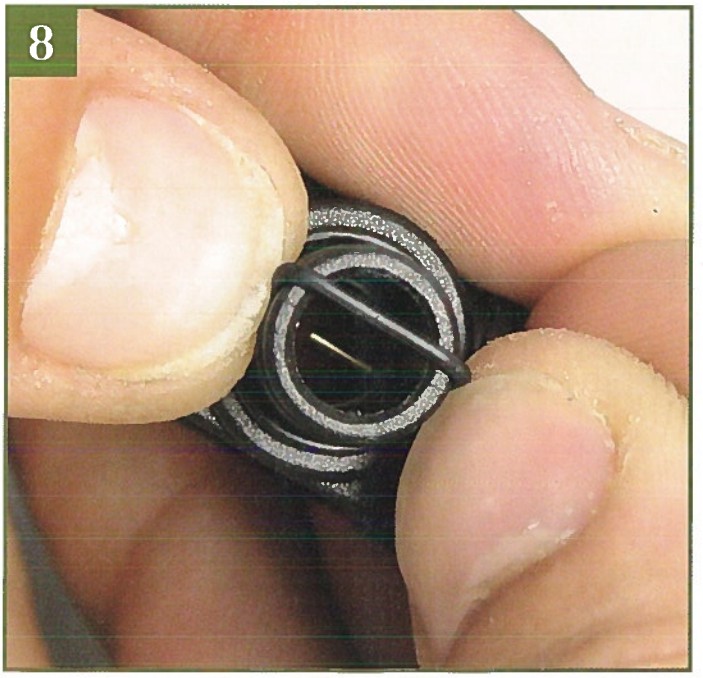


5 Обратная ситуация: рычаг управления дроссельной заслонкой находится в закрытом положении, и вращающаяся задвижка полностью перекрывает отверстие карбюратора.

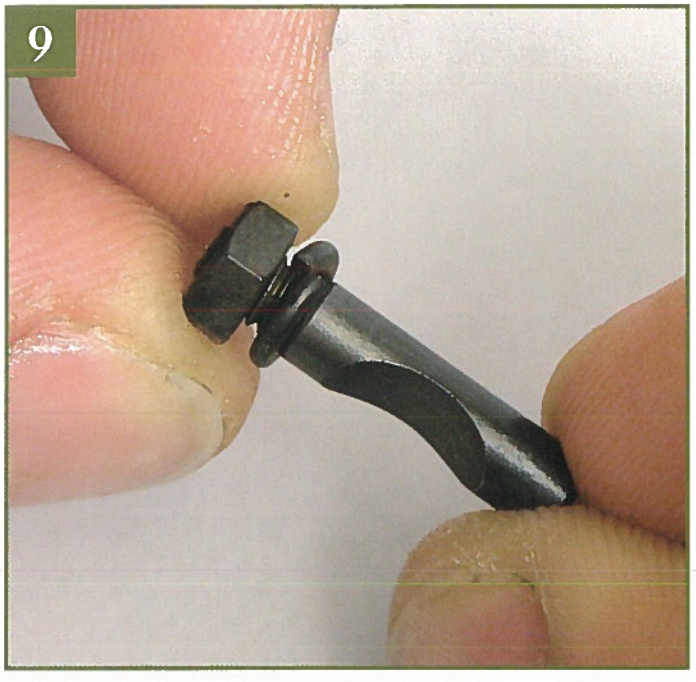
6 Положите перед собой картер двигателя. Снимите малярный скотч, которым мы предварительно закрыли отверстие карбюратора.



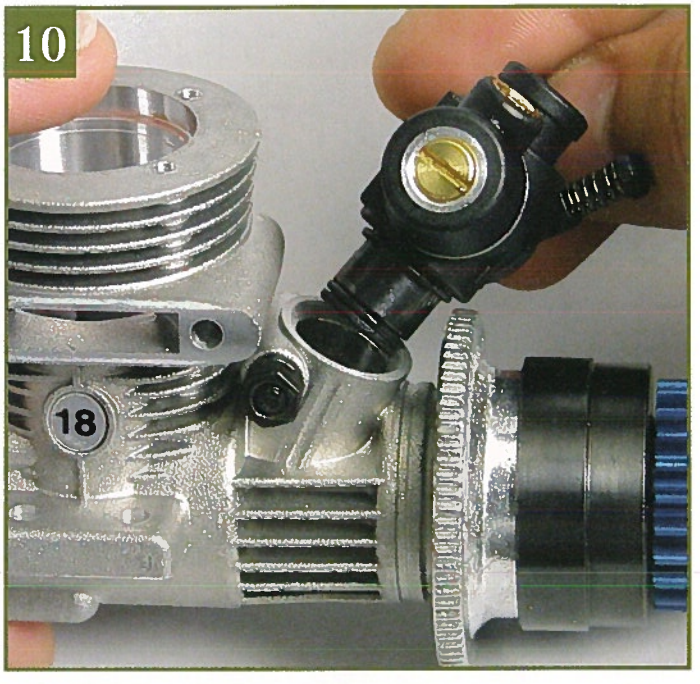
7 Возьмите уплотнительное кольцо, прилагавшееся к № 39. Красной стрелкой показан желобок, на который необходимо установить это кольцо.



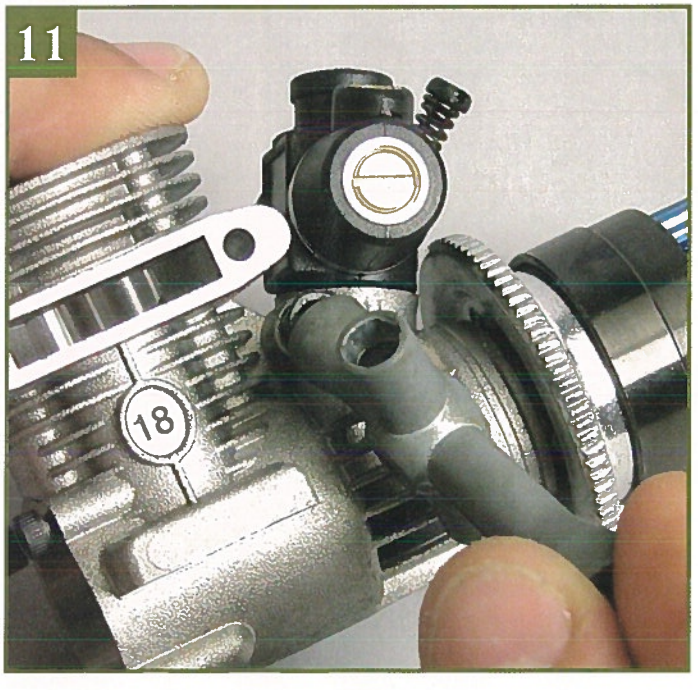
8 Надевать кольцо следует двумя руками, растягивая и аккуратно заводя в желобок.



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.

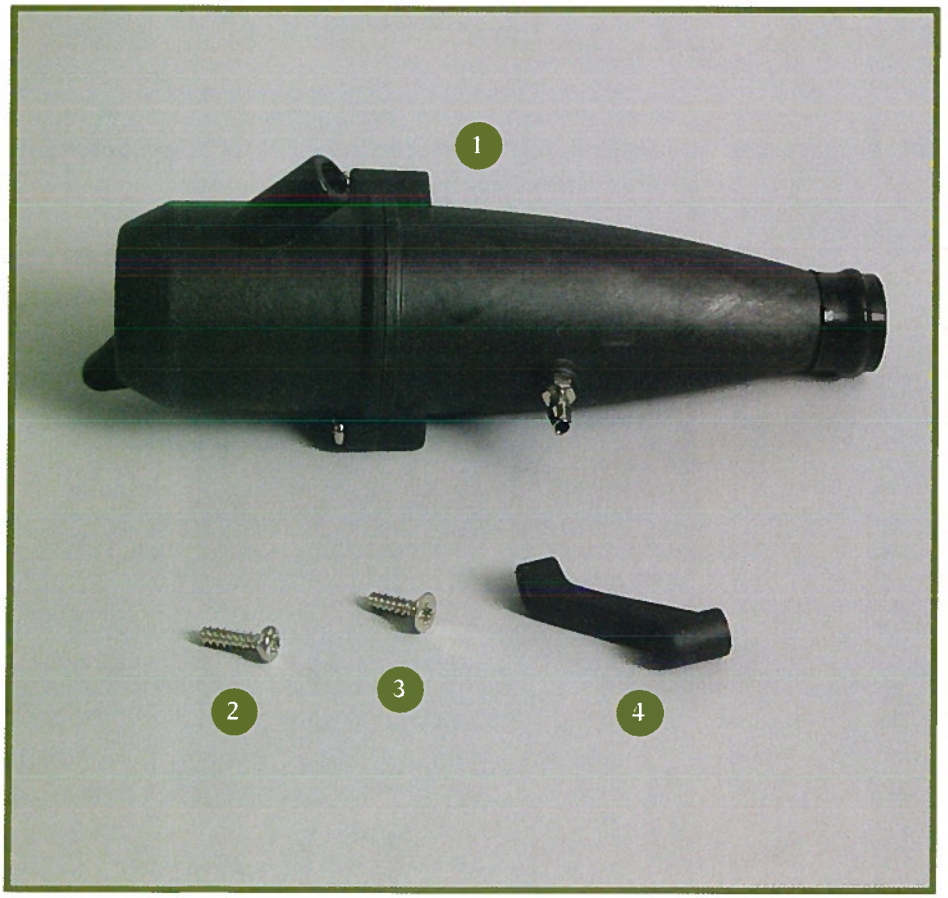
12 Перед вами результат сборки. Карбюратор установлен на картер.

Соединение глушителя с выпускным коллектором

Глушитель – устройство, которое снижает уровень выходного шума двигателя внутреннего сгорания и отводит выхлопные газы. Во многих радиоуправляемых моделях глушитель соединяется с топливным баком линией высокого давления, обеспечивающей подачу топлива в карбюратор и двигатель.

С этим выпуском вы получили глушитель, крепеж глушителя и два самореза. Этого достаточно, чтобы завершить сборку выхлопной системы вашей радиоуправляемой модели. Соединить выхлопную систему с двигателем вы сможете только после того, как двигатель будет установлен на раму.

Сегодня мы закончим сборку выхлопной системы. Вам придется выполнить несколько несложных манипуляций. Советуем в точности следовать инструкции и внимательно сверяться с фотографиями.

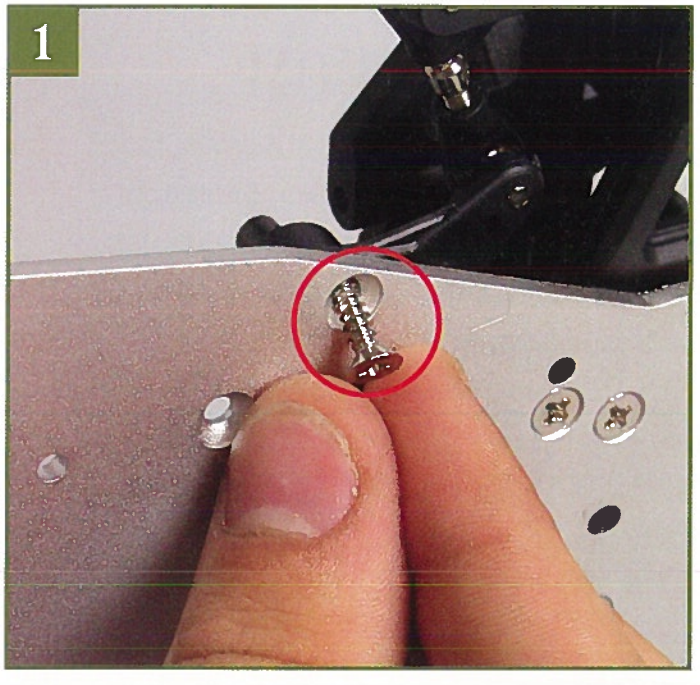


ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

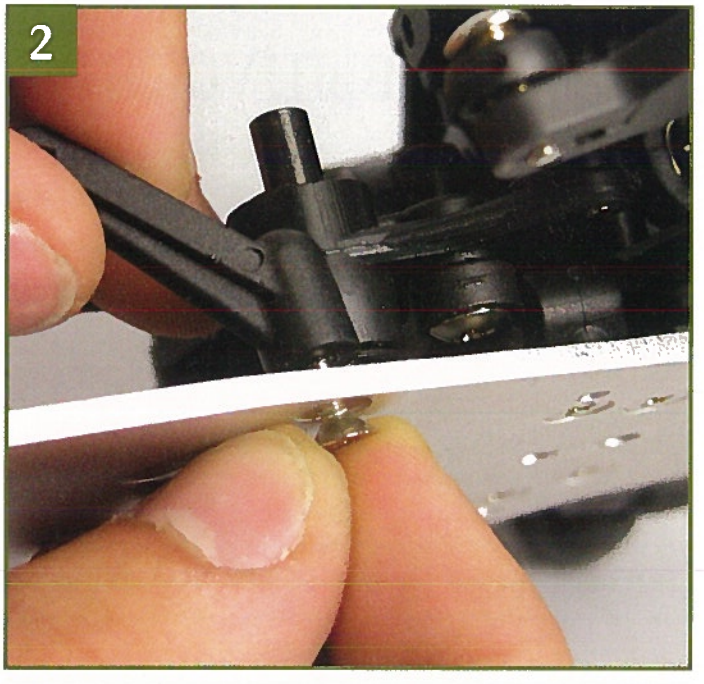
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **КУСАЧКИ**

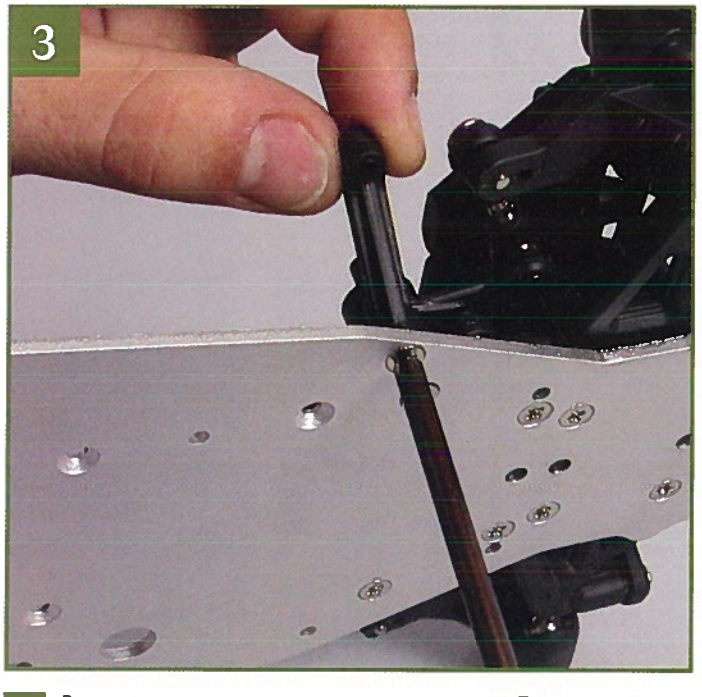
1 Глушитель
2 Саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм
3 Потайной саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм
4 Крепеж глушителя



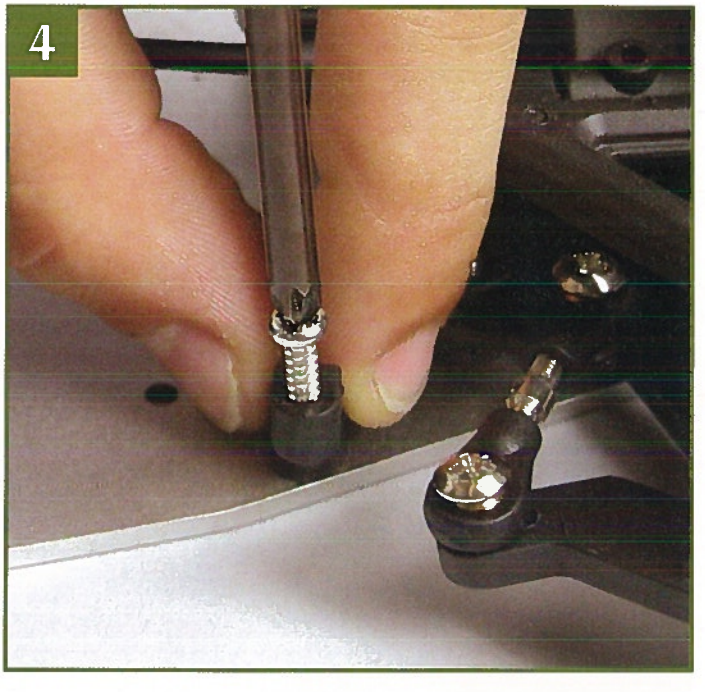
1 Возьмите потайной саморез с крестообразным шлицем и вставьте его в отверстие на раме (обведено красным), как показано на фото.



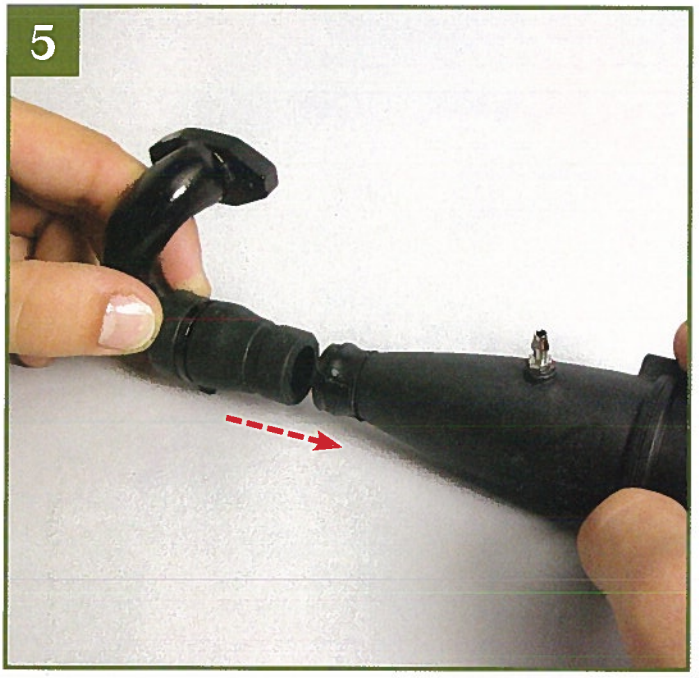
2 Наживите на саморез крепеж глушителя и затяните саморез вручную на два оборота.



3 Возьмите крестовую отвертку и затяните саморез. Теперь крепеж глушителя надежно закреплен на раме.



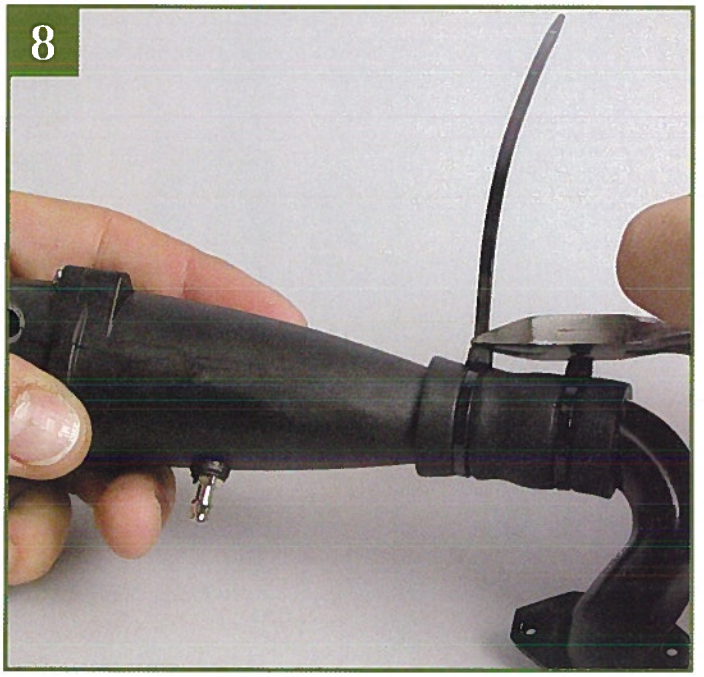
4 Установите саморез с крестообразным шлицем в отверстие в верхней части крепежа глушителя. Затяните его на четыре оборота.



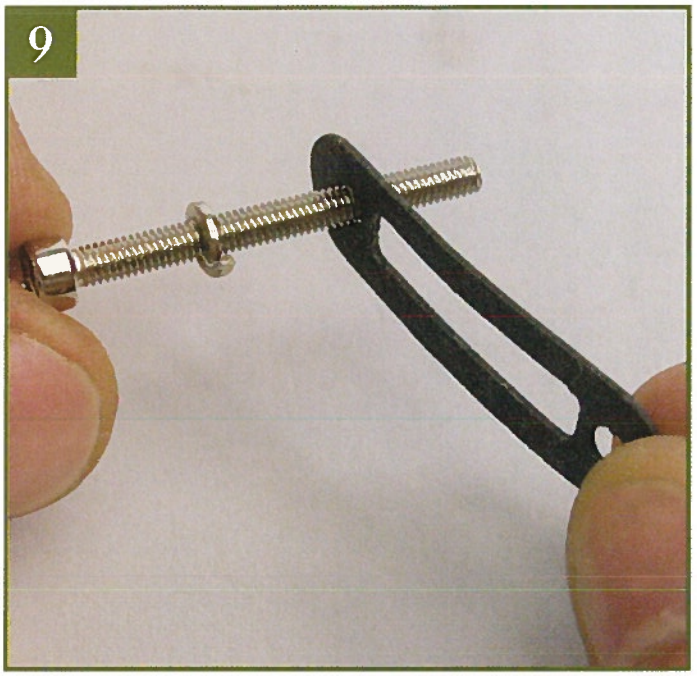
5 Возьмите выпускной коллектор из № 53, намочите внутреннюю часть соединительного патрубка и наденьте его на глушитель.

6 Крепко сожмите две детали друг с другом.

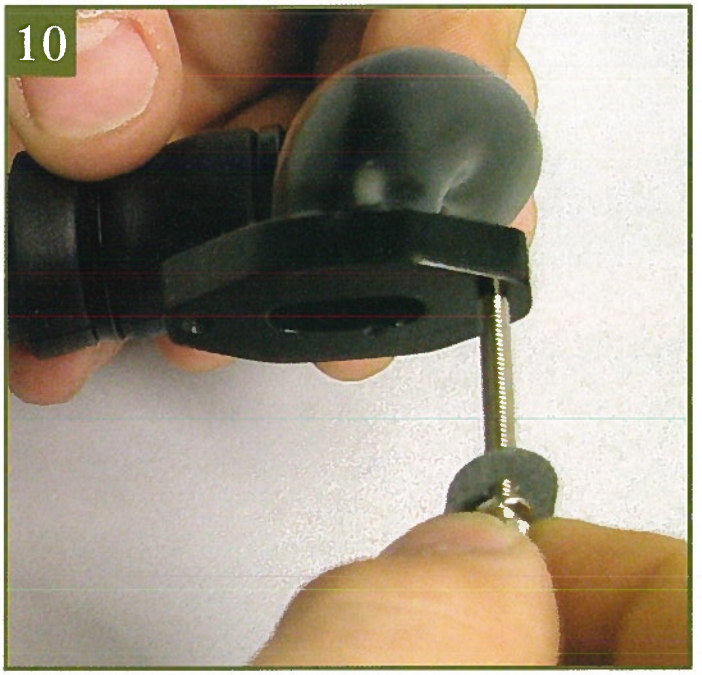
7 Нейлоновую стяжку, прилагавшуюся к № 53, наденьте на свободный желобок на соединительном патрубке. Прежде чем затянуть стяжку, удостоверьтесь, что все детали стоят правильно.



8 Воспользуйтесь кусачками, чтобы обрезать лишний кусок нейлоновой стяжки.

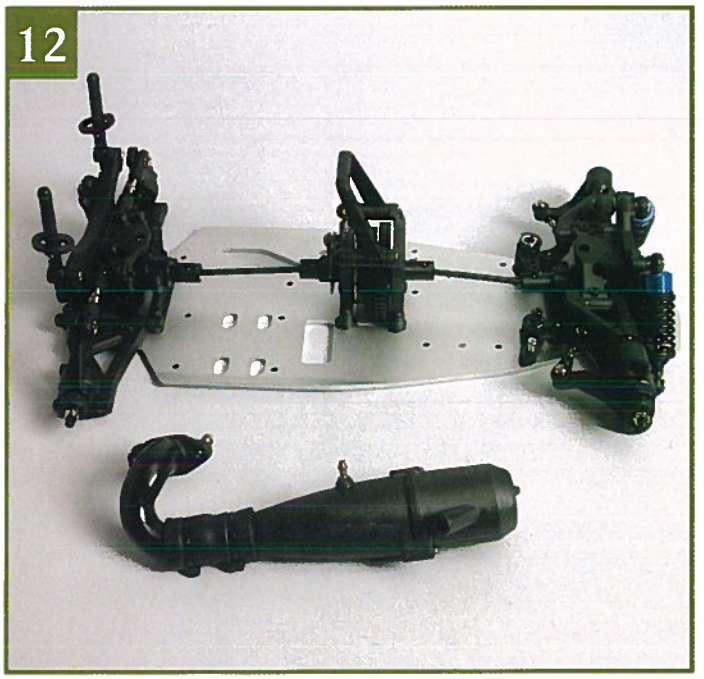


9 Возьмите болты, стопорные шайбы и прокладку выпускного коллектора, полученные с № 53. Наденьте стопорную шайбу и прокладку на болт, как показано на фото.



10 Вставьте болт с надетой на него шайбой и прокладкой в отверстие с резьбой на выпускном коллекторе и наживите его вручную.

11 Оденьте оставшуюся шайбу на второй болт и вставьте его в свободное отверстие с резьбой на прокладке. Заверните его на два оборота.



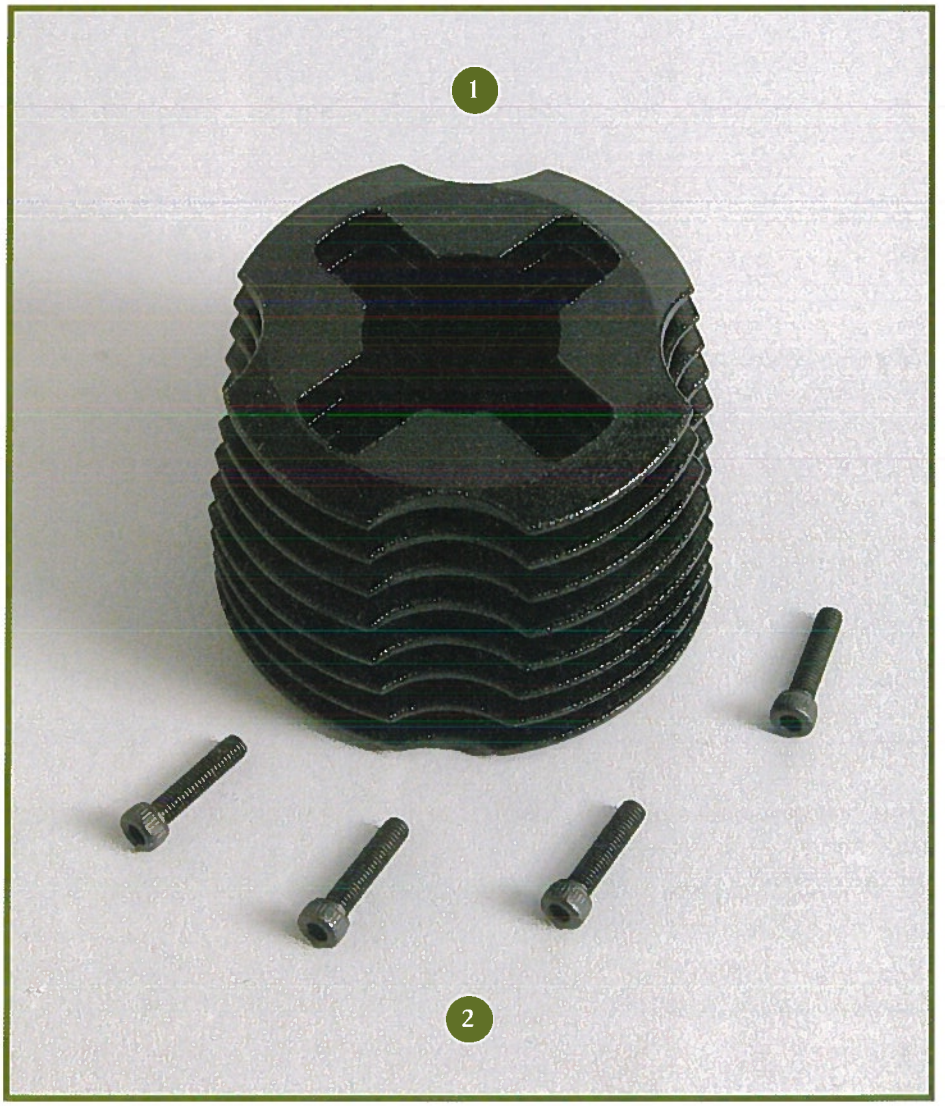
12 На фото показан результат сборки. Выхлопная система собрана и готова к эксплуатации.

Устройство головки двигателя внутреннего сгорания

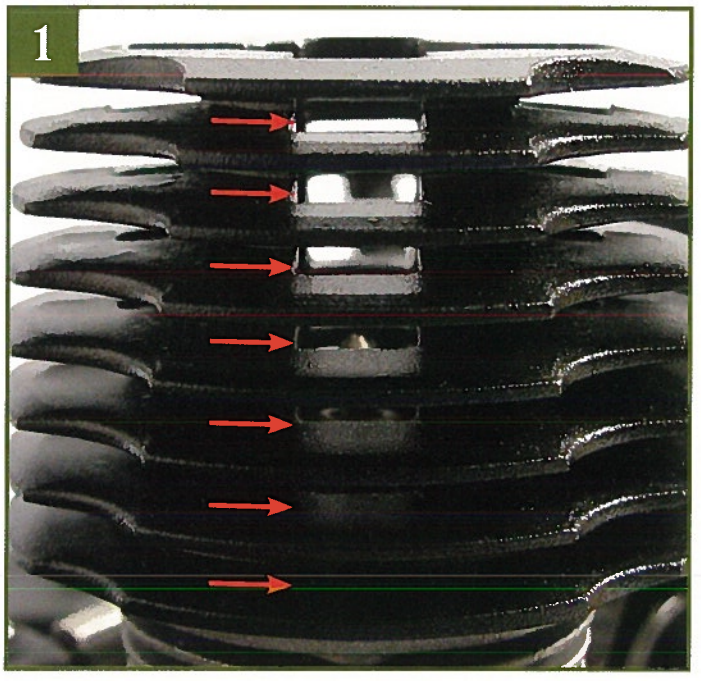
Работающий двигатель вашей радиоуправляемой модели производит механическую энергию, необходимую для приведения трансмиссии в движение, и одновременно выделяет много тепла. При нагреве металл расширяется, что может привести к серьезным повреждениям механических частей двигателя. Рассеять лишнее тепло поможет головка двигателя.

С этим выпуском вы получили головку двигателя внутреннего сгорания (ДВС) и четыре болта, необходимых для установки головки на двигатель. Эта черная деталь снабжена большим количеством тонких ребер, значительно увеличивающих площадь контакта с воздухом и способствующих отводу от двигателя тепла.

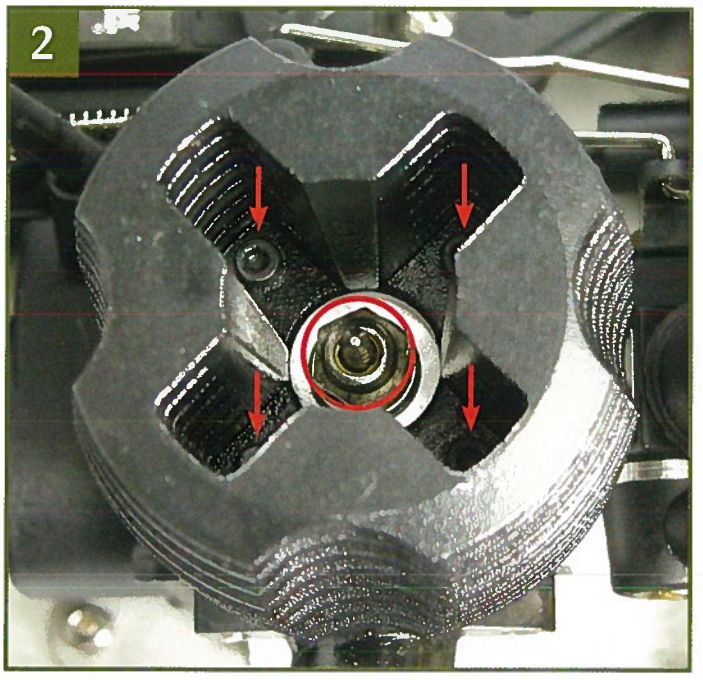
Сегодня мы не будем устанавливать головку, а просто рассмотрим ее устройство.



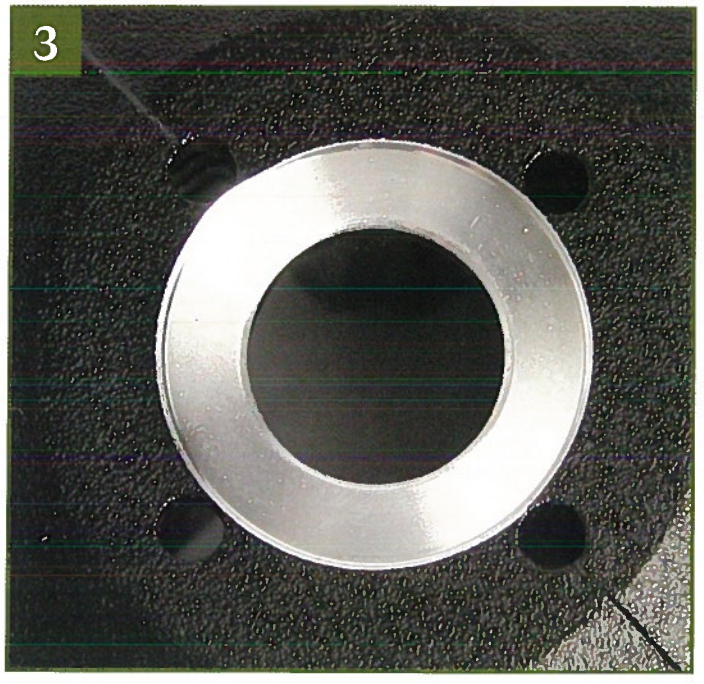
1 Головка двигателя
2 Болт головки ДВС (4 шт.)



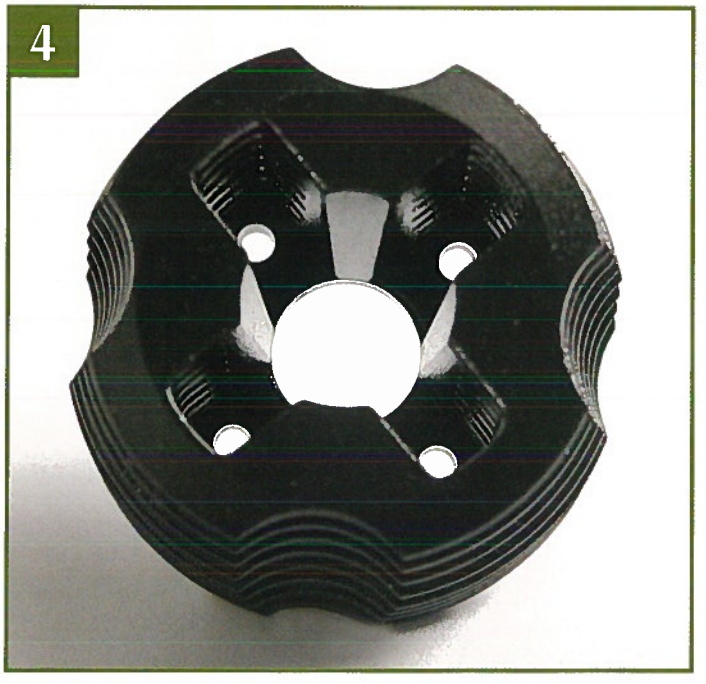
1 Охлаждению двигателя, помимо ребер, способствуют отверстия по центру головки ДВС.



2 На фото вы видите свечу накаливания (обведено красным) и четыре болта (обозначены красными стрелками).



3 На нижней части головки ДВС хорошо видно неокрашенное кольцо. Это отверстие для свечи накаливания.



4 Обращайтесь с головкой ДВС очень осторожно. На работающей или только что остановленной модели она может быть горячей.

Сборка и установка четвертого амортизатора

Масляный амортизатор состоит из большого количества тщательно продуманных и качественно выполненных деталей. Сегодня мы соберем амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

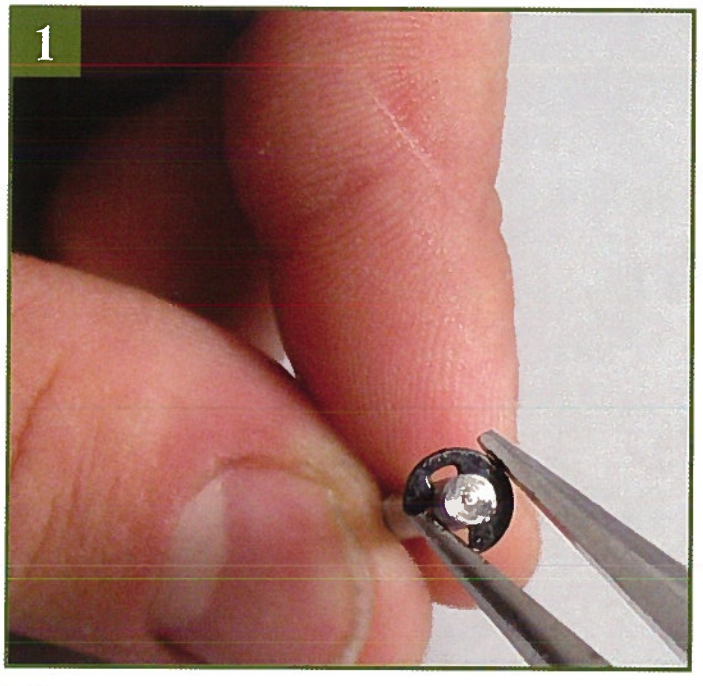
В вашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать последний амортизатор и установить его на свой гоночный болид.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

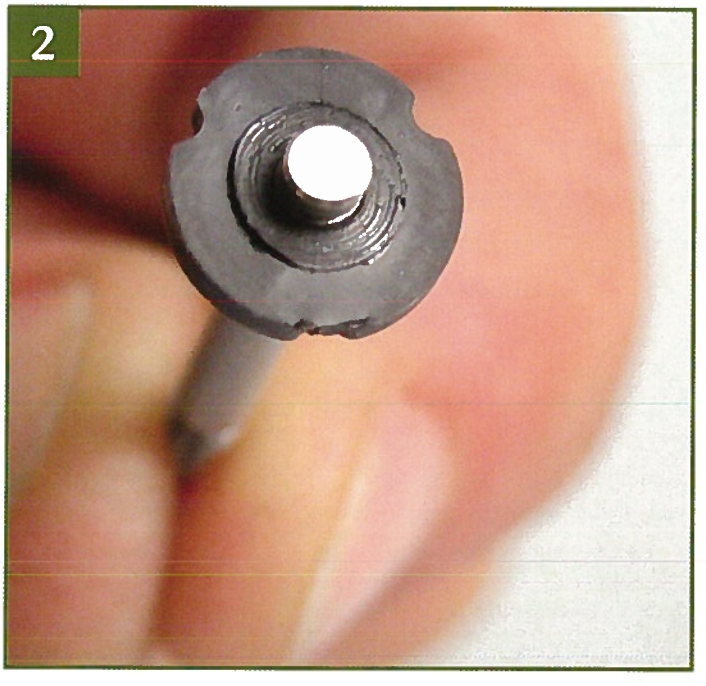
Для сборки вам потребуются:

- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА**
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**

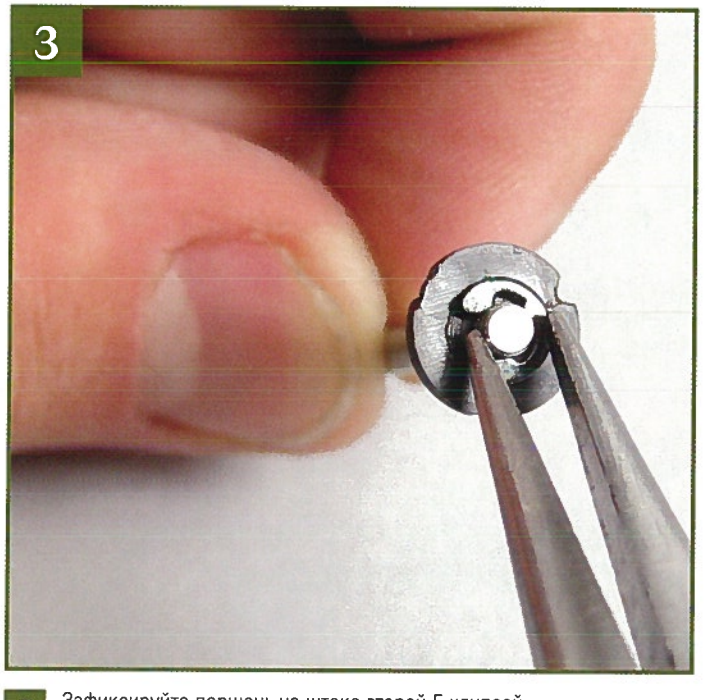
1 Крышка амортизатора
2 Верхняя алюминиевая крышка амортизатора
3 Днище амортизатора
4 Корпус амортизатора
5 Верхний упор пружины
6 Пружина амортизатора
7 Нижний упор пружины
8 Винты с полукруглой головкой (2 шт.)
9 Втулка крепления амортизатора
10 Диафрагма амортизатора
11 Шток амортизатора
12 Пластиковая шайба (большая)
13 Уплотнительное кольцо (2 шт.)
14 Пластиковая шайба (маленькая)
15 Е-клипса (2 шт.)
16 Поршень амортизатора
17 Наконечник амортизатора
18 Шар
19 Регулировочная шайба амортизатора (2 мм)
20 Регулировочная шайба амортизатора (3 мм)
21 Регулировочная шайба амортизатора (1 мм)



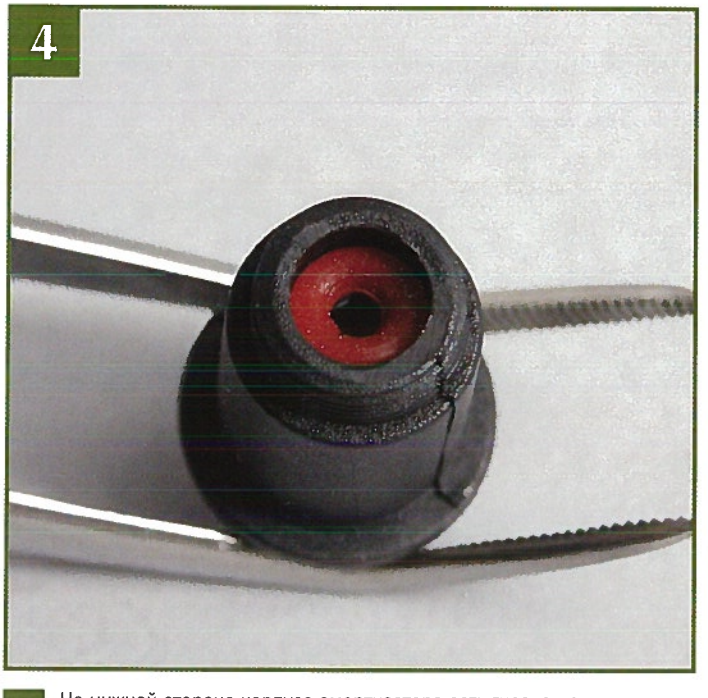
1 На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи длинногубцев установите Е-клипсу на нижнюю канавку.



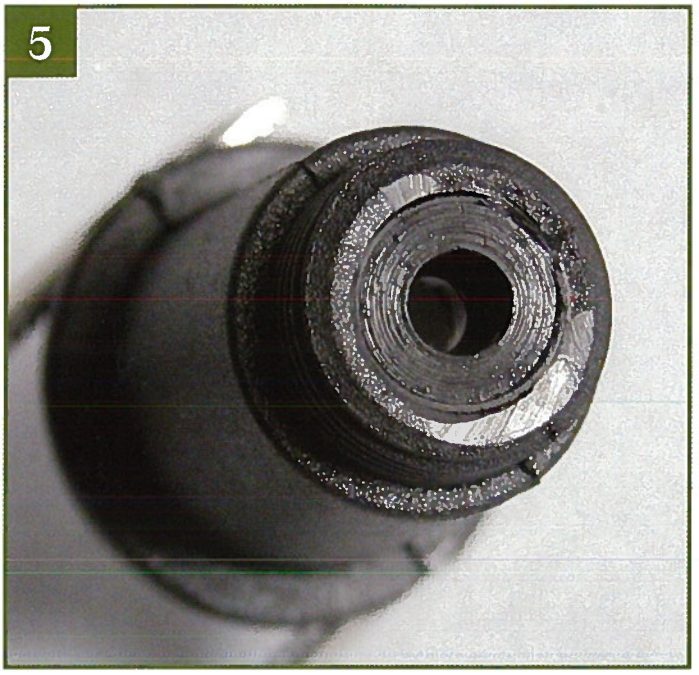
2 Установите на шток поршень амортизатора, оперев его на Е-клипсу.



3 Зафиксируйте поршень на штоке второй Е-клипсой.



4 На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца и малую пластиковую шайбу. Вставьте в гнездо первое из двух колец.



5 Затем установите на него малую пластиковую шайбу.

6 Закройте шайбу вторым уплотнительным кольцом.

7 Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Затяните ее плотно, но не перетягивайте.

8 Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла, полученного с № 39. Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.

9 Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора через уплотнительные кольца. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.

10 Удерживая шток амортизатора длинногубцами, навинтите наконечник амортизатора на шток (до конца резьбы).

11 Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.

12 Потрясите амортизатор вверх-вниз, чтобы из него вышел весь лишний воздух.

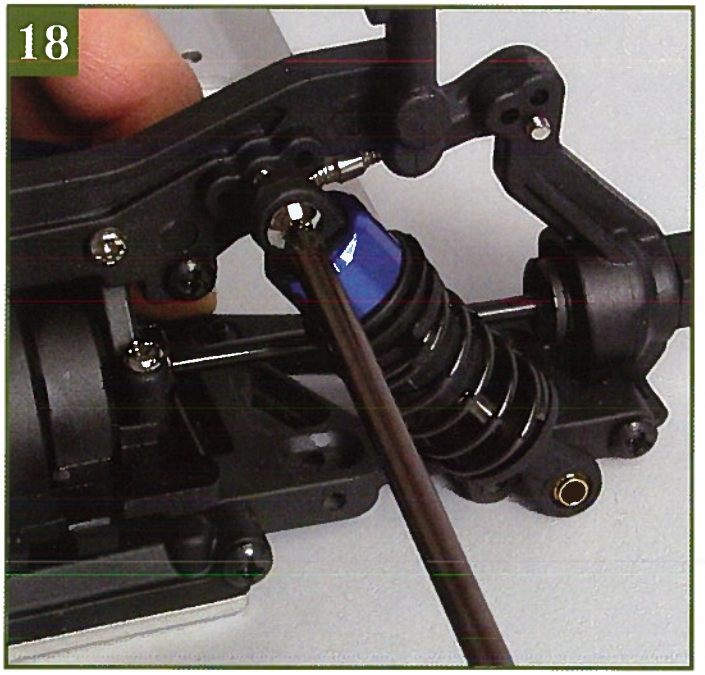
13 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку амортизатора.

14 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.

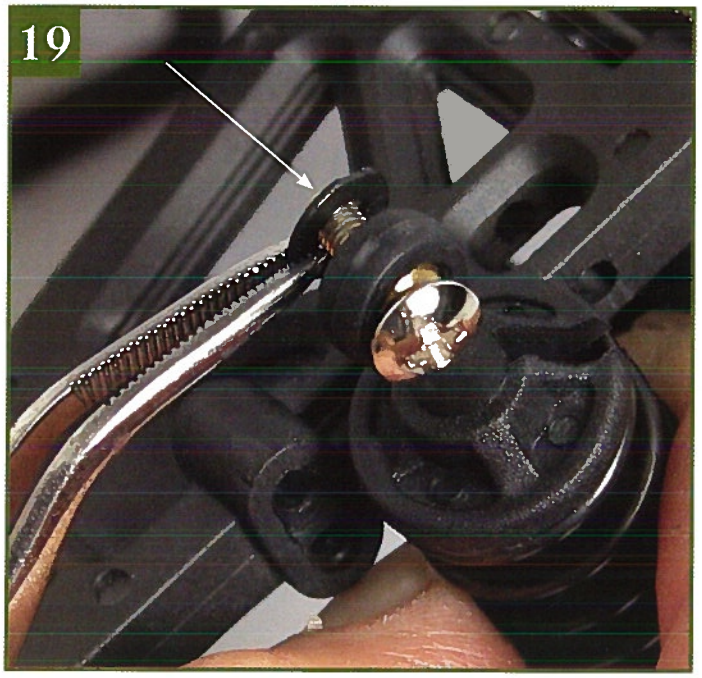
15 Закройте амортизатор крышкой. Наденьте на корпус верхний упор пружины.

16 Уприте пружину в верхний упор.

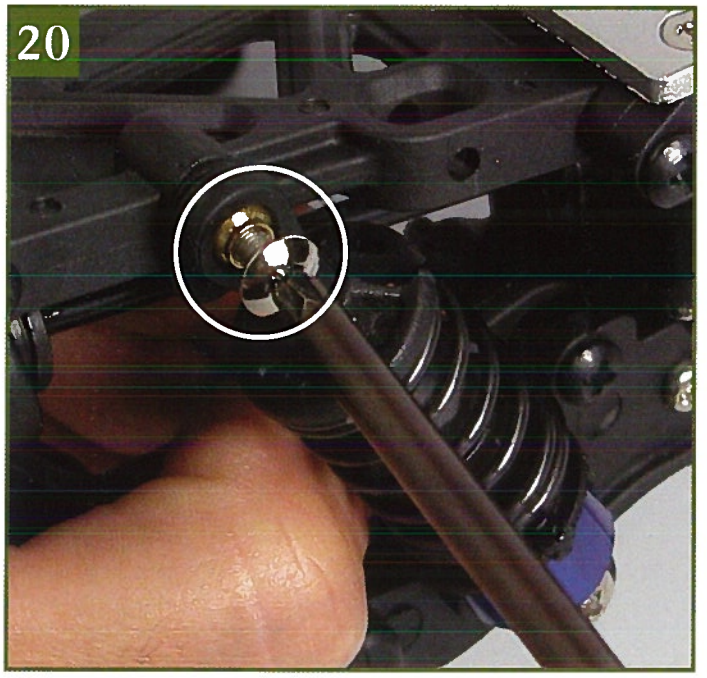
17 Зафиксируйте пружину, установив на шток нижнюю опору пружины. Затем установите шар в отверстие на шаровой.



18 Используя винт с полукруглой головкой и втулку крепления амортизатора, закрепите верхний конец правого амортизатора на задней стойке крепления амортизаторов. Мы рекомендуем вам воспроизвести шаги 1, 2 и 3, приведенные в № 45 на стр. 148.



19 Чтобы закрепить нижний конец амортизатора на нижнем заднем рычаге подвески, вам понадобится второй винт с полукруглой головкой и большая пластиковая шайба, обозначенная белой стрелкой.

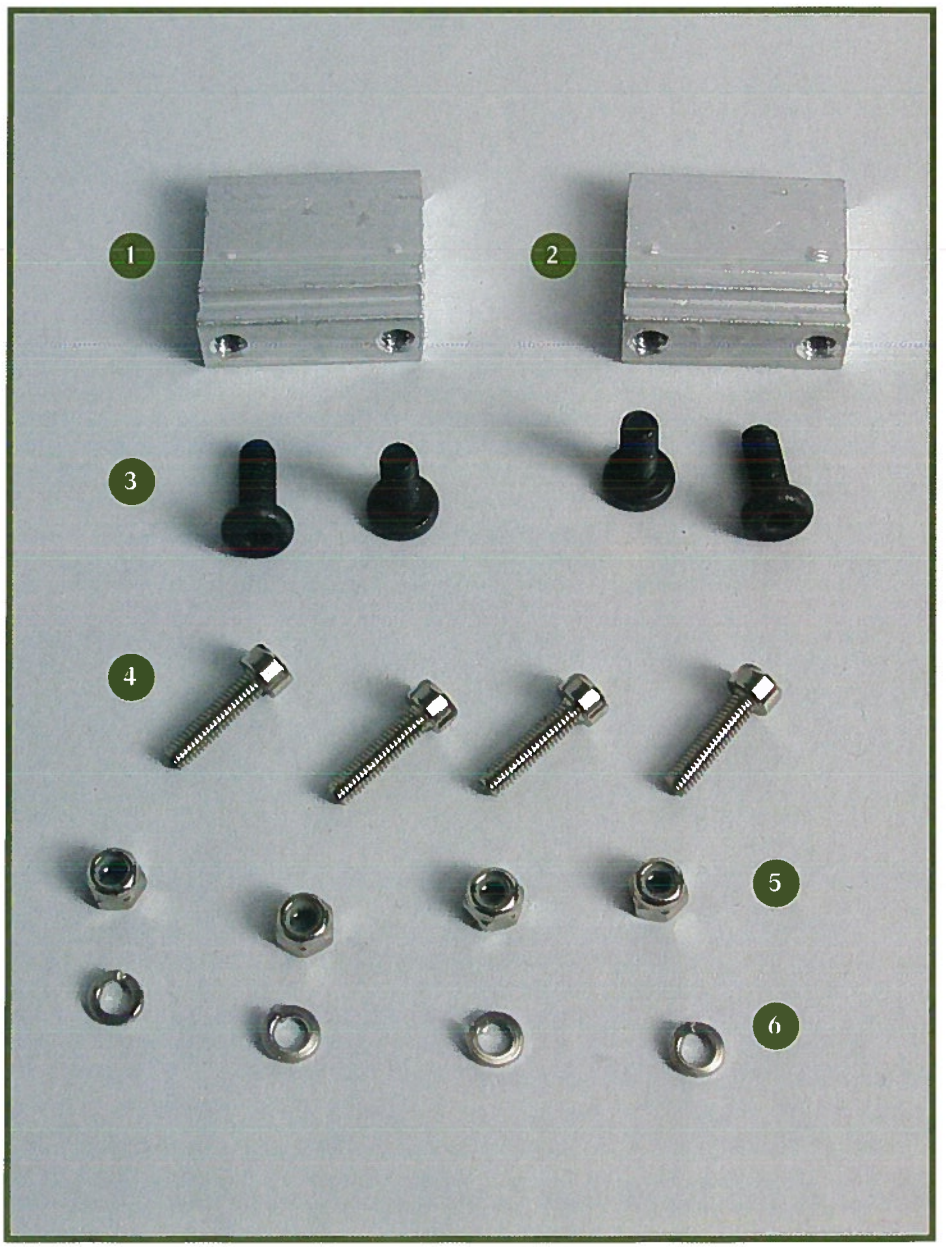


20 Осторожно затяните винт, надежно закрепив амортизатор на нижнем заднем рычаге. Попробуйте подвигать подвеску вверх и вниз, чтобы проверить корректность ее работы.

Монтаж двигателя

Сегодня нам предстоит закрепить двигатель на шасси нашей радиоуправляемой модели. При монтаже важно обеспечить надежную фиксацию двигателя: в процессе работы возникает вибрация, обусловленная возвратно-поступательным движением поршня, и существует вероятность ослабления болтов крепления.

С этим номером вы получили детали, необходимые для монтажа двигателя к шасси вашей модели Mercedes DTM. В комплект входят две алюминиевые опоры двигателя, восемь болтов с внутренним шестигранником (четыре длинных и четыре коротких), четыре стопорных шайбы и четыре гайки с нейлоновой вставкой. С помощью прилагающихся деталей вы сможете выполнить все необходимые этапы сборки. Процесс монтажа двигателя очень прост. Тем не менее, мы рекомендуем вам строго придерживаться инструкции.



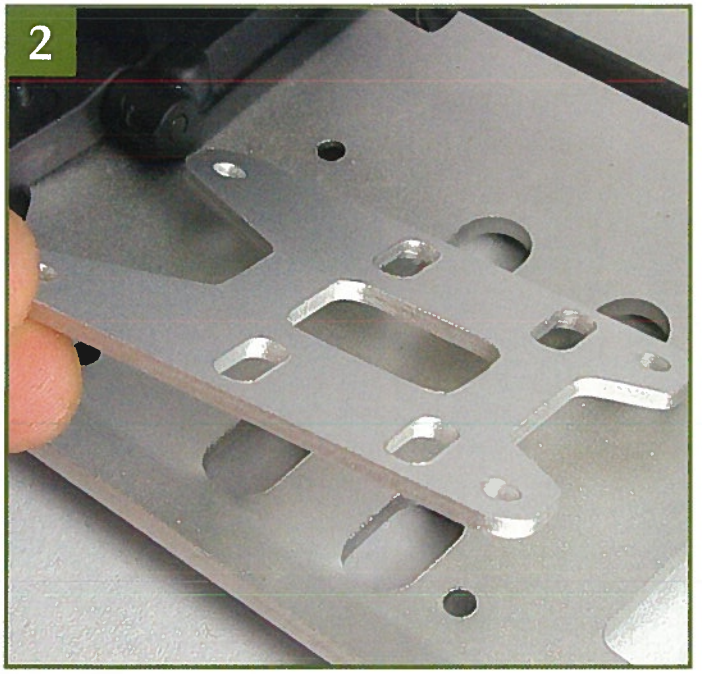
1 Опора двигателя левая
2 Опора двигателя правая
3 Болты с внутренним шестигранником короткие (4 шт.)
4 Болты с внутренним шестигранником длинные 3×12 мм (4 шт.)
5 Гайки М3 с нейлоновой вставкой (4 шт.)
6 Стопорные шайбы (4 шт.)

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

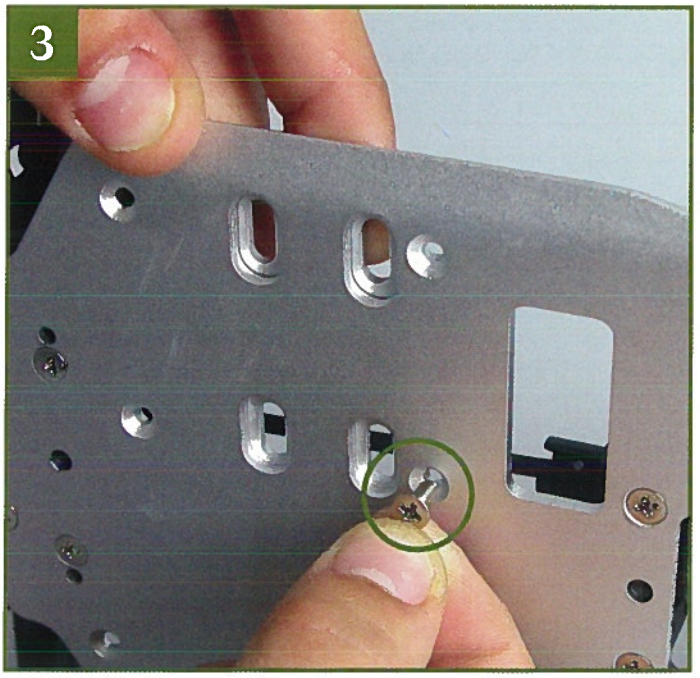
Для сборки вам потребуются:

- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **КРЕСТООБРАЗНЫЙ БАЛОННЫЙ КЛЮЧ**
- **КЛЮЧ С ШЕСТИГРАННОЙ ГОЛОВКОЙ 1,5 ММ**

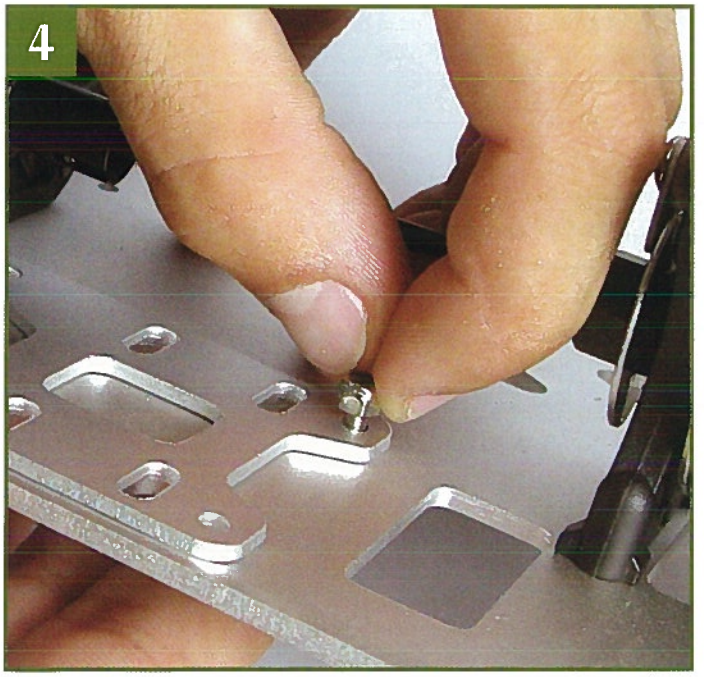
1 Возьмите монтажную пластину и четыре болта 3×8 мм из комплекта деталей, полученных с № 41 (см. стр. 131).



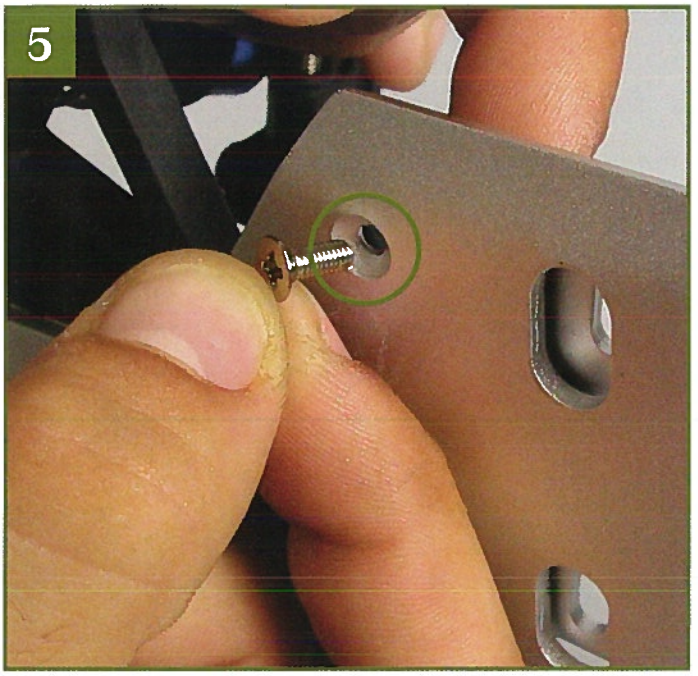
2 Положите шасси перед собой на стол. Установите монтажную пластину в положение, показанное на фото.



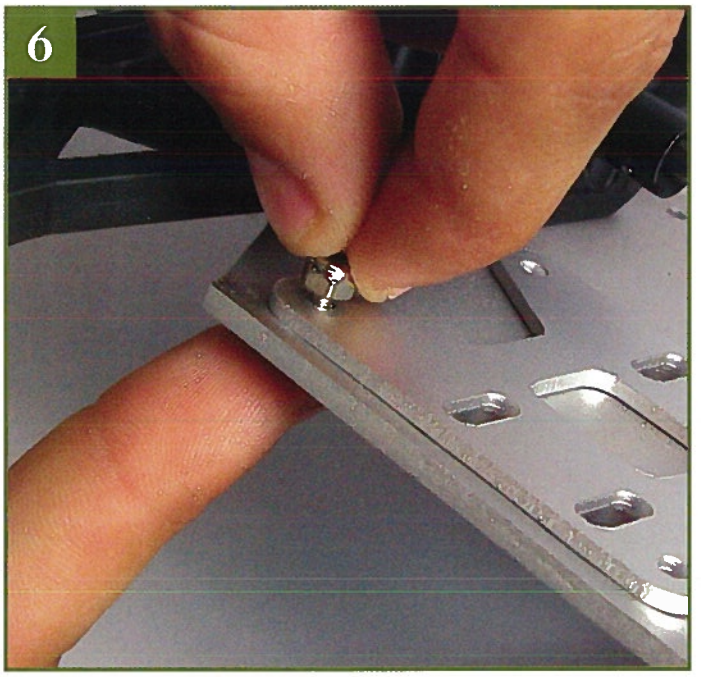
3 Разверните шасси вертикально. Удерживая монтажную пластину одной рукой, другой вставьте болт 3×8 мм в отверстие, обведенное зеленым кружком.



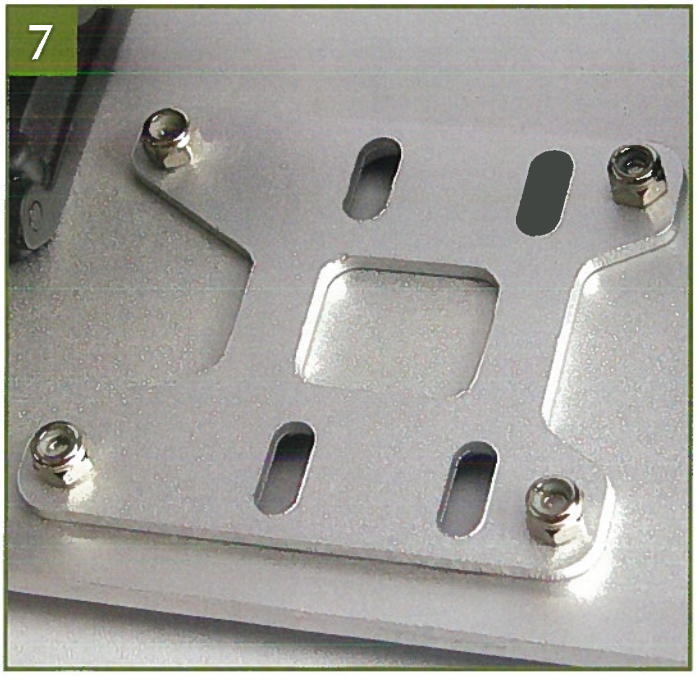
4 Удерживайте болт пальцем. Установите на болт гайку с нейлоновой вставкой и заверните ее пальцами.



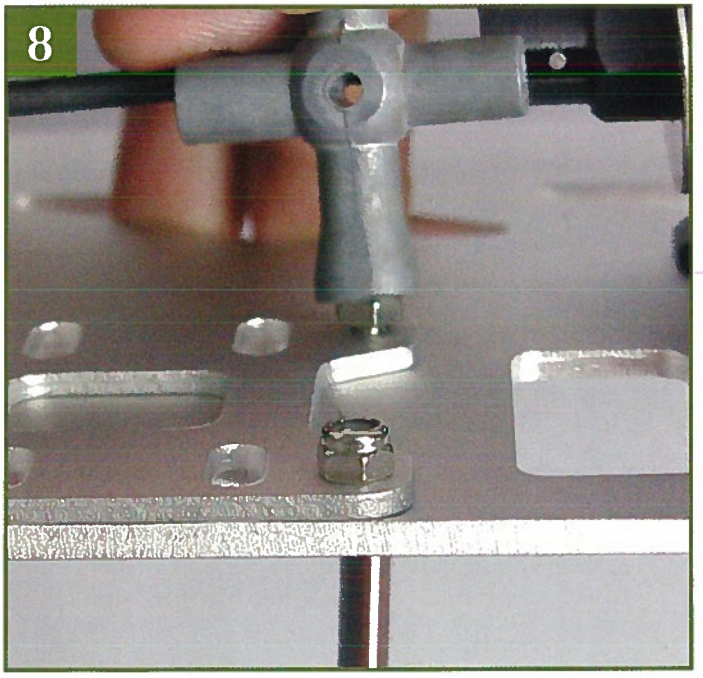
5 Снова разверните шасси вертикально. Возьмите второй болт 3×8 мм и вставьте его в отверстие, обведенное зеленым кружком.



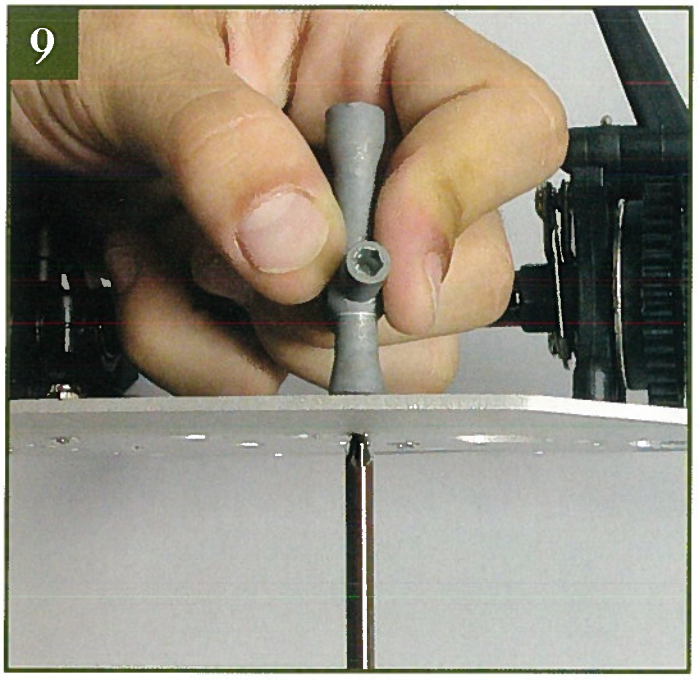
6 Установите на болт гайку с нейлоновой вставкой и заверните ее пальцами.



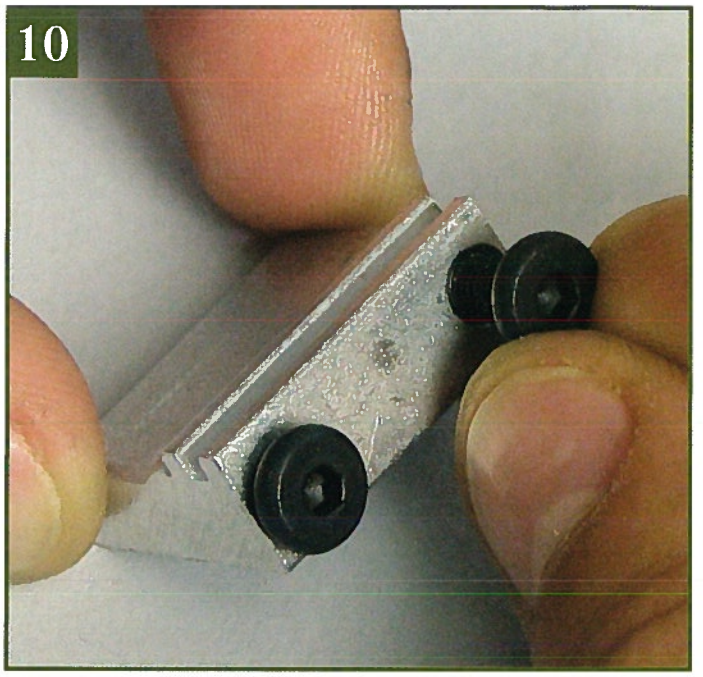
7 Для закрепления монтажной пластины на шасси установите оставшиеся два болта в той же последовательности.



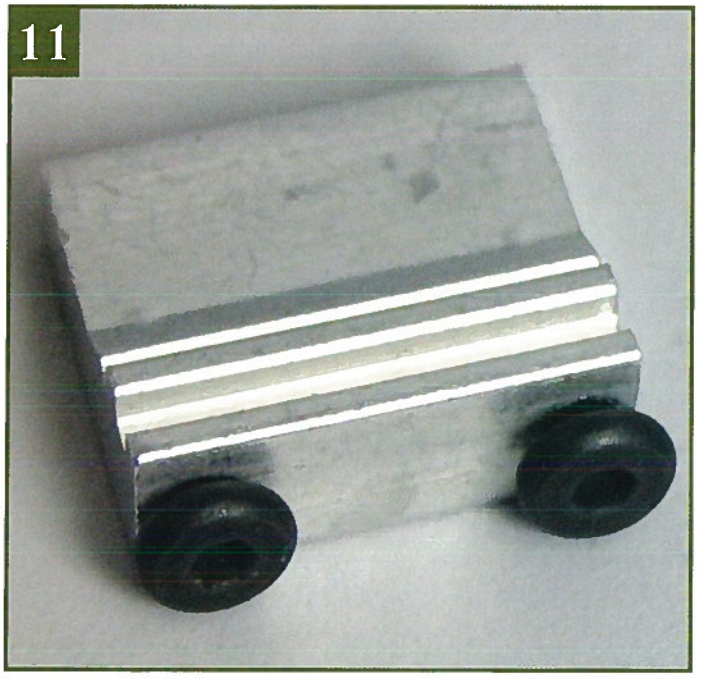
8 Крестообразным балонным ключом и крестовой отверткой окончательно затяните болты и гайки.



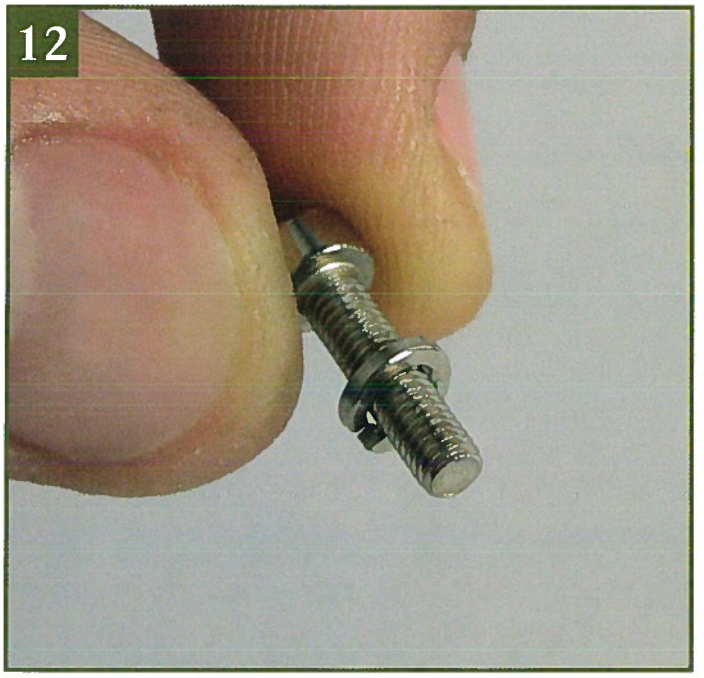
9 Рекомендуем удерживать отвертку неподвижно и затягивать гайку ключом. Чтобы полностью затянуть все гайки, необходимо приложить усилие.



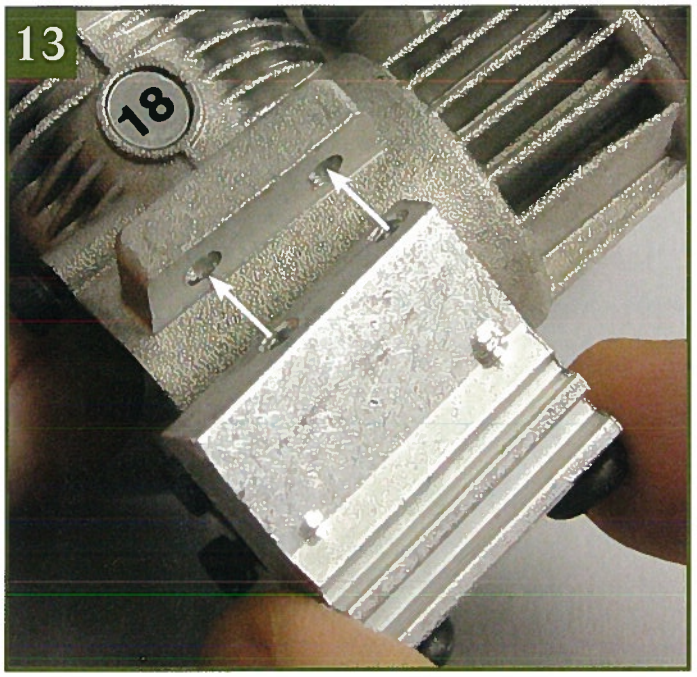
10 Возьмите одну из двух опор двигателя и вставьте в отверстия, расположенные в ее нижней части, два болта с внутренним шестигранником.



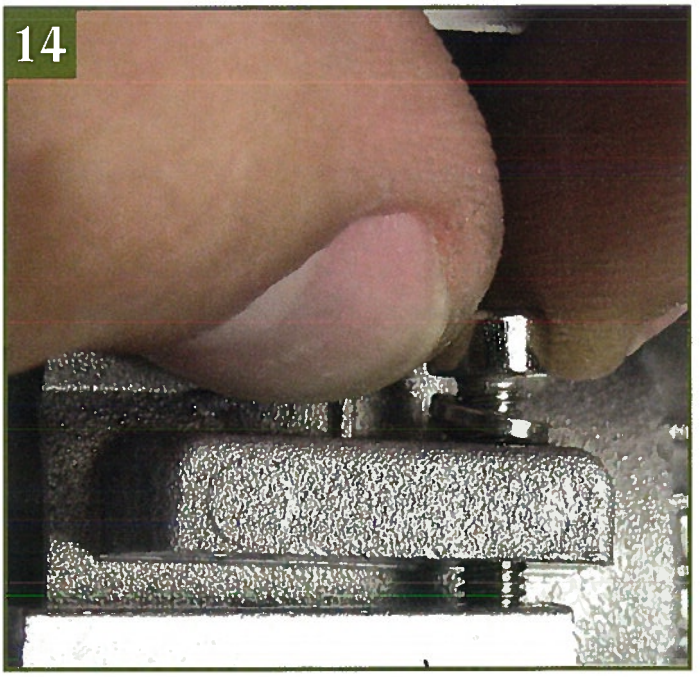
11 Повторите те же операции для другой опоры двигателя и оставшейся пары болтов с внутренним шестигранником.



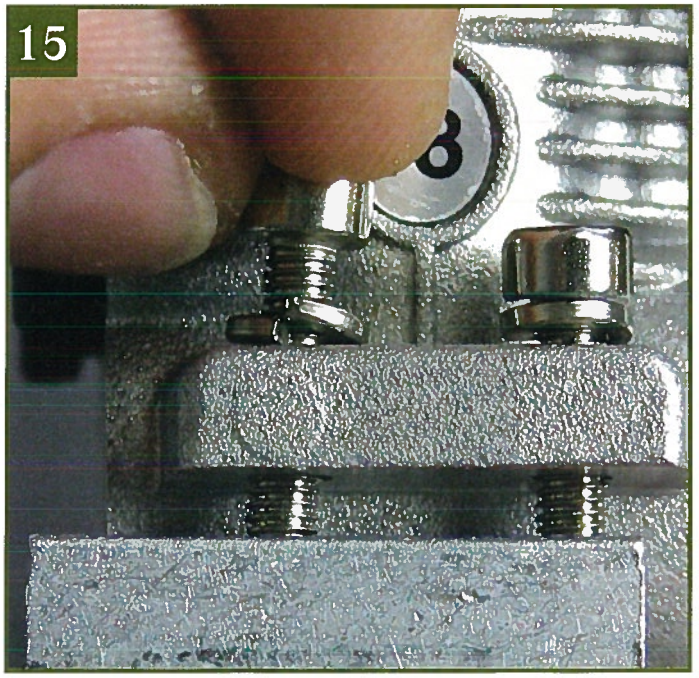
12 Возьмите болт 3×12 мм из сборочного комплекта и установите на него стопорную шайбу.



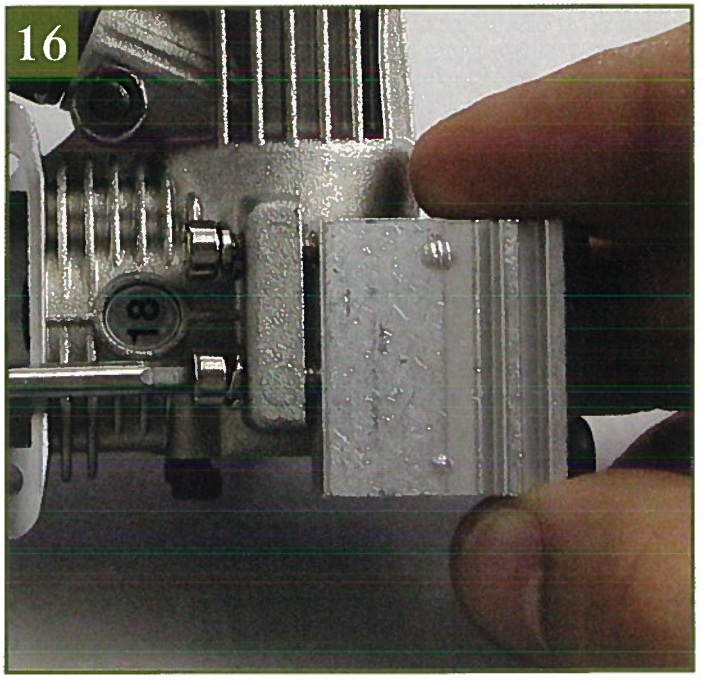
13 Соедините правую опору двигателя с соответствующим выступом с правой стороны картера двигателя. Белые стрелки показывают правильное расположение отверстий.



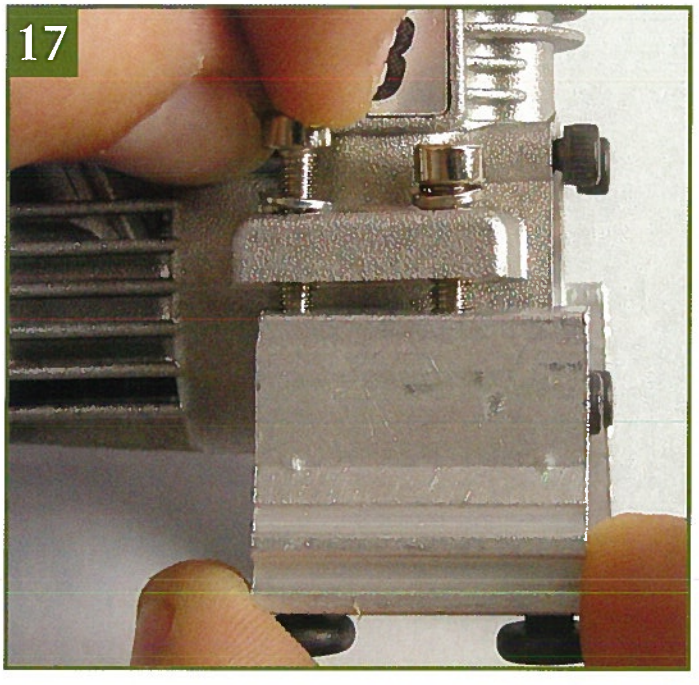
14 Удерживая правую опору двигателя одной рукой, вставьте болт со стопорной шайбой в расположенное впереди отверстие и заверните его пальцами.



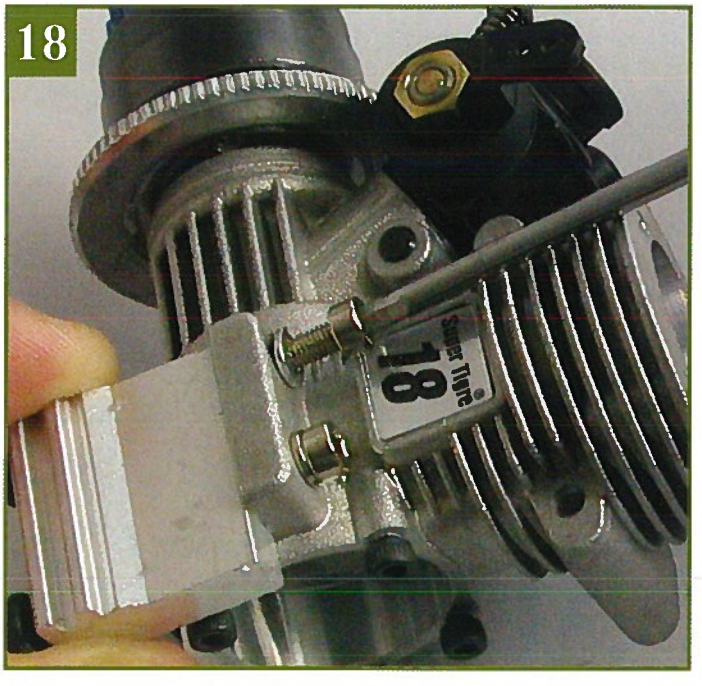
15 Возьмите второй болт. Установите на него стопорную шайбу. Установите болт в расположенное сзади отверстие и заверните его пальцами.



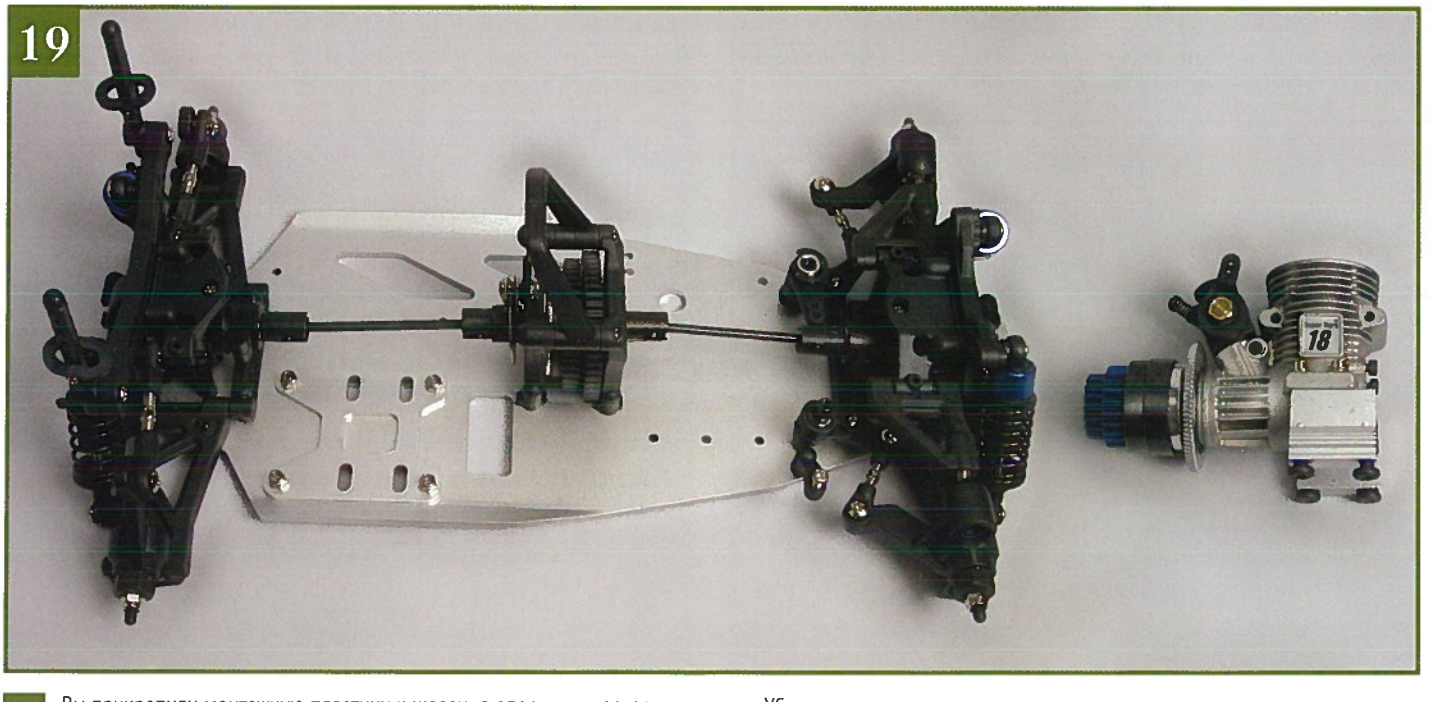
16 Шестигранным ключом окончательно затяните болты так, чтобы опора касалась выступа на картере двигателя.



17 Возьмите левую опору двигателя, два оставшихся болта и стопорные шайбы из сборочного комплекта. Установите и зафиксируйте левую опору двигателя, два оставшихся болта и стопорные шайбы с левой стороны картера двигателя, выполнив те же операции, что и для правой опоры.



18 Шестигранным ключом затяните оба болта крепления левой опоры двигателя.



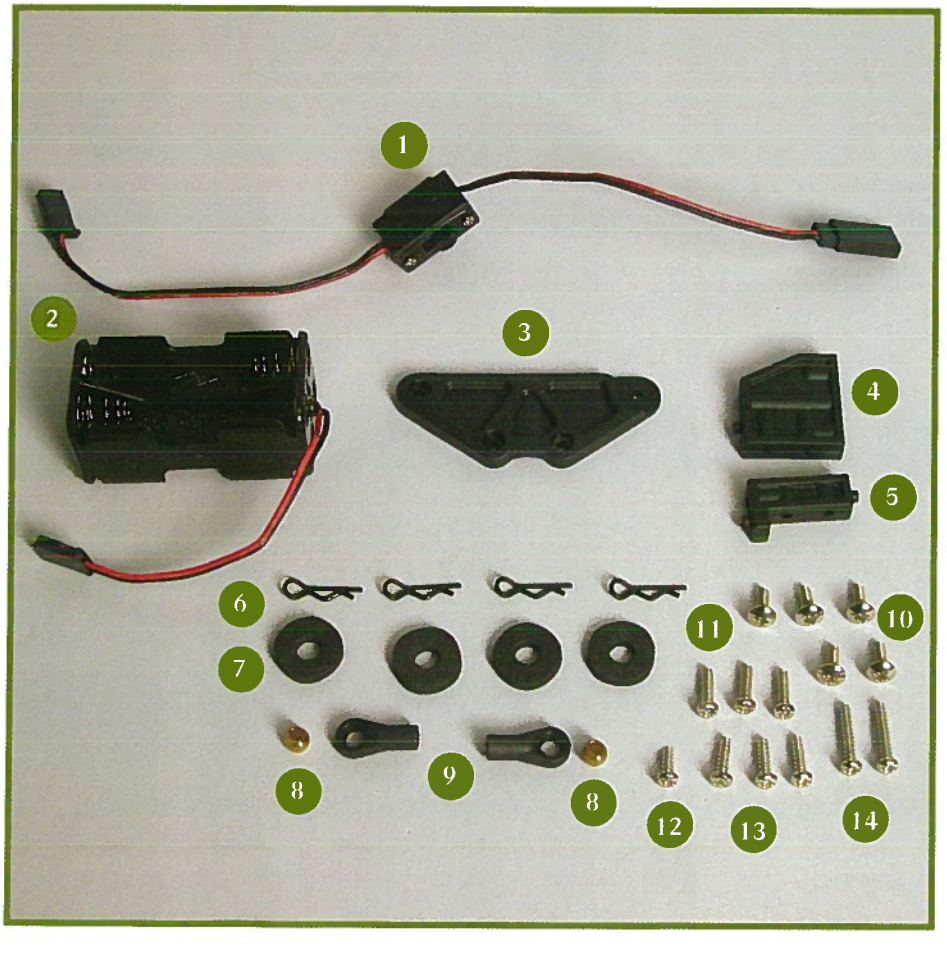
19 Вы прикрепили монтажную пластину к шасси, а опоры – к картеру двигателя. Уберите детали и инструменты в надежное место.

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 сервомашинок – 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.

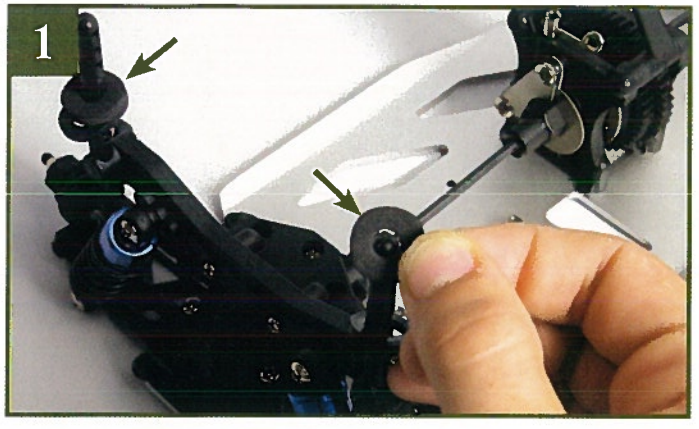


ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

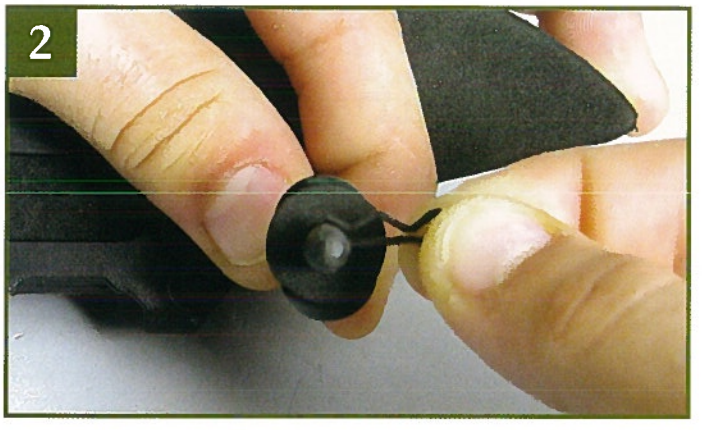
Для сборки вам потребуются:

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

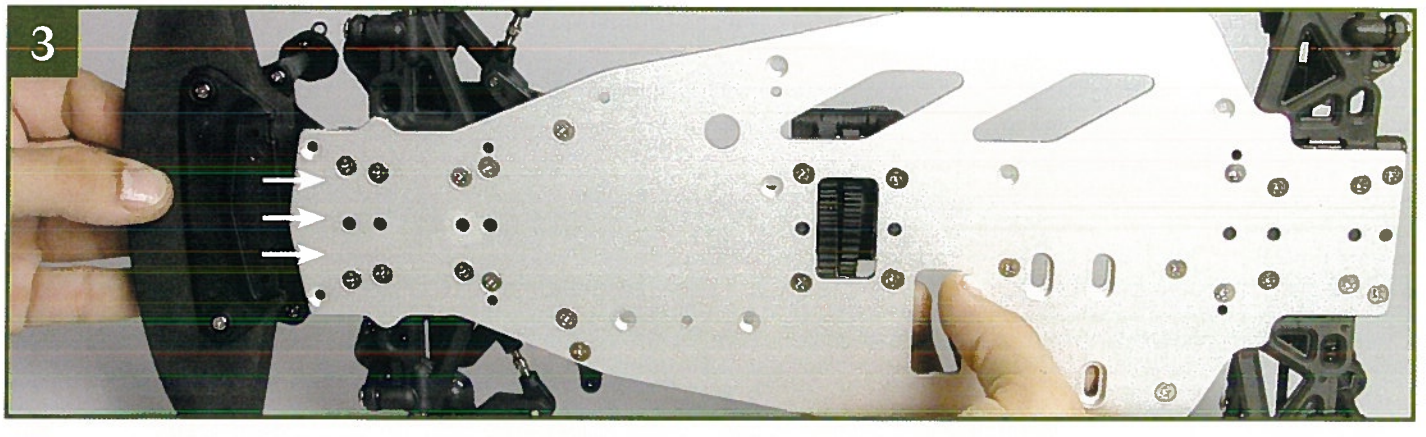
1 Выключатель
2 Бокс для батарей
3 Верхняя пластина рулевой колонки
4 Стойка крепления сервомашинки задняя
5 Стойка крепления сервомашинки передняя
6 Клипса крепления кузова (4 шт.)
7 Прокладка под кузов (4 шт.)
8 Шаровая (2 шт.)
9 Пластиковый наконечник (2 шт.)
10 Винт с полукруглой головкой 3×8 мм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



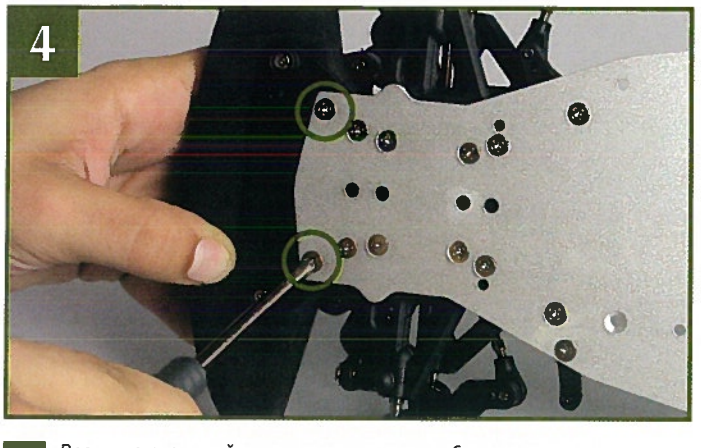
1 Положите вашу модель на рабочий стол. Наденьте две прокладки под кузов на задние стойки кузова.



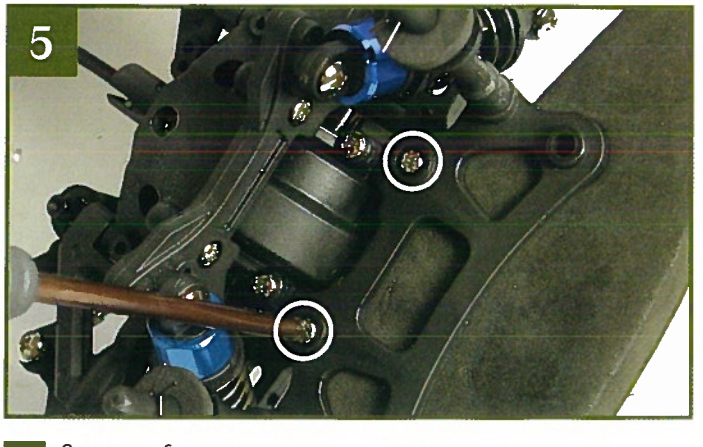
2 Еще две стойки кузова несет передний бампер. Наденьте на них две оставшиеся прокладки под кузов. Используя четыре клипсы, закрепите прокладки на передних и задних стойках.



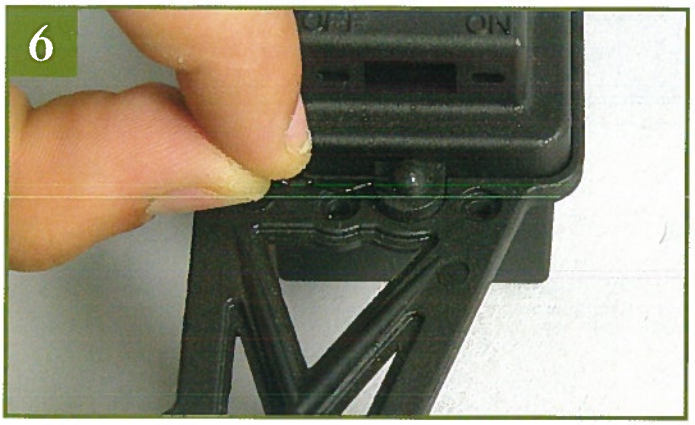
3 Возьмите раму и бампер в сборе и соедините бампер с передней частью рамы, как показано на фото.



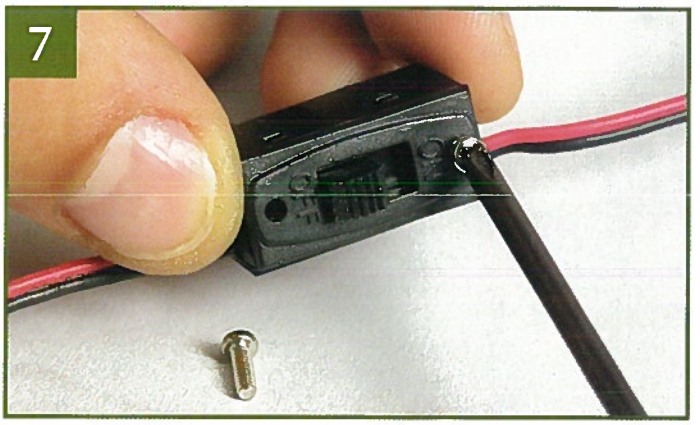
4 Возьмите два потайных самореза с крестообразным шлицем 3×10 мм, полученных с № 20 (стр. 61, деталь 9). Используя отвертку, затяните их в гнездах, обведенных зеленым.



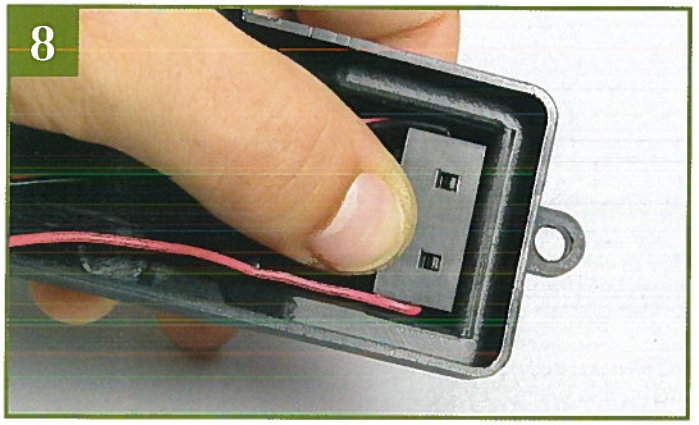
5 Соедините бампер с передним краем рамы при помощи двух саморезов 3×8 мм: один из них вы получили с этим номером (деталь 12), другой – с № 20 (стр. 61, деталь 7).



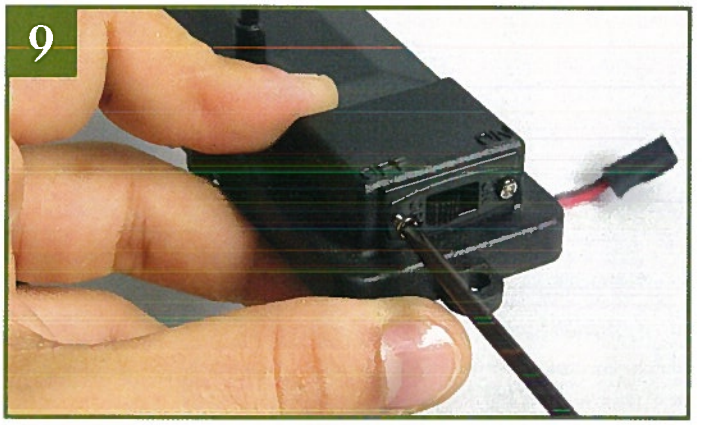
6 Теперь откройте набор радиоплаты, сняв для этого запирающие клипсы и убрав их в надежное место.



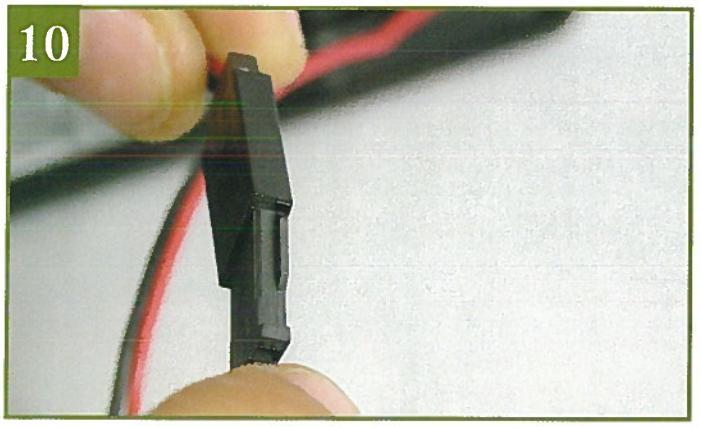
7 Возьмите выключатель и, используя малую крестовую отвертку, снимите винты с его лицевой части.



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

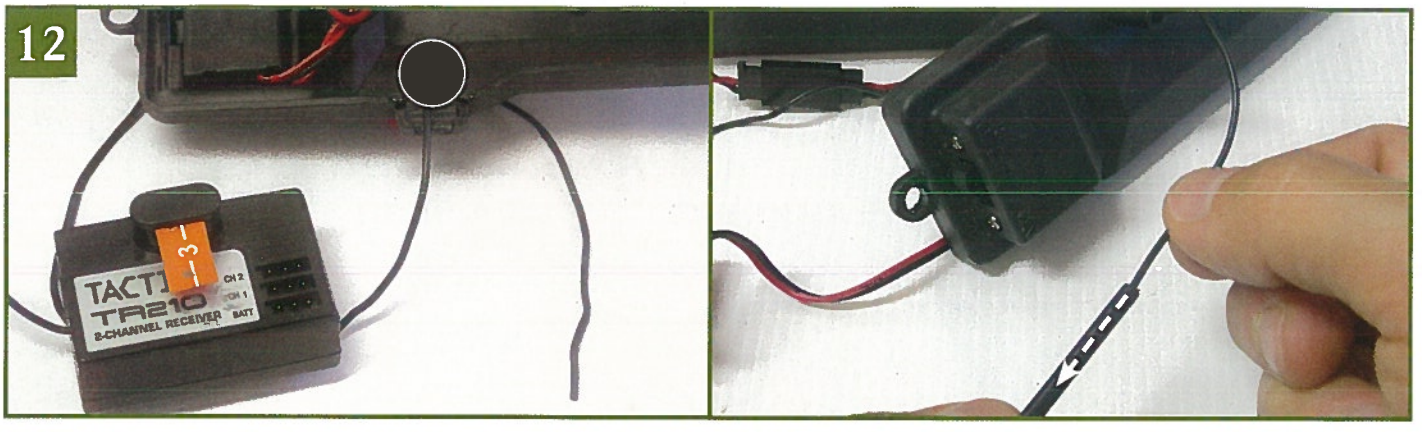


9 Удостоверившись в правильности сборки, зафиксируйте выключатель при помощи малой крестовой отвертки.



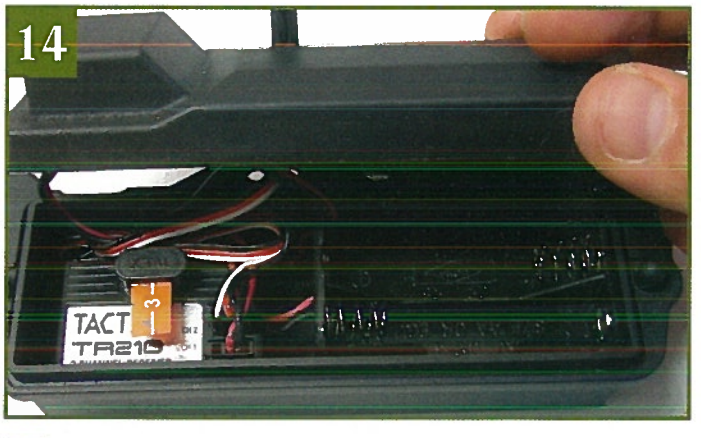
10 Соедините выключатель с боксом для батарей и положите бокс в набор радиоплаты.

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

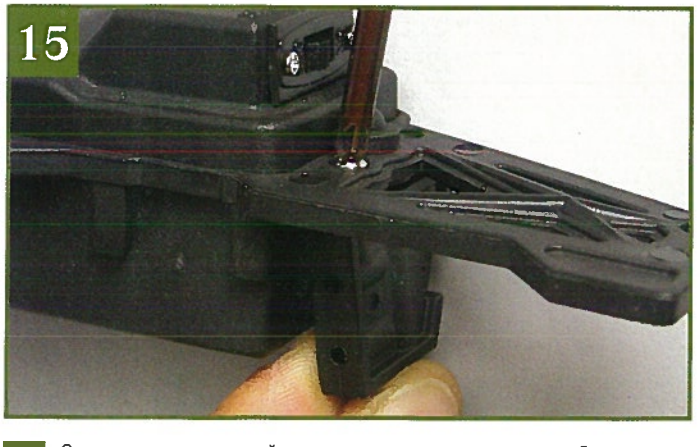


12 Вставьте провод антенны ресивера во внутреннее отверстие на крышке набора радиоплаты (слева). Затем заведите его в трубку антенны (справа), прилагавшуюся к № 8. ВНИМАНИЕ! Не обрезайте лишнюю часть провода!

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

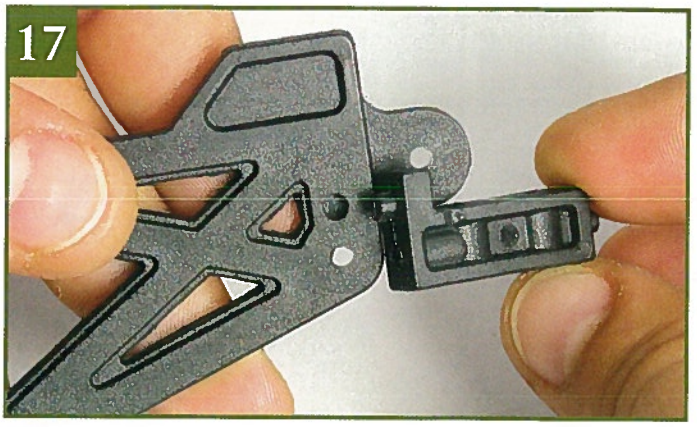


14 Положите ресивер обратно в набор радиоплаты. Осторожно сверните провода. Закройте крышку набора радиоплаты, поставив на место заднюю клипсу.

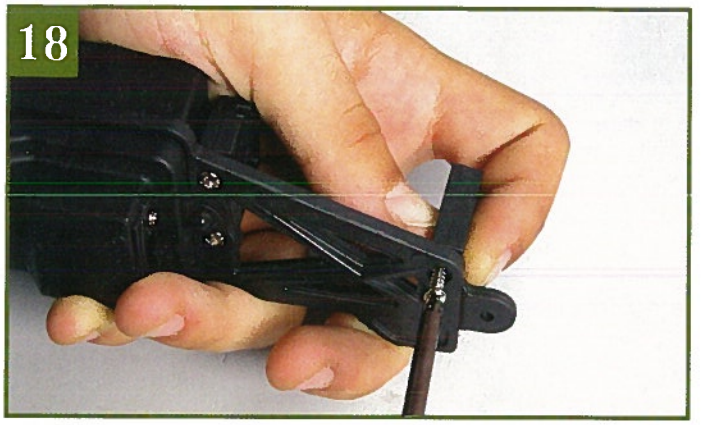


15 Соедините заднюю стойку крепления сервомашинки с набором радиоплаты так, как показано на фото. Закрепите соединение при помощи самореза 3×10 мм.

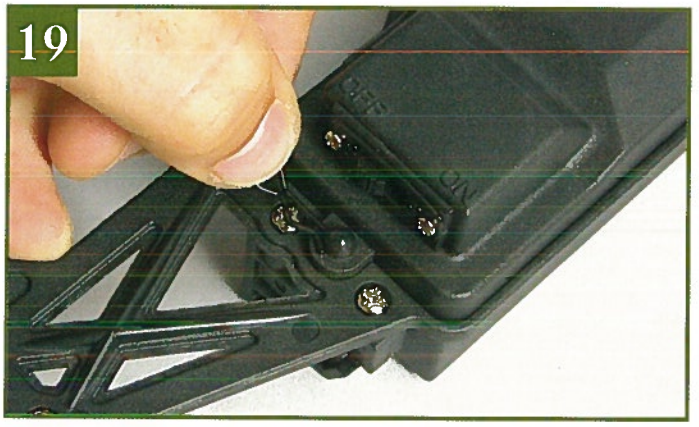
16 Используя второй саморез 3×10 мм, завершите соединение между задней стойкой крепления сервомашинки и набором радиоплаты.



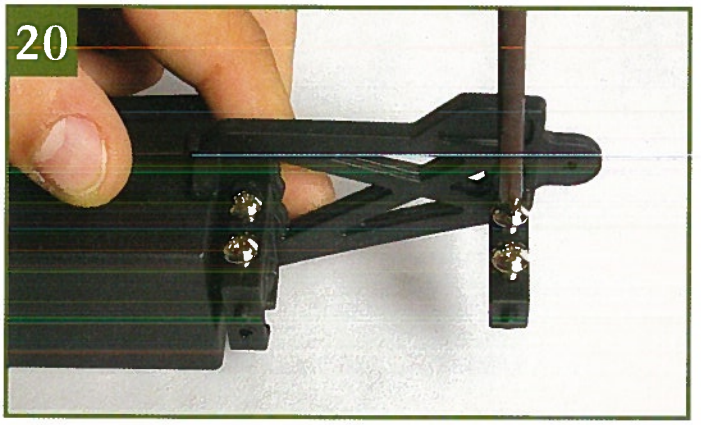
17 На фото показано правильное соединение между передней стойкой сервомашинки и набором радиоплаты.



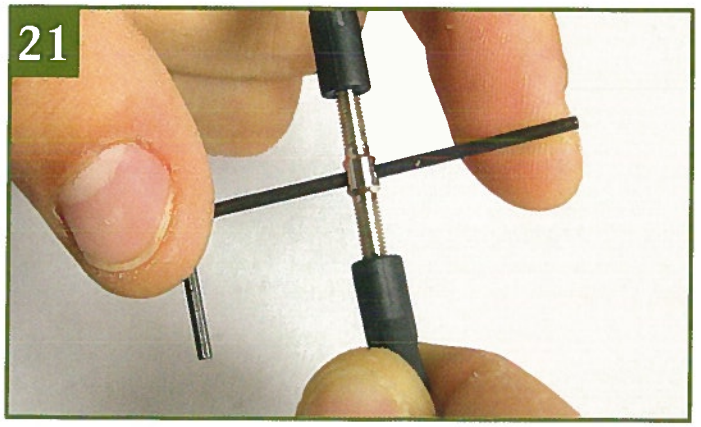
18 Соединив детали, вставьте и затяните саморез 3×10 мм, заведя его в соответствующее отверстие.



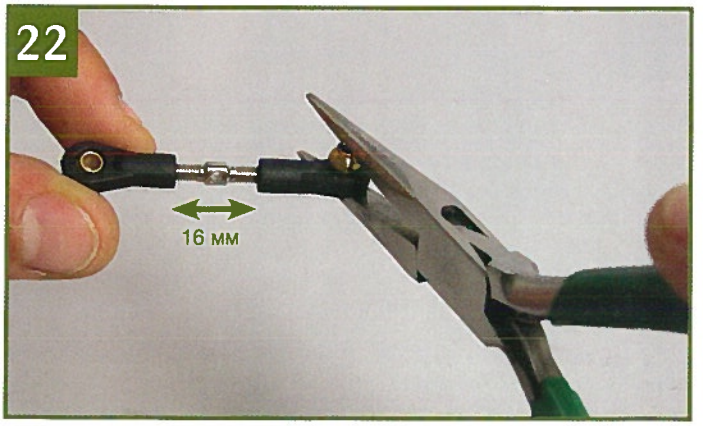
19 Теперь вы можете поставить на место переднюю запирающую клипсу набора радиоплаты.



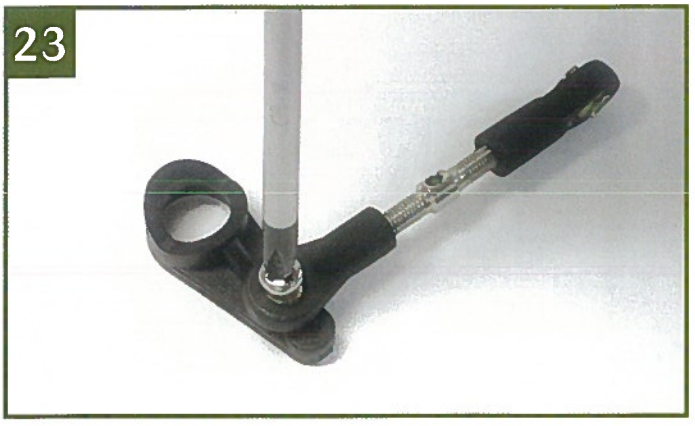
20 Возьмите четыре винта с полукруглой головкой и наживите их в отверстия на стойках сервомашинки.



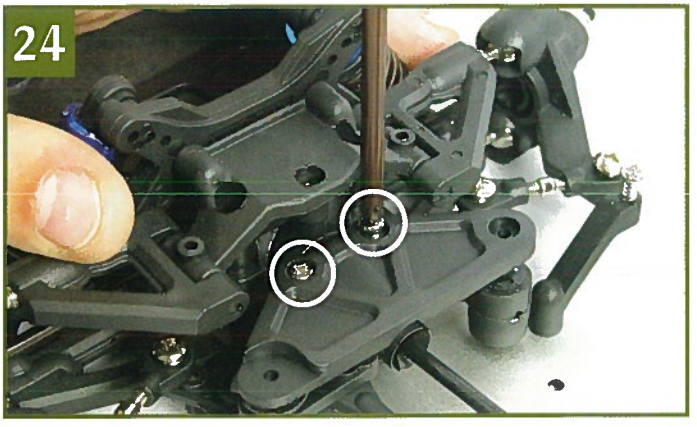
21 Возьмите тягу севромашинки, прилагавшуюся к № 40, и навинтите на нее два пластиковых наконечника.



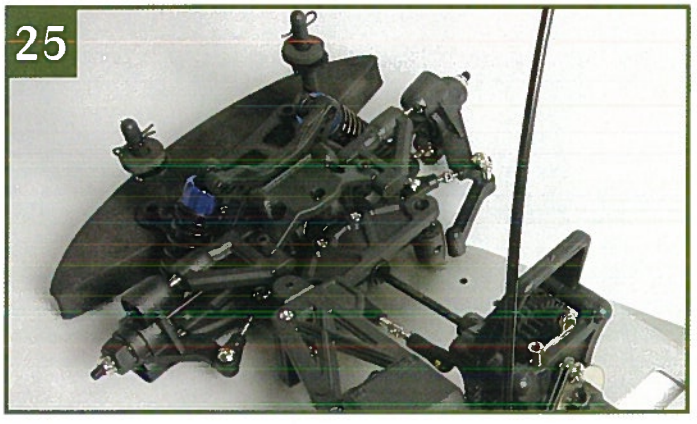
22 Вставьте шаровые в отверстия в пластиковых наконечниках. Расстояние между внутренними концами пластиковых наконечников должно составлять около 16 мм.



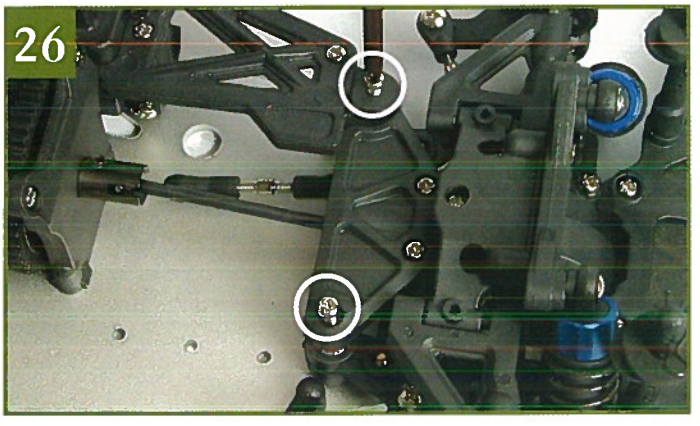
23 Разберите левую сторону рулевой колонки, сняв клипсу и пружину. Подсоедините конец тяги к качалке рулевой колонки А (см. № 42, деталь 6), используя винт 3×10 мм. Внимательно сверьтесь с фото.



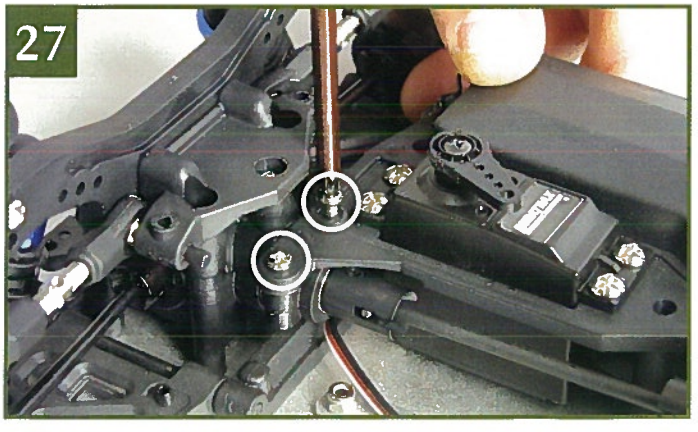
24 Снова соберите рулевую колонку, следуя инструкции из № 42 (стр. 136–140). Установите верхнюю пластину в указанное положение и вставьте в нее два самореза 3×15 мм, обведенные красным.



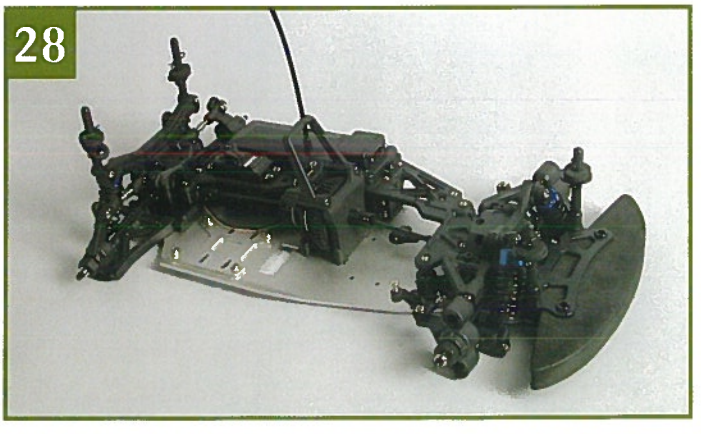
25 На фото вверху показано текущее состояние вашей модели. Удостоверьтесь, что все функционирует должным образом, прежде чем перейти к следующей стадии.



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



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

Завершение сборки карбюратора и набора радиоплаты. Подключение топливопровода

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

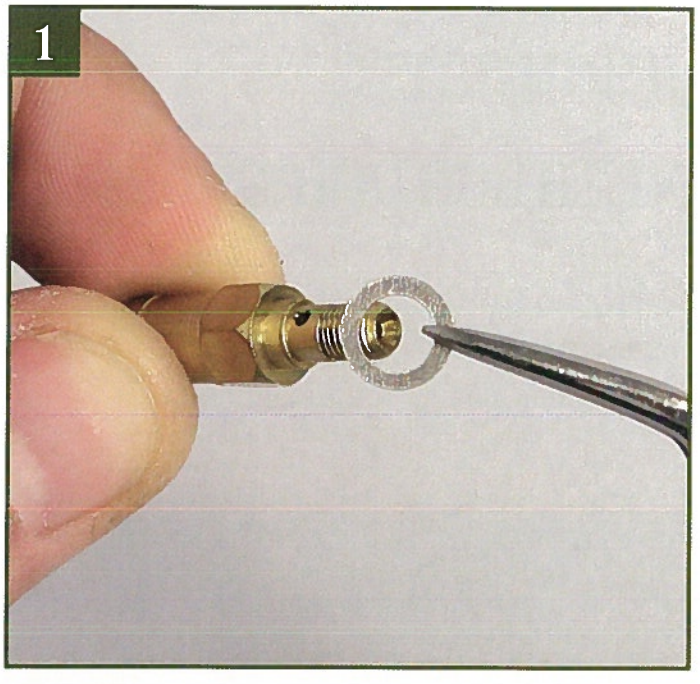
С этим выпуском вы получили шесть новых деталей вашей радиоуправляемой модели – топливопровод, топливный штуцер, иглу настройки количества смеси, втулку клапана иглы настройки количества смеси и две шайбы. Этот этап достаточно сложный, поэтому мы рекомендуем вам в точности следовать указаниям и внимательно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

1 Топливопровод
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

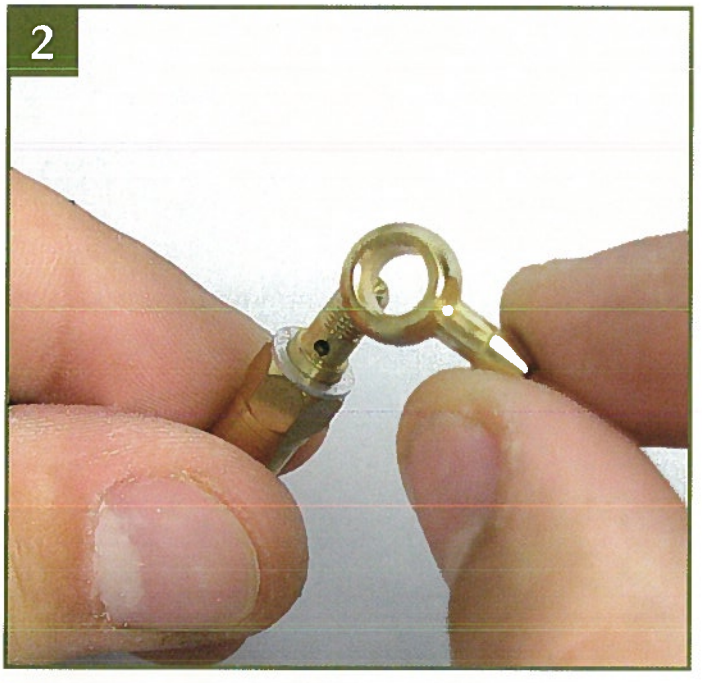
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

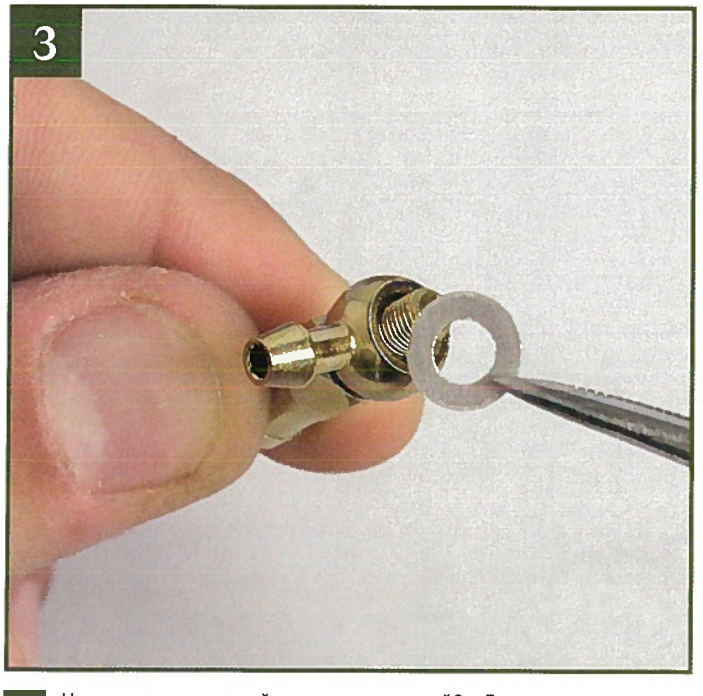
- ДЛИННОГУБЦЫ
- ШЛИЦЕВАЯ ОТВЕРТКА
- РОЖКОВЫЙ КЛЮЧ 7 ММ
- СКЛАДНОЙ МЕТР ИЛИ РУЛЕТКА
- ОБОЙНЫЙ НОЖ
- БАТАРЕЙКИ АА (12 ШТ.)



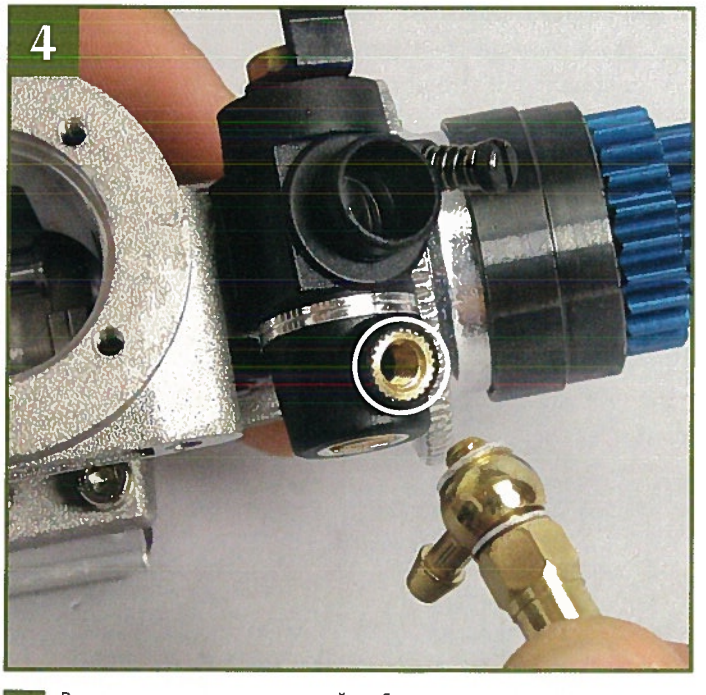
1 Возьмите втулку клапана иглы настройки количества смеси. Используя длинногубцы, наденьте на конец втулки с резьбой шайбу 0,6×5,1×7,5 мм.



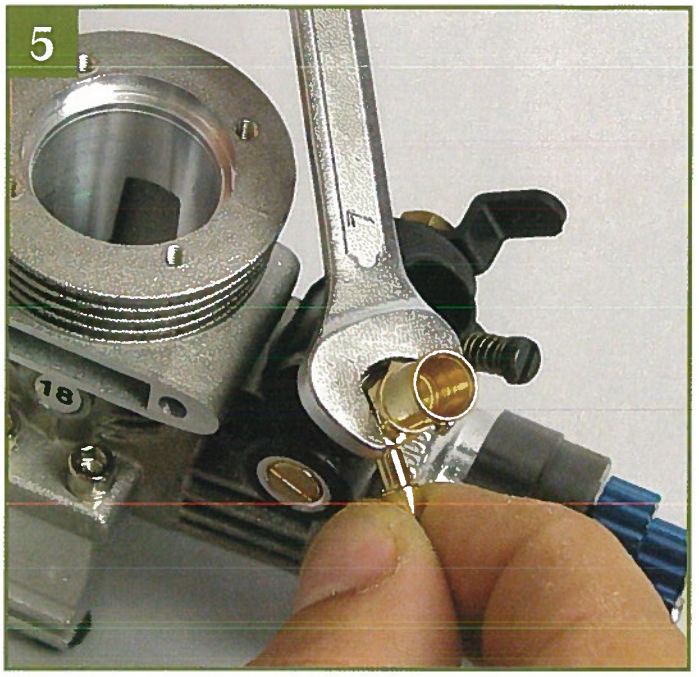
2 Затем наденьте на тот же конец втулки клапана иглы настройки количества смеси топливный штуцер и доведите его до установленной шайбы.



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

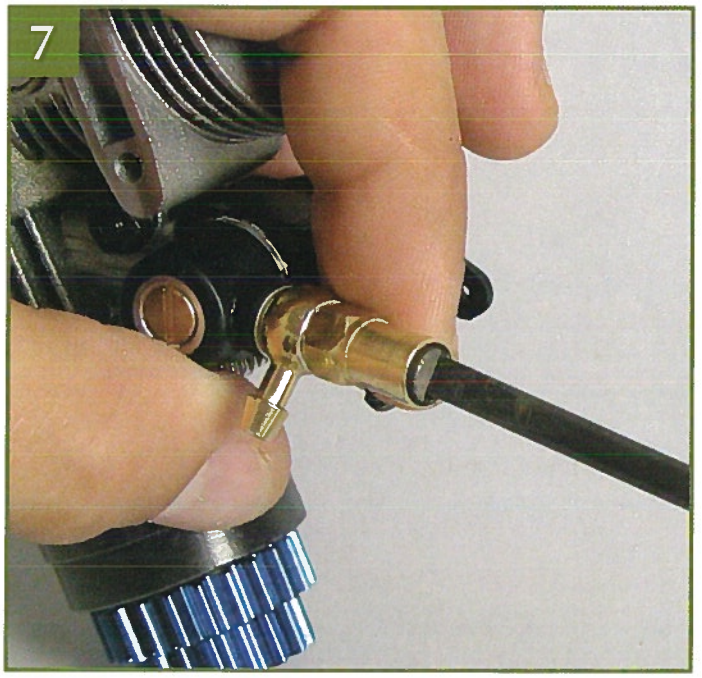


4 Возьмите двигатель, на который вы будете устанавливать втулку клапана иглы настройки количества смеси. Белым на фото обведено место, куда устанавливается игла в сборе.

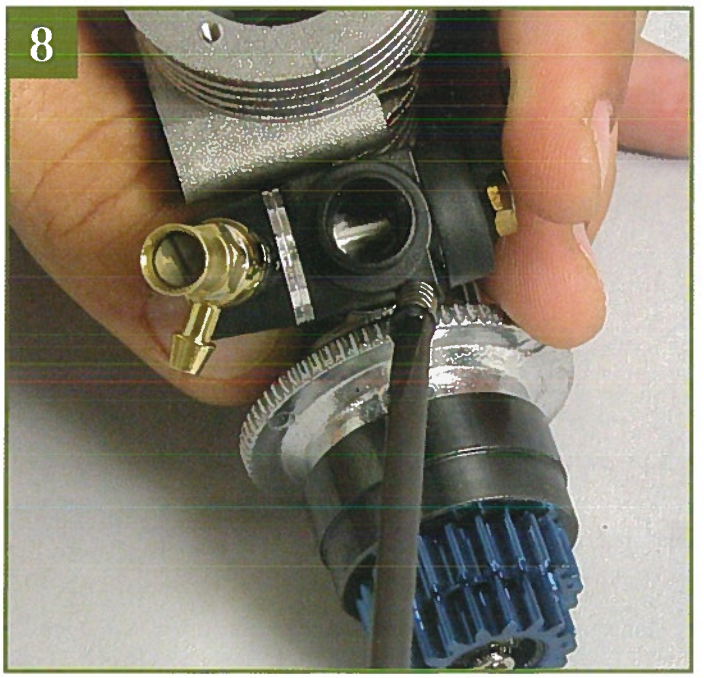


5 Завинтите втулку клапана иглы настройки количества смеси вручную. Затем с помощью рожкового ключа затяните ее до упора. Топливный штуцер лучше направить к передней стороне двигателя.

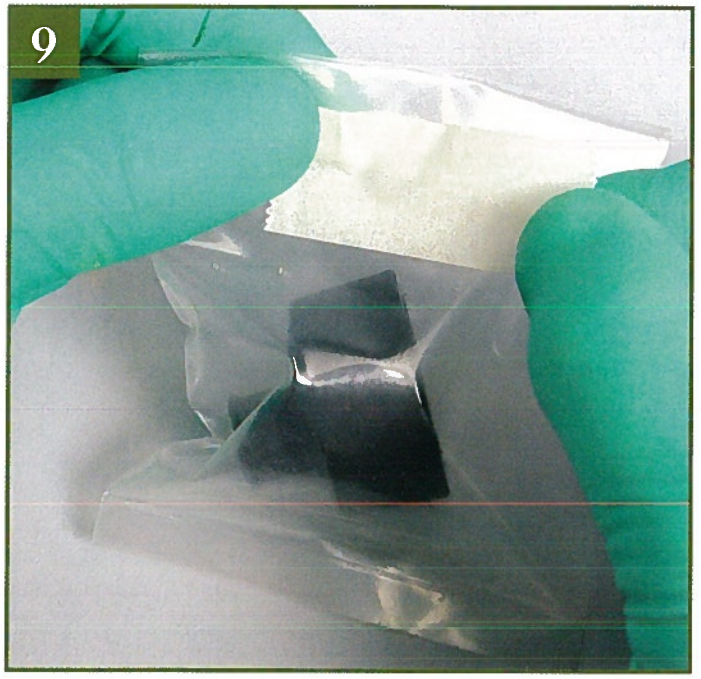
6 Установите иглу настройки количества смеси в отверстие на втулке клапана, снабженное резьбой. Будьте осторожны, чтобы не повредить кончик иглы.



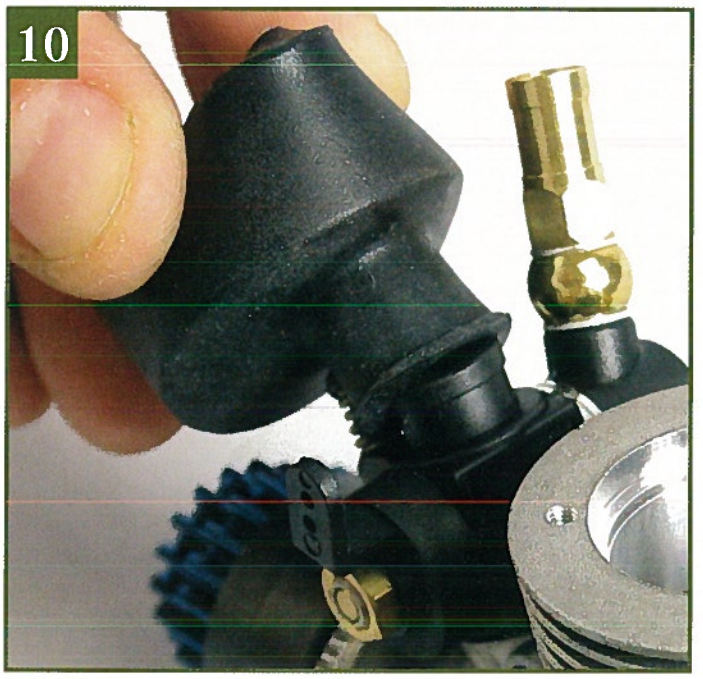
7 Затяните иглу до упора, но без усилия, после чего ослабьте ее на два оборота. Точную регулировку иглы настройки количества смеси мы выполним позднее, на этапе пробного запуска.



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

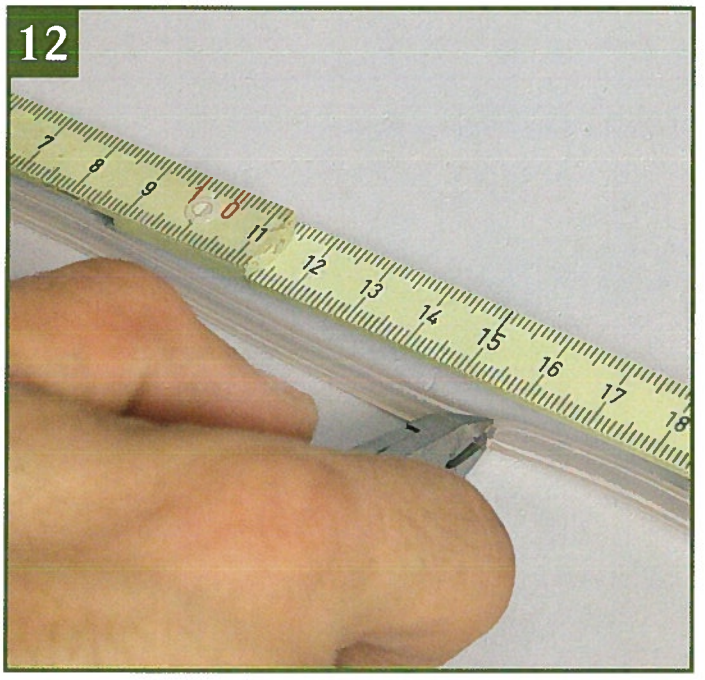


9 Возьмите воздушный фильтр, который вы собрали с № 12 (стр. 33-34).

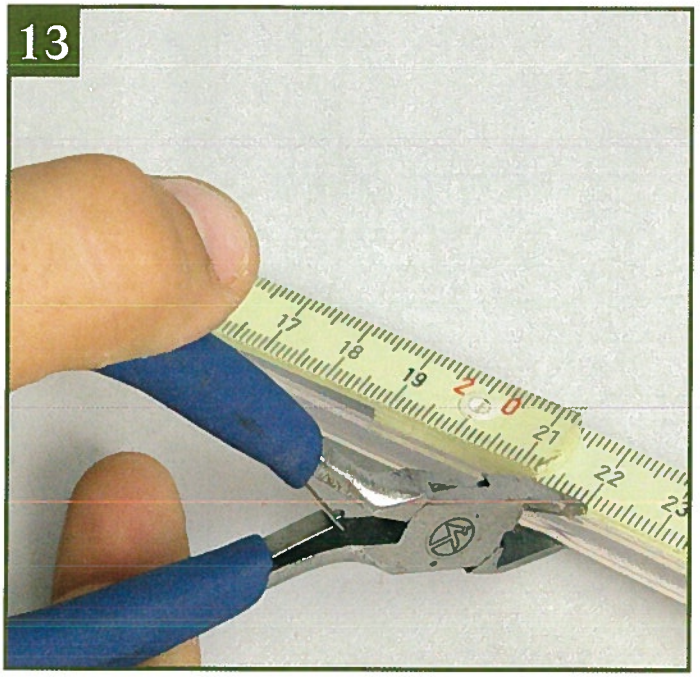


10 Растянув резину, наденьте воздушный фильтр на отверстие в верхней части карбюратора.

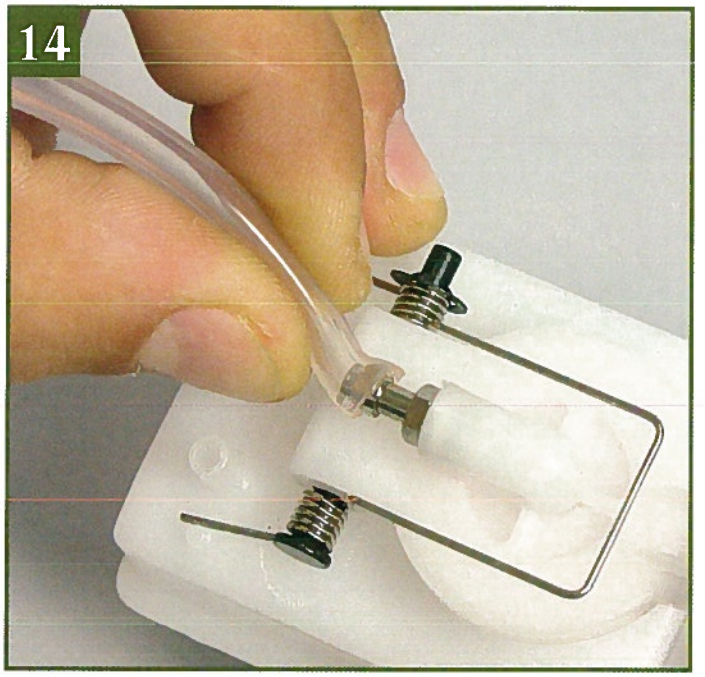
11 На фото показано правильное расположение воздушного фильтра. Прежде чем перейти к следующему шагу, удостоверьтесь, что вы все сделали правильно.



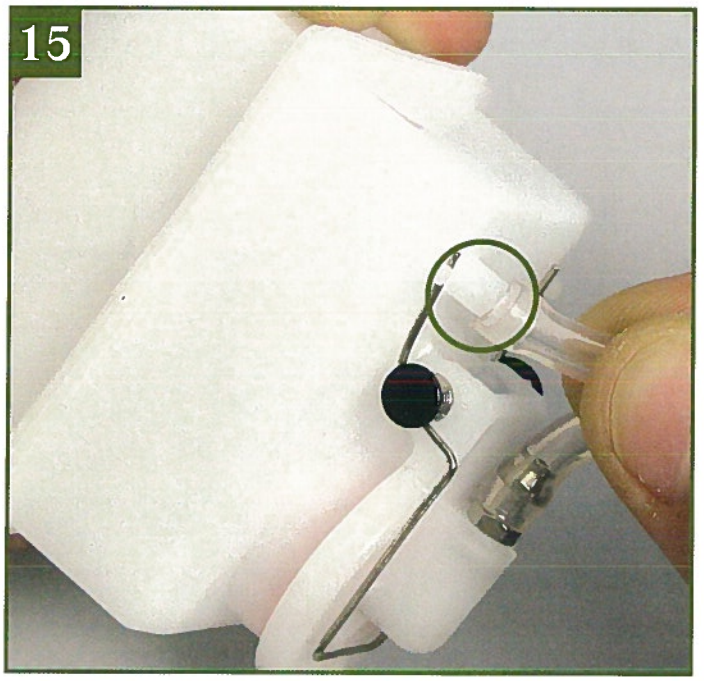
12 Используя складной метр или рулетку, отмерьте 15 см силиконовой трубки (деталь 1) и отрежьте их.



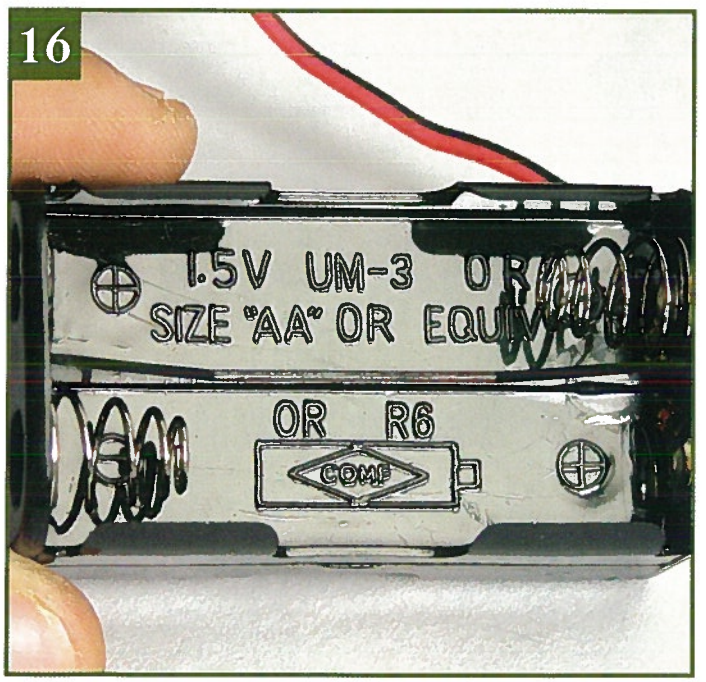
13 Затем отрежьте второй кусок трубки длиной 22 см. Воспользуйтесь для этой цели острым ножом или кусачками.



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 АА (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.

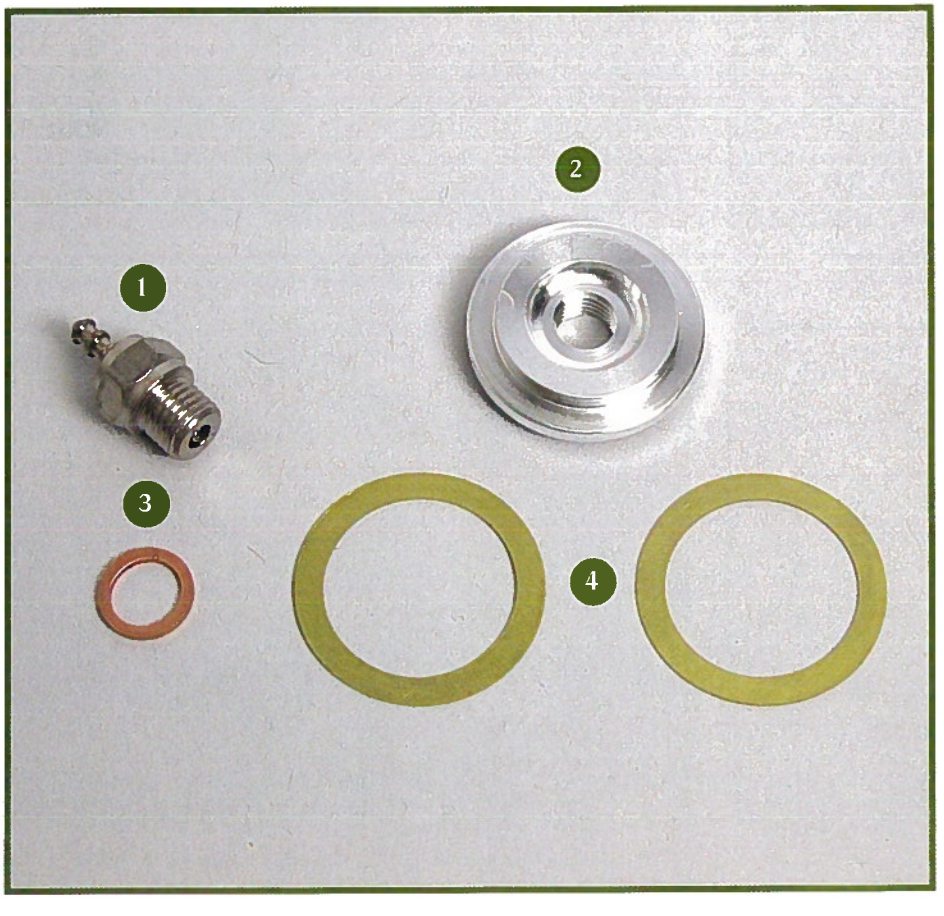
19 Установите батареи в отделение, вставляя их одну за другой.

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

Завершение сборки двигателя

Камера сгорания двигателя вашей радиоуправляемой модели Mercedes DTM закрыта сверху специальной крышкой, которая предназначена, в том числе, и для передачи тепла на головку двигателя. Две прокладки регулируют объем камеры сгорания, изменяют степень сжатия и производительность двигателя вашей радиоуправляемой модели.

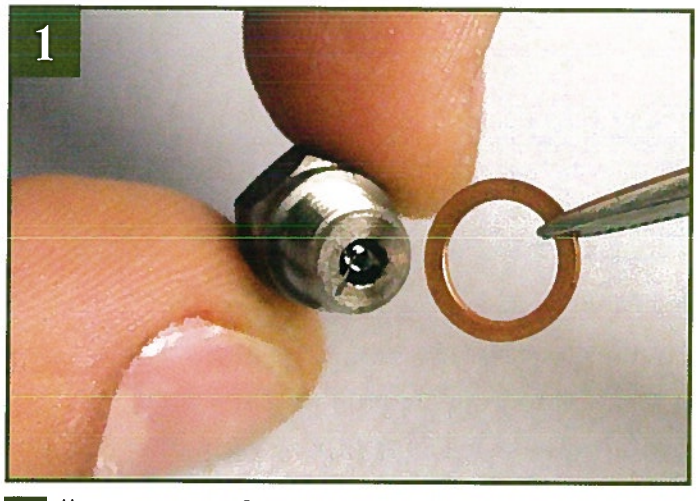
С этим выпуском вы получили пять новых деталей, необходимых для завершения сборки вашего двигателя Super Tigre DTX 18. Это свеча накаливания, верхняя крышка камеры сгорания, медная прокладка под свечу и две латунных прокладки регулировки объема камеры сгорания. Данный этап сборки очень прост. Однако мы советуем вам, как всегда, в точности следовать инструкции и внимательно сверяться с фотографиями. Кроме того, напоминаем, что сборку двигателя следует производить на идеально чистой поверхности.



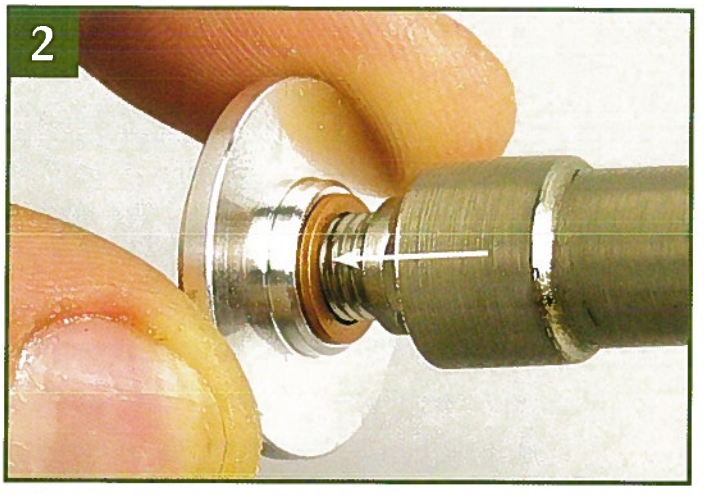
1 Свеча накаливания
2 Верхняя крышка камеры сгорания
3 Медная прокладка под свечу
4 Латунная прокладка регулировки объема камеры сгорания (2 шт.)

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

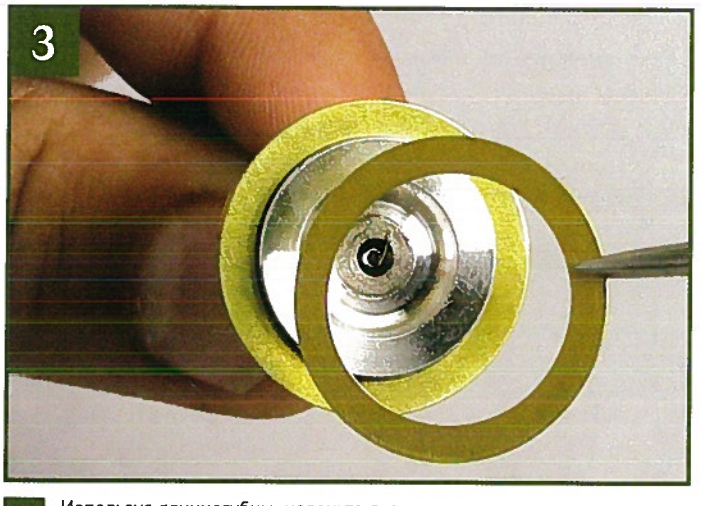
Для сборки вам потребуются:
- **ДЛИННОГУБЦЫ**
- **МАЛЯРНЫЙ СКОТЧ**
- **СВЕЧНОЙ КЛЮЧ**



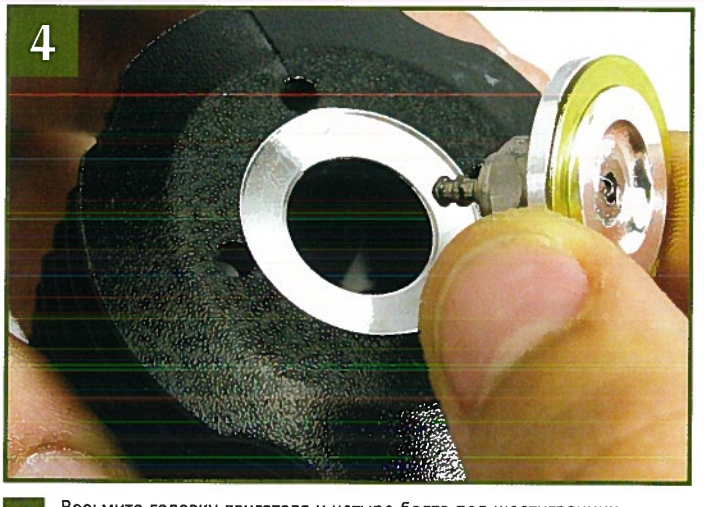
1 Используя длинногубцы, наденьте медную прокладку на нижний конец свечи накаливания.



2 Затем наденьте на свечу свечной ключ и ввинтите ее в верхнюю крышку камеры сгорания, как показано на фото.



3 Используя длинногубцы, наденьте две латунных прокладки регулировки объема камеры сгорания на обратную сторону верхней крышки камеры сгорания.



4 Возьмите головку двигателя и четыре болта под шестигранник, полученные вами с № 56. Внимательно сверьтесь с фото, после чего установите верхнюю крышку камеры сгорания на головку двигателя.

5 Проведите предварительную установку четырех болтов в отверстия головки двигателя. Это поможет вам не потерять их.

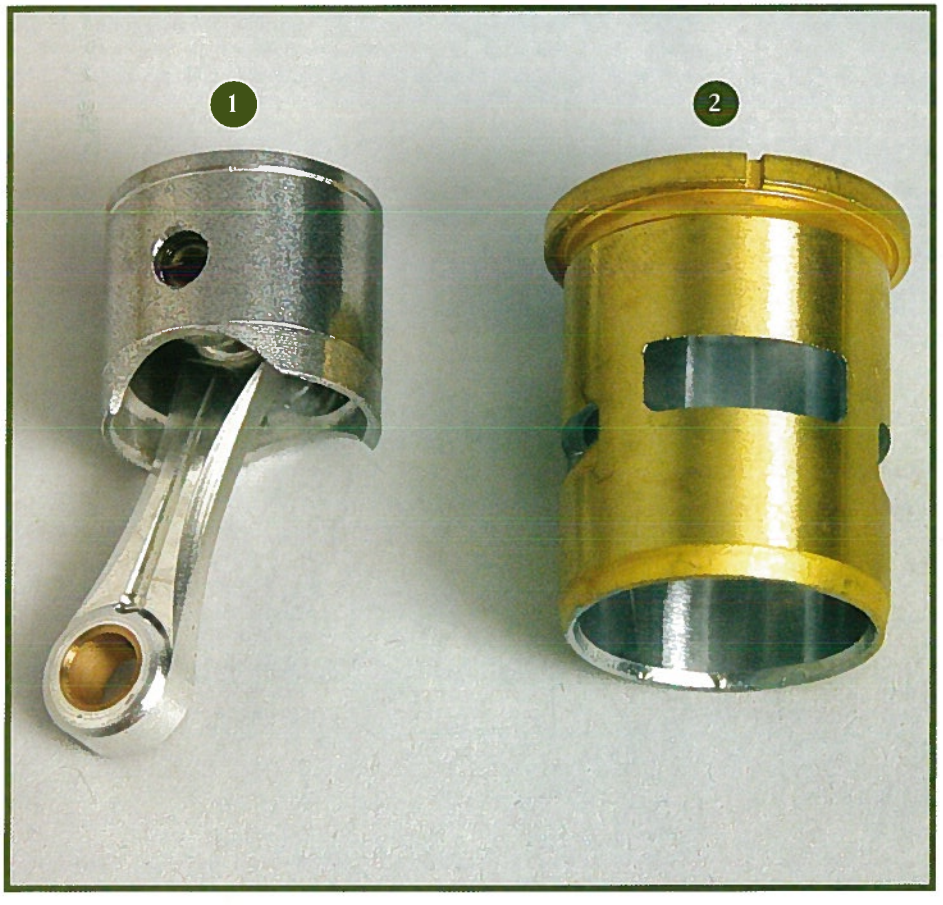
6 Воспользуйтесь двумя полосками малярного скотча, чтобы прикрепить детали к головке двигателя. Уберите инструменты и детали в надежное место.

Установка гильзы цилиндра и поршня с шатуном в картер

Принцип работы двигателя внутреннего сгорания заключается в преобразовании вертикального попеременного движения вверх-вниз поршня цилиндра в крутящий момент. Чтобы ваш двигатель функционировал максимально эффективно, необходимо идеально подогнать детали.

С этим выпуском вы получили гильзу цилиндра и поршень с шатуном. Эти детали помогут вам лучше понять, как устроен двигатель вашей радиоуправляемой модели. Они выполнены из металла и прошли высокоточную обработку, поэтому обращаться с ними следует крайне бережно.

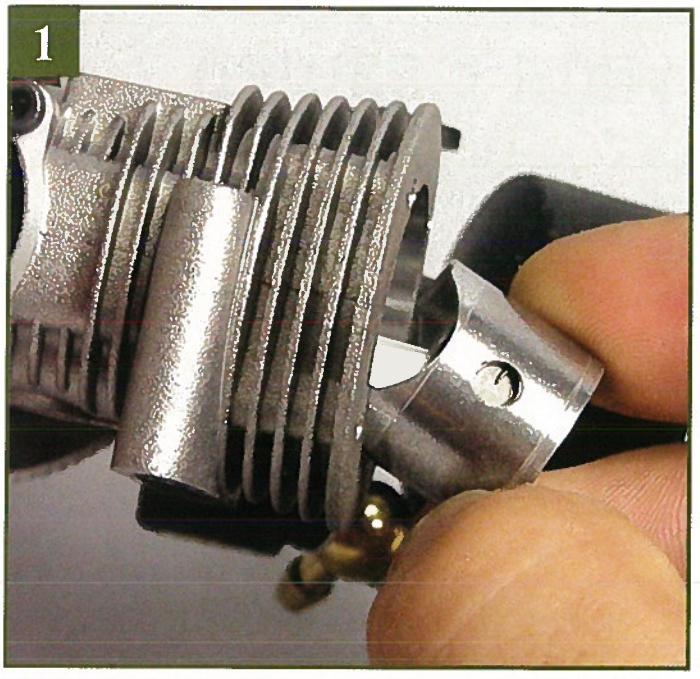
Обратите внимание: гильза цилиндра имеет коническое сечение, обеспечивающее необходимое сжатие. Если вы попробуете продвинуть вручную поршень в гильзе, вы увидите, что он остановится в ее верхней точке. Это не ошибка, а, напротив, свидетельство того, что комплект цилиндр/поршень откалиброван правильно.



1 Поршень и шатун
2 Гильза цилиндра

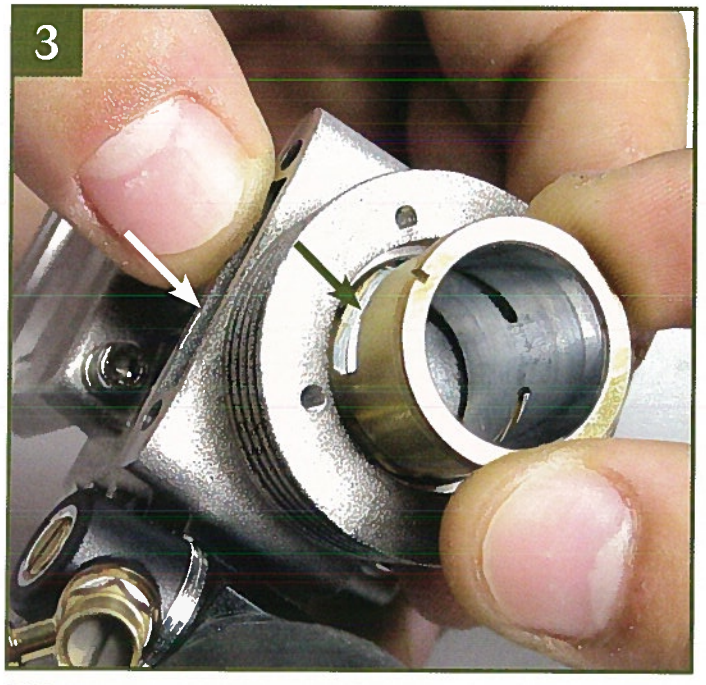
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:
- ДЛИННОГУБЦЫ
- МАЛЯРНЫЙ СКОТЧ
- СВЕЧНОЙ КЛЮЧ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ



1 Возьмите картер двигателя и вставьте в него поршень так, чтобы шатун смотрел вперед.

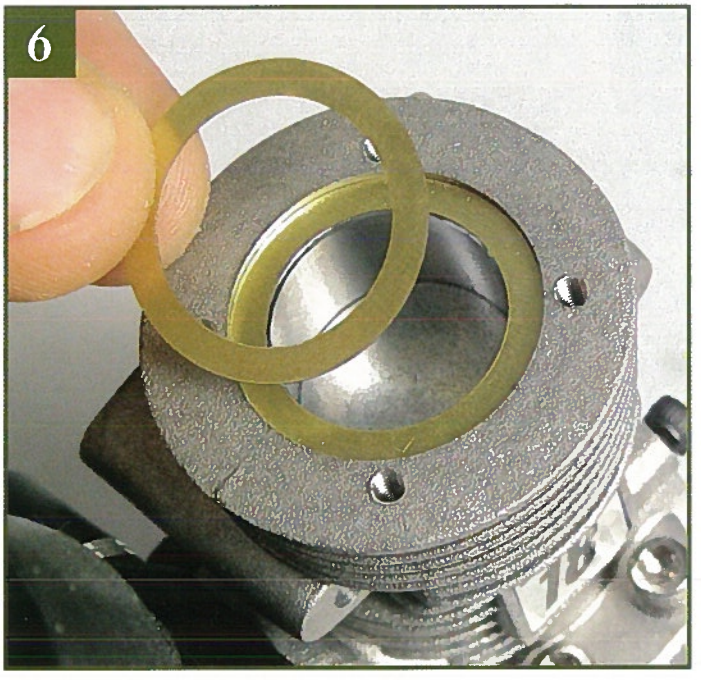
2 Используя длинногубцы, соедините шатун со штифтом коленного вала. Обратите внимание: гладкая сторона шатуна должна смотреть наружу, а сторона с желобком – внутрь двигателя (см. пункт 12).



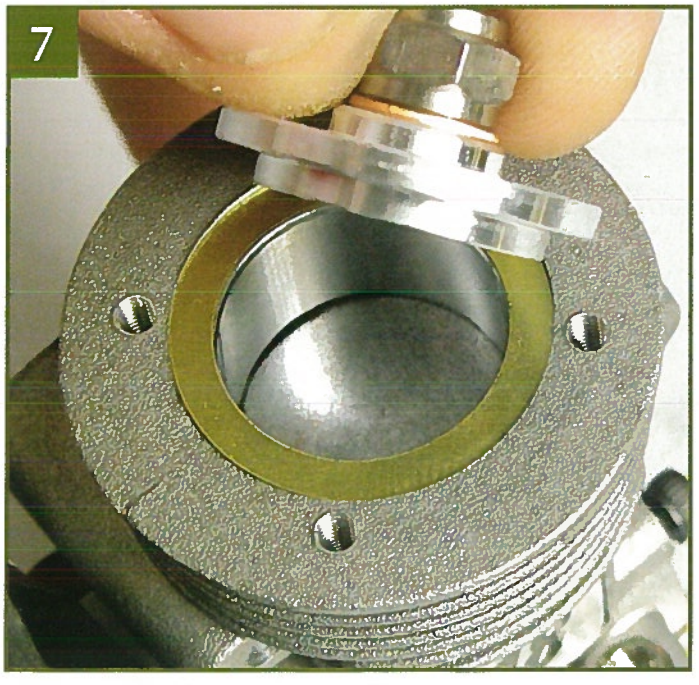
3 Вставьте гильзу цилиндра в картер двигателя так, чтобы выхлопное отверстие гильзы (обозначенное зеленой стрелкой) совпало с выхлопным отверстием картера (обозначенным белой стрелкой).

4 Сориентируйтесь по желобку (см. белый кружок на фото), чтобы правильно выставить гильзу цилиндра относительно картера.

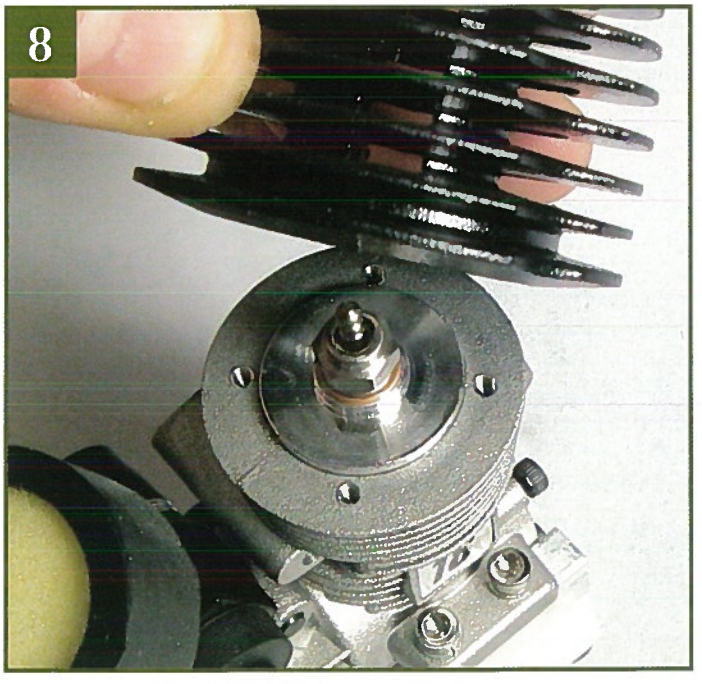
5 Возьмите головку двигателя. В № 61 (стр. 216) вы произвели предварительную сборку верхней крышки камеры сгорания, прокладок регулировки объема камеры сгорания, свечи накаливания и болтов.



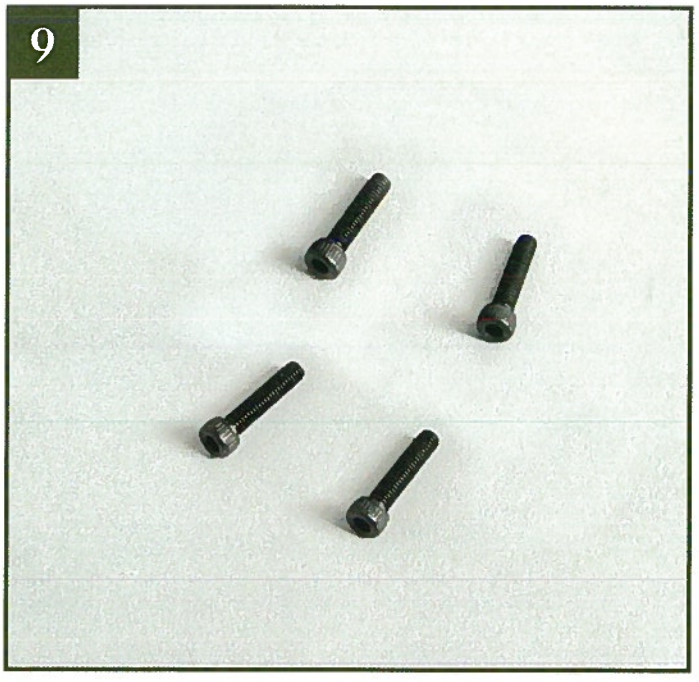
6 Снимите бумажный скотч с головки двигателя и извлеките предустановленные части. Установите две латунные прокладки регулировки объема камеры сгорания на гильзу цилиндра.



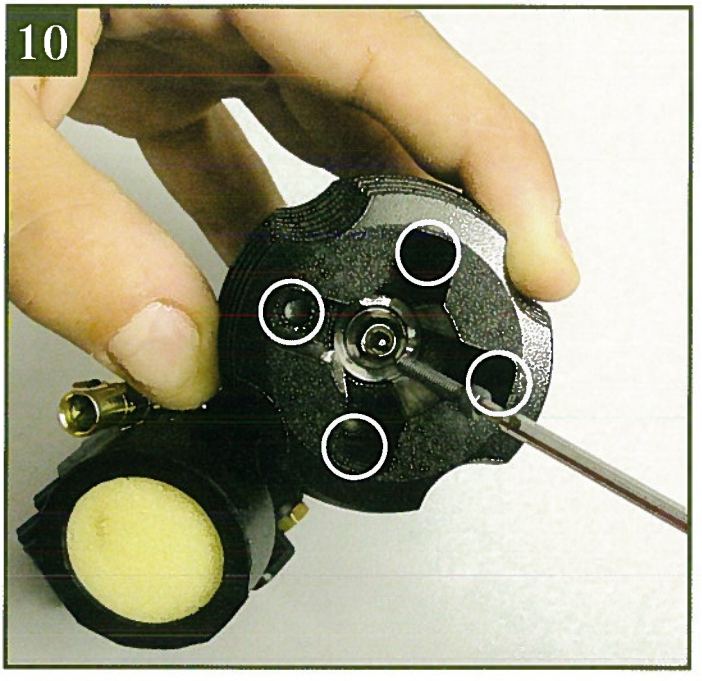
7 На фото показано правильное положение верхней крышки камеры сгорания (с установленной свечой сгорания) при установке на гильзу цилиндра.



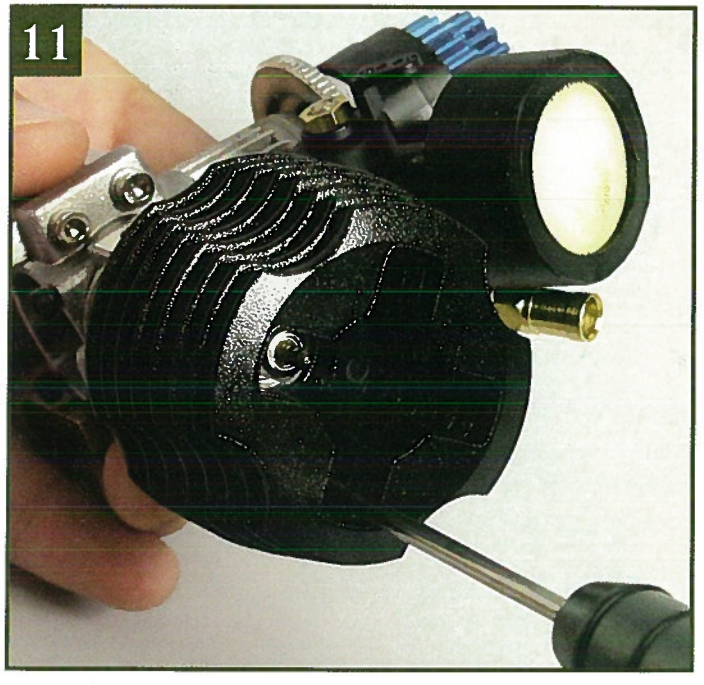
8 Теперь возьмите головку двигателя. Установите ее на верхнюю крышку камеры сгорания так, чтобы совместить крепежные отверстия с отверстиями в картере.



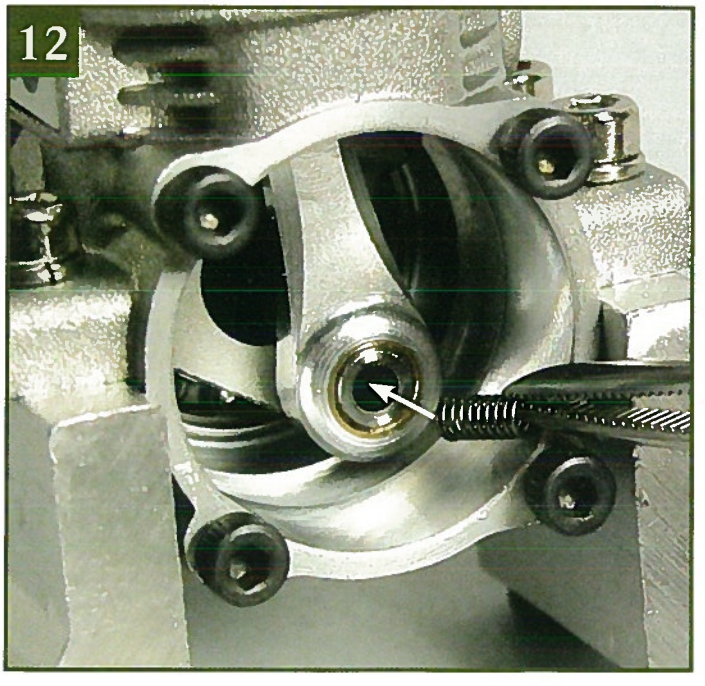
9 Используйте четыре болта с головкой под шестигранник, прилагавшиеся к № 56, чтобы закрепить головку двигателя.



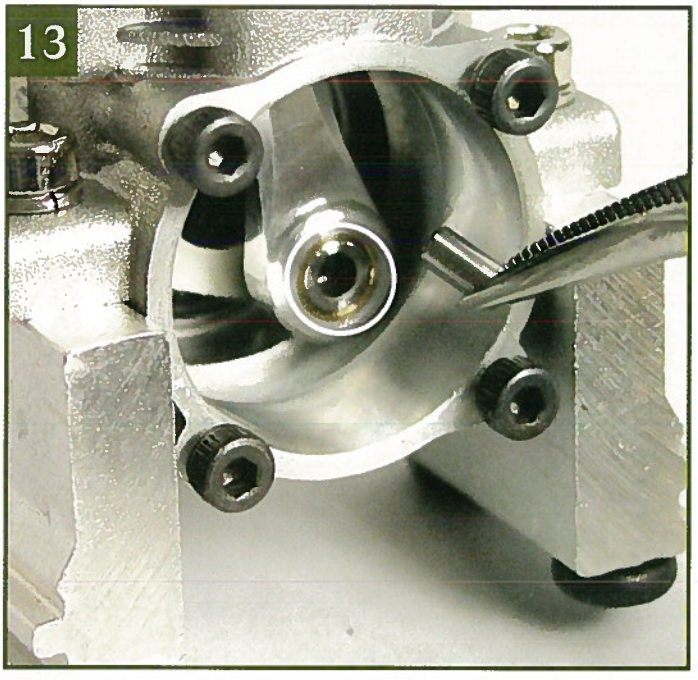
10 При помощи шестигранного ключа установите первый болт в одно из четырех отверстий головки (обведено белым).



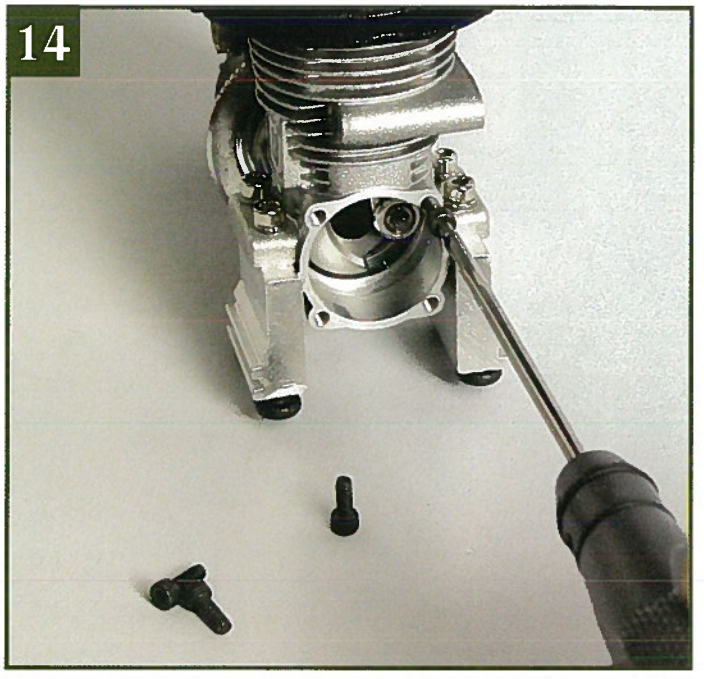
11 Повторите эту операцию с тремя оставшимися болтами. Затяните их до упора крест-накрест.



12 Возьмите пружину, полученную с № 43 (деталь 2 из перечня на стр. 141), и с помощью длинногубцев установите ее в отверстие штифта шатуна.



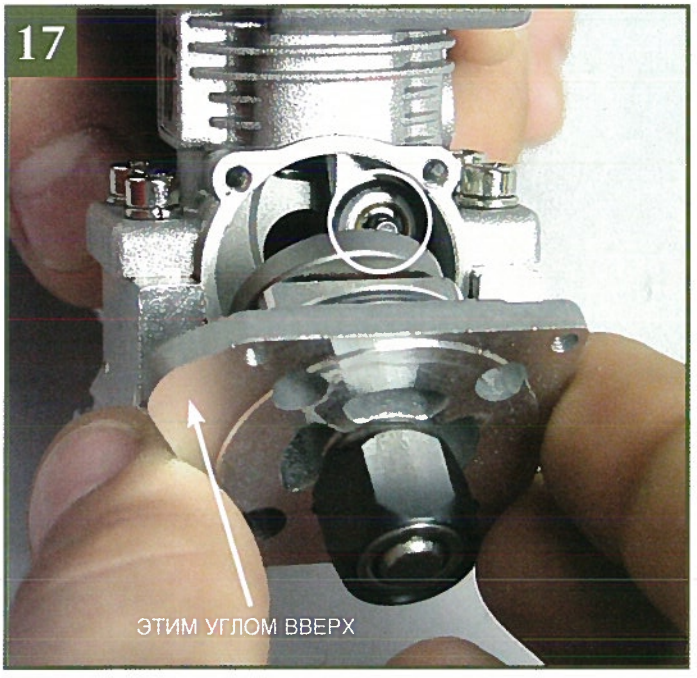
13 С № 43 вы получили штифт (деталь 3 из перечня на стр. 141). Установите его в отверстие шатуна на пружину.



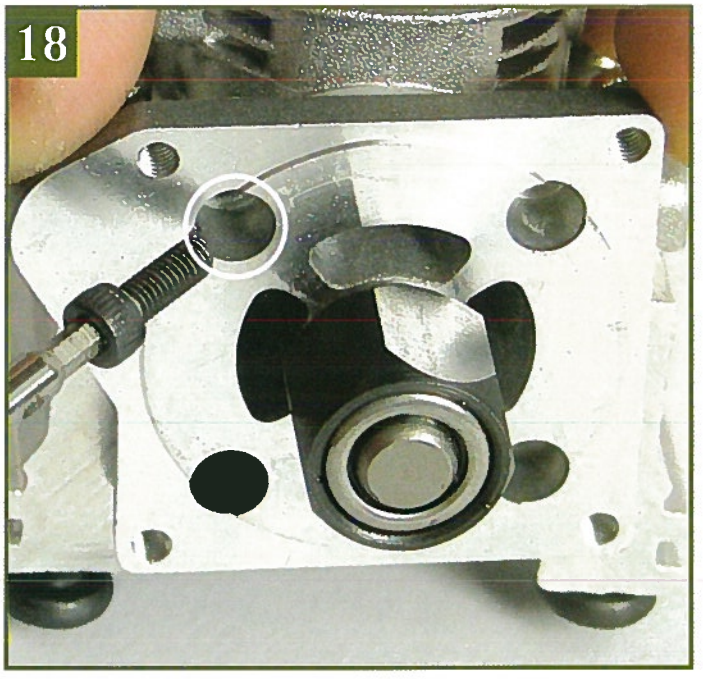
14 Отвинтите четыре болта с задней стороны двигателя, временно установленные вами в № 47 (стр. 154). Они понадобятся вам, чтобы установить заднюю крышку двигателя.

15 Сняв односторонний подшипник, который вы временно установили в № 47, вставьте вал стартера в заднюю крышку. Обратите внимание на правильное положение деталей.

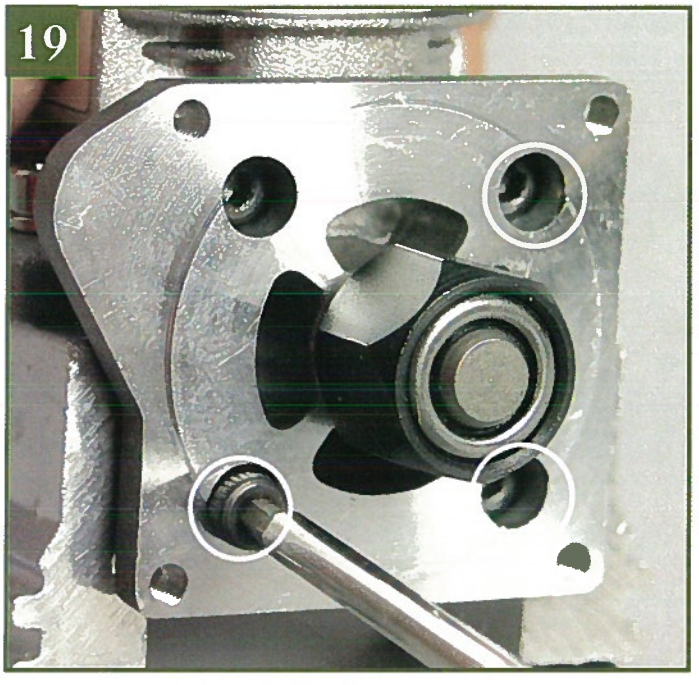
16 Теперь вы можете снова установить односторонний подшипник на вал стартера. Обратите внимание на взаимное расположение деталей (см. фото).



17 Заведите штифт вала стартера в выемку вала стартера (обведено белым). Сверьтесь с фото в пункте 15, чтобы понять, о чем идет речь. Затем совместите крепежные отверстия на задней крышке двигателя и картере.



18 Возьмите четыре болта, снятые вами в пункте 14. Используя шестигранный ключ, установите первый болт в одно из крепежных отверстий.



19 Повторите эту операцию с тремя оставшимися болтами. Затягивайте их крест-накрест до упора.

20 Ваш двигатель почти готов. Не пытайтесь прокрутить его вручную: гильза цилиндра имеет коническое сечение, и поршень не может проделать полный путь вверх. Это абсолютно нормально для нового двигателя.

Установка сервопривода рулевого управления

Сервоприводы радиоуправляемых моделей используются для контроля рулевого управления, разгона и торможения, для преобразования команды пилота в действие. Сегодня мы установим стандартный сервопривод, отвечающий за рулевое управление нашей гоночной модели.

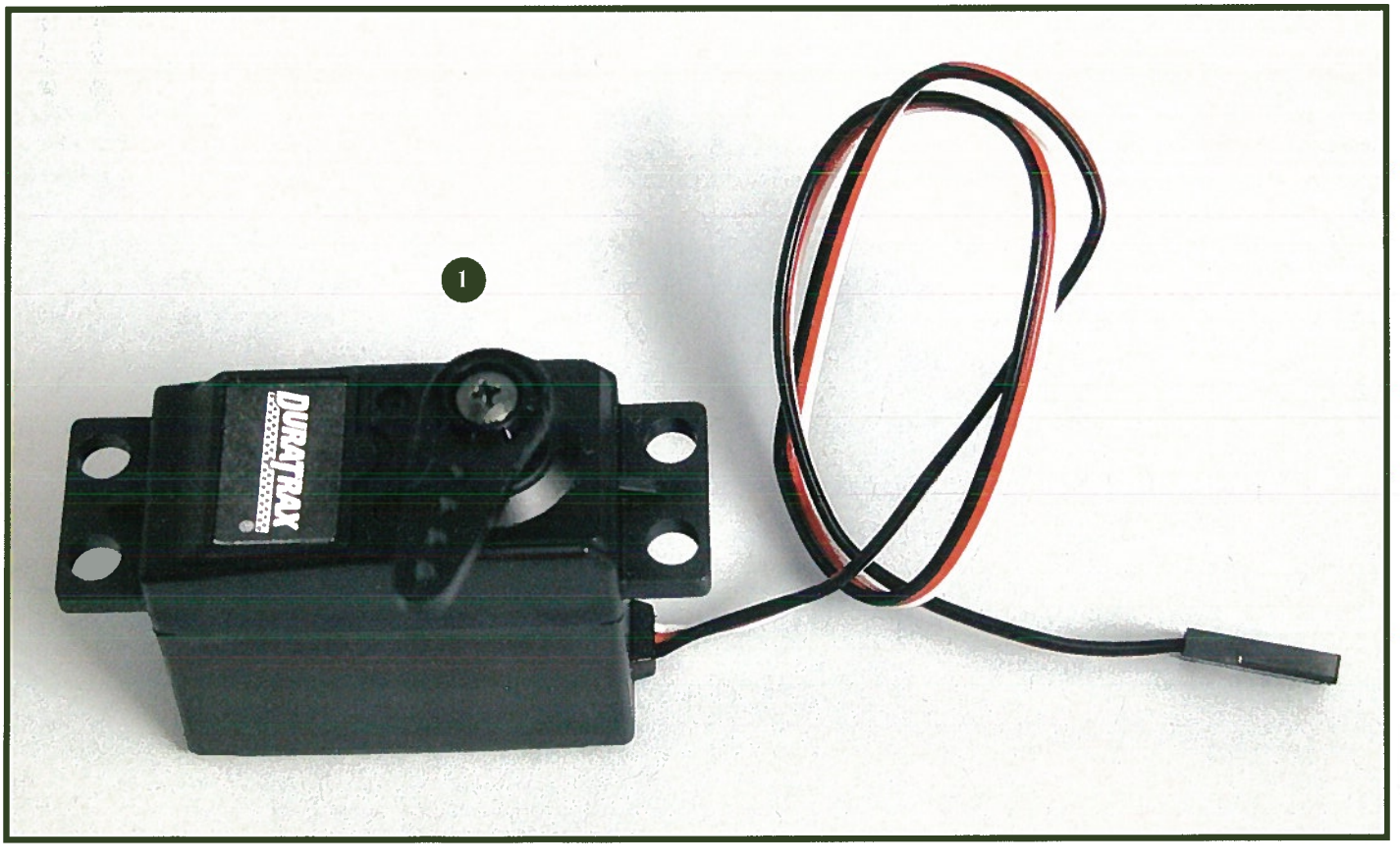
С этим выпуском вы получили второй сервопривод вашей радиоуправляемой модели Mercedes DTM, отвечающий за рулевое управление.

Нам предстоит сложный этап сборки, в ходе которого мы установим сервопривод рулевого управления на раму и соединим его с рулевыми тягами. Рекомендуем в точности следовать инструкциям и внимательно сверяться с фотографиями.

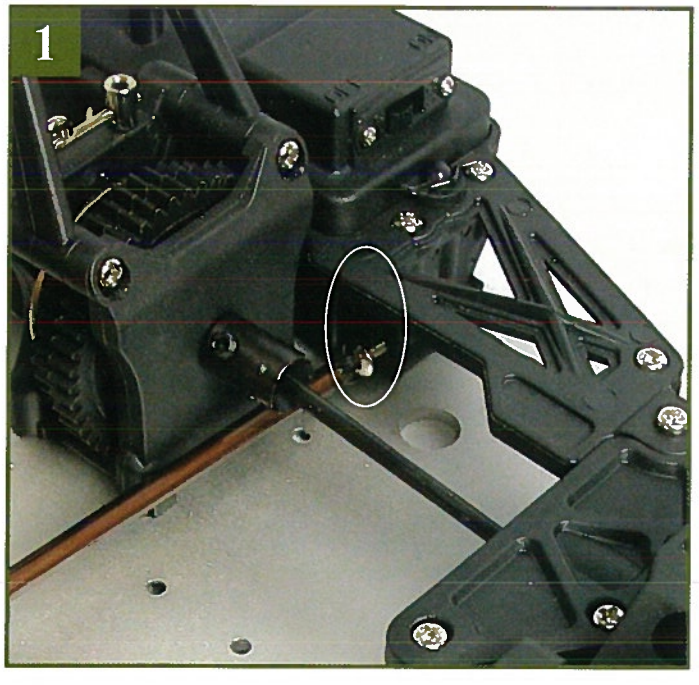
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

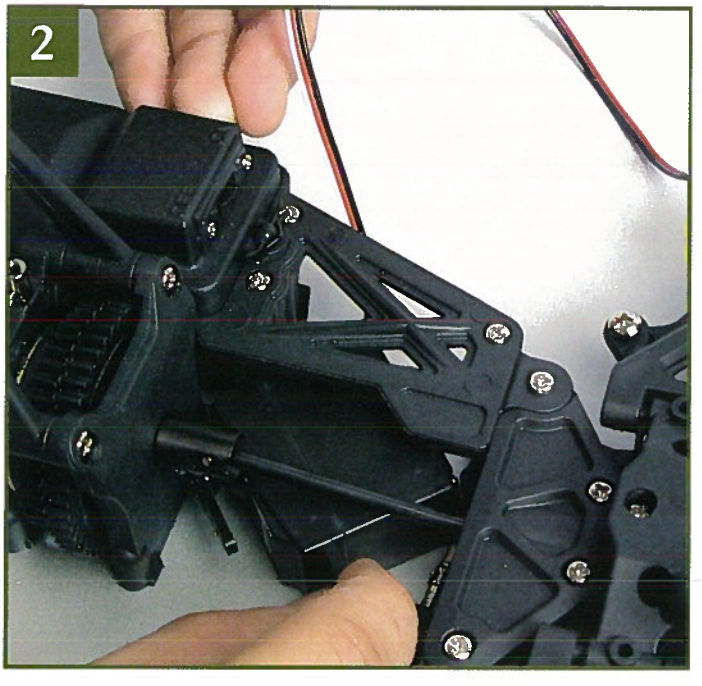
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**



1 Стандартный сервопривод



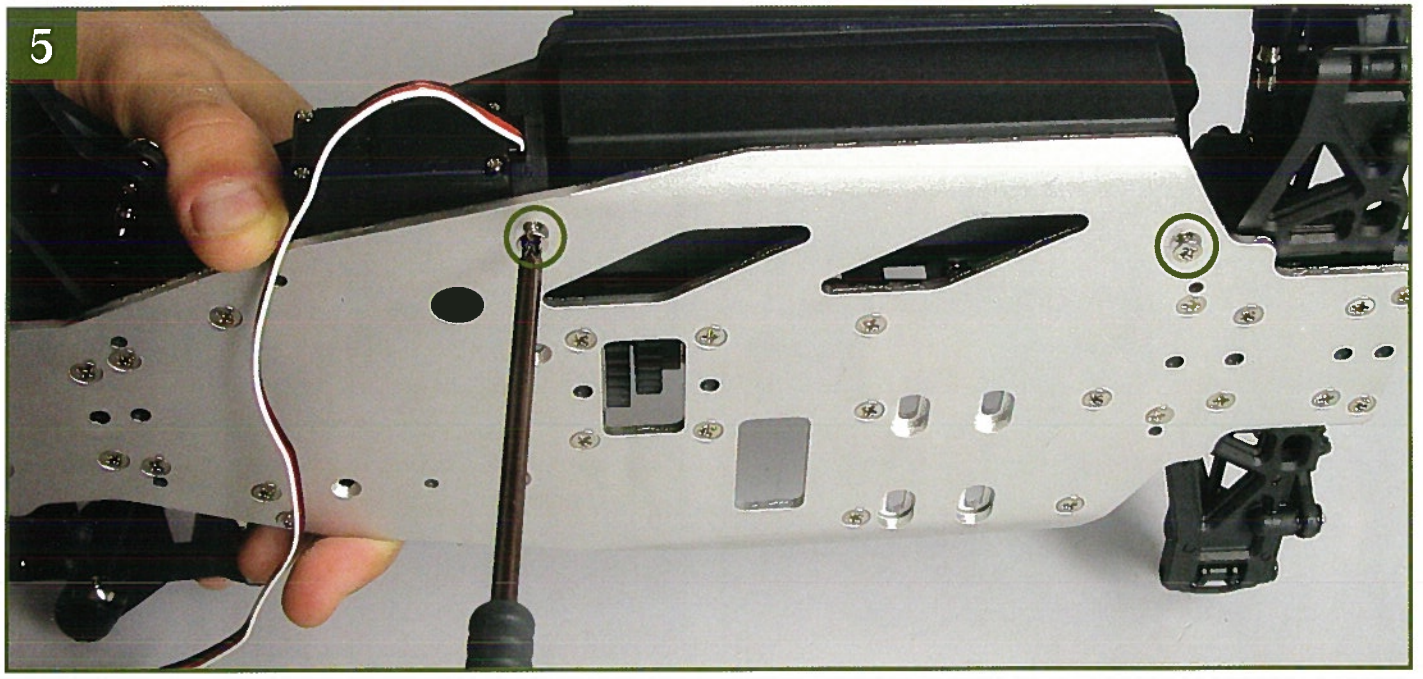
1 С помощью отвертки отвинтите четыре винта с полукруглой головкой и крестообразным шлицем с передней и задней стойки крепления рулевой сервомашинки. Не убирайте их далеко.



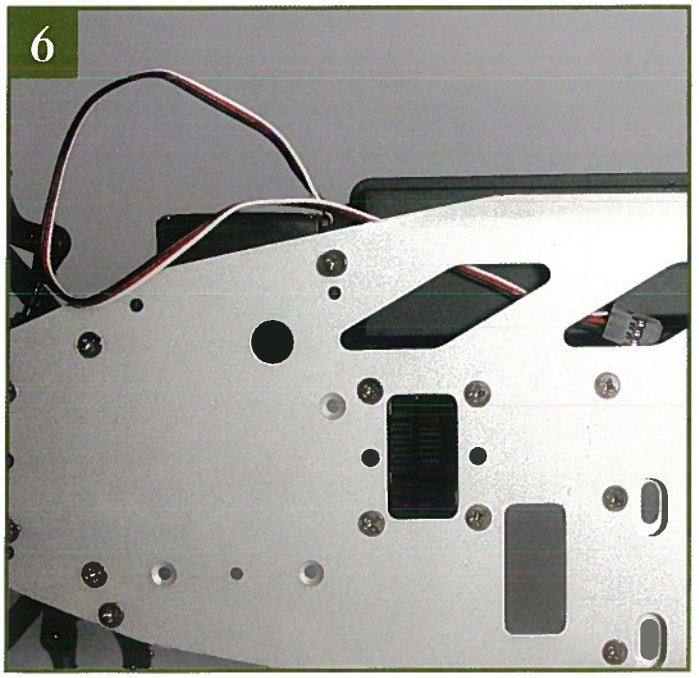
2 Установите стандартный сервопривод между двумя стойками и пропустите провод под набором радиоплаты.

3 Возьмите один из четырех винтов, снятых вами в пункте 1, и заведите его в нижнее отверстие сервопривода и задней стойки. Затяните винт на несколько оборотов.

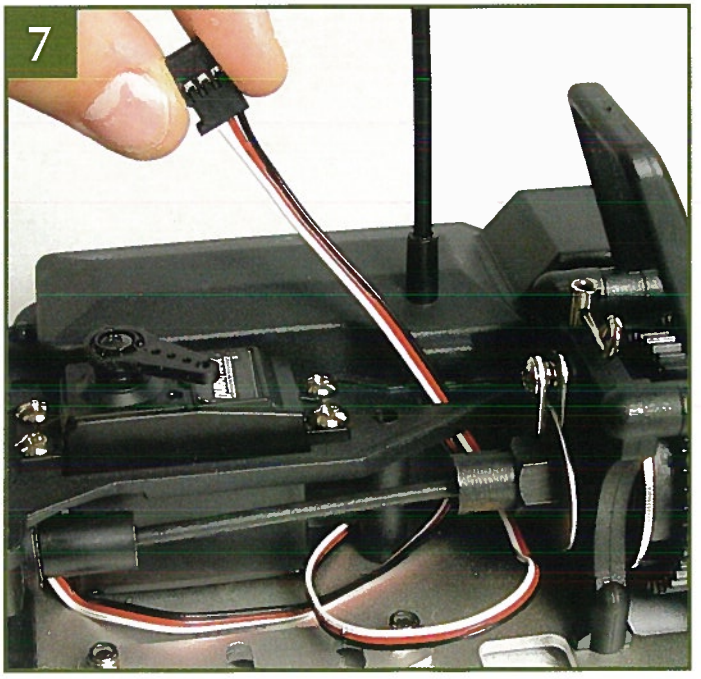
4 Возьмите второй винт и заведите его в верхнее отверстие сервопривода и передней стойки. Затем установите в оставшиеся отверстия еще два винта.



5 Провод сервопривода не должен мешать свободному движению тяг. Пропустите кабель между набором радиоплаты и рамой. Для этого ослабьте снизу винты крепления набора радиоплаты (обведены зеленым) на несколько оборотов.

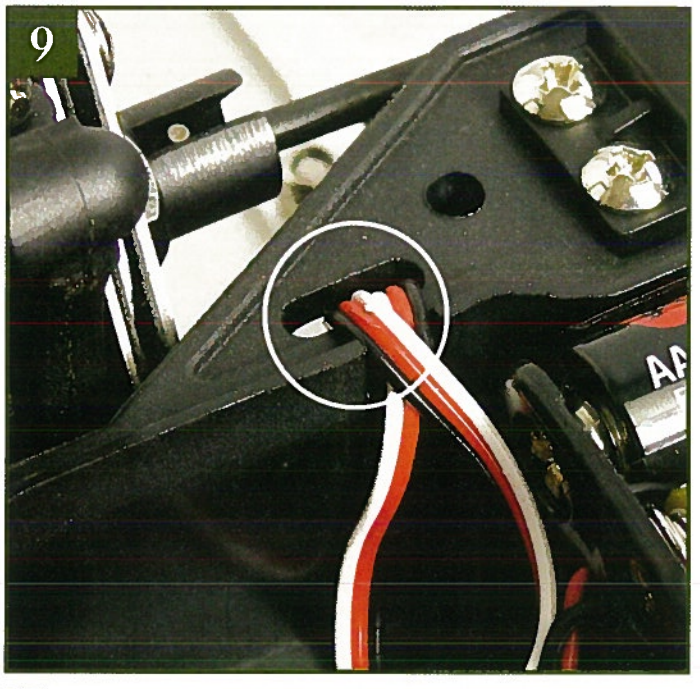


6 Пропустите провод сервопривода между набором радиоплаты и рамой. Для этого воспользуйтесь большими отверстиями в раме.

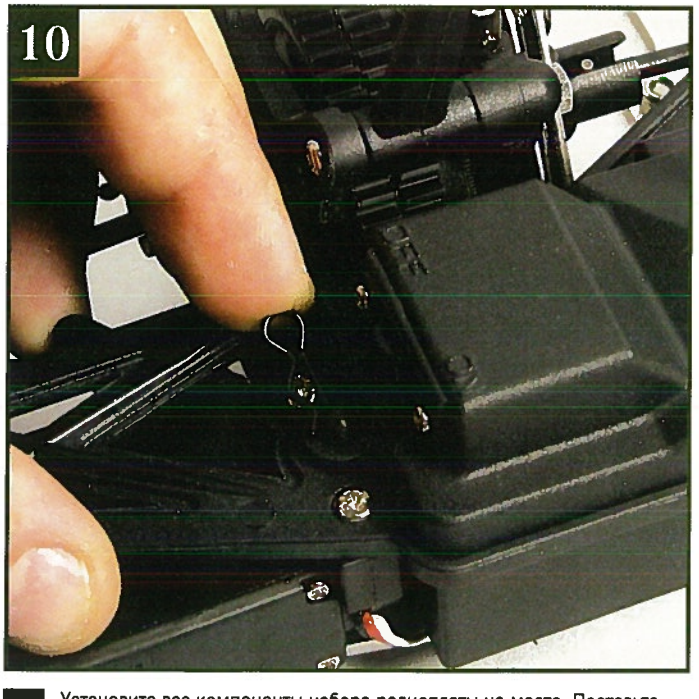


7 Пропустите провод за сервоприводом разгона/торможения и малой опорой набора радиоплаты. Затем заведите провод в соответствующее отверстие на наборе радиоплаты.

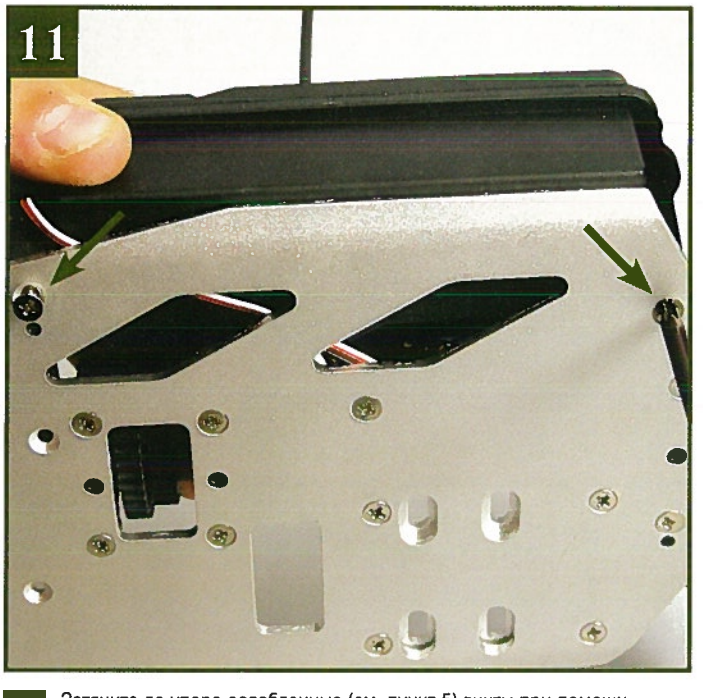
8 Извлеките из набора радиоплаты ресивер и воткните коннектор сервопривода рулевого управления в канал № 1.



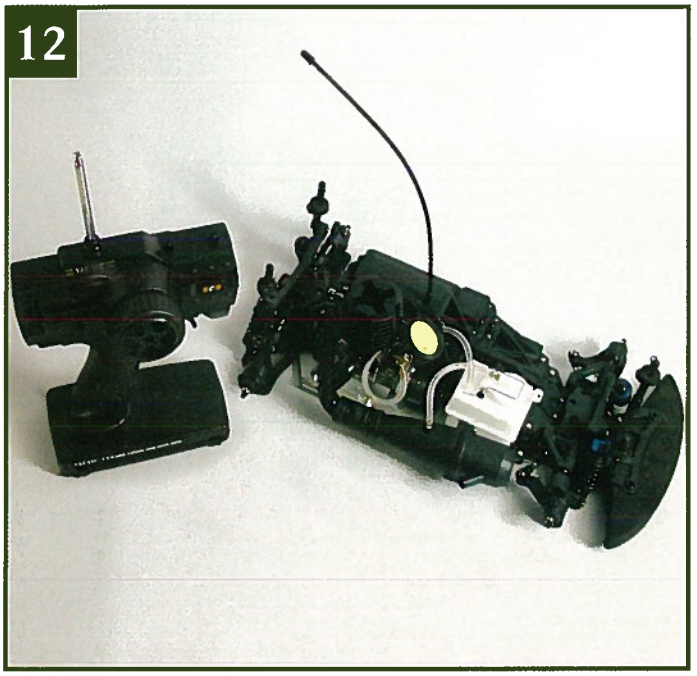
9 Прежде чем вернуть ресивер на место и закрыть набор радиоплаты, удостоверьтесь, что трехжильные провода обоих сервоприводов проходят через соответствующее отверстие в наборе радиоплаты.



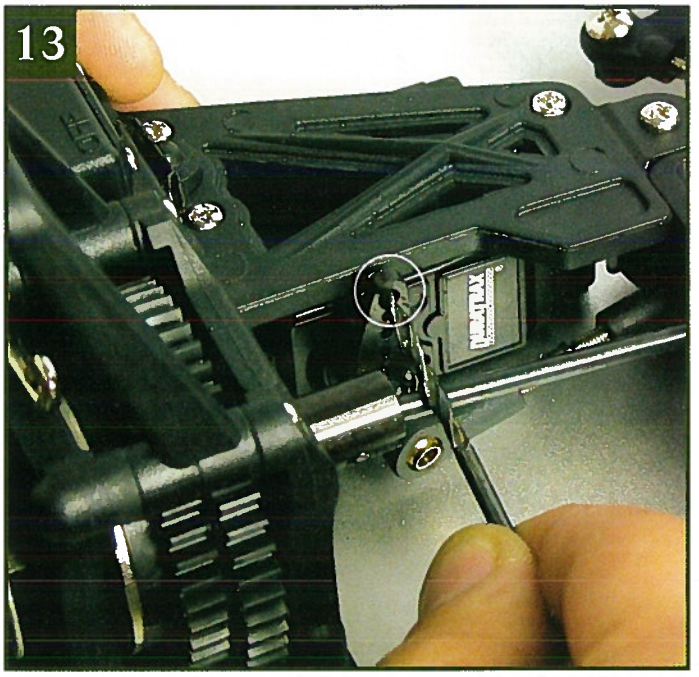
10 Установите все компоненты набора радиоплаты на место. Поставьте крышку и закрепите ее при помощи двух клипс.



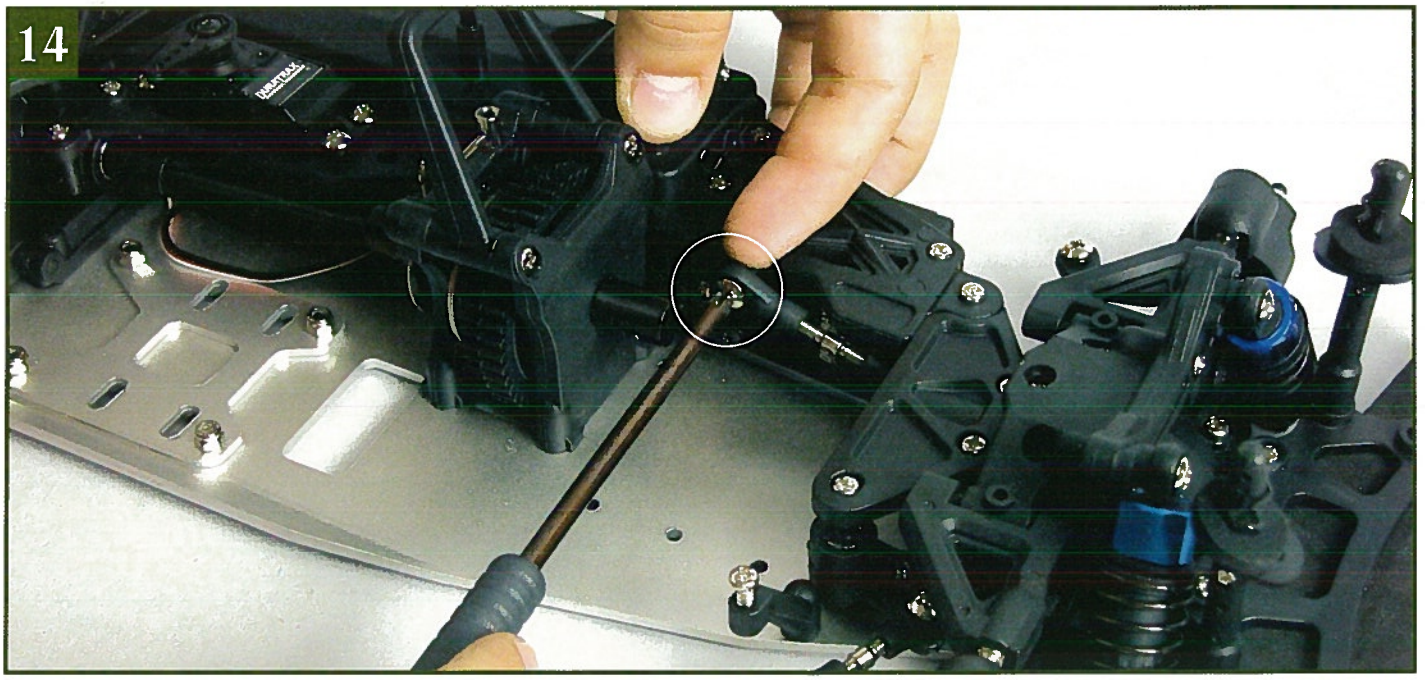
11 Затяните до упора ослабленные (см. пункт 5) винты при помощи отвертки.



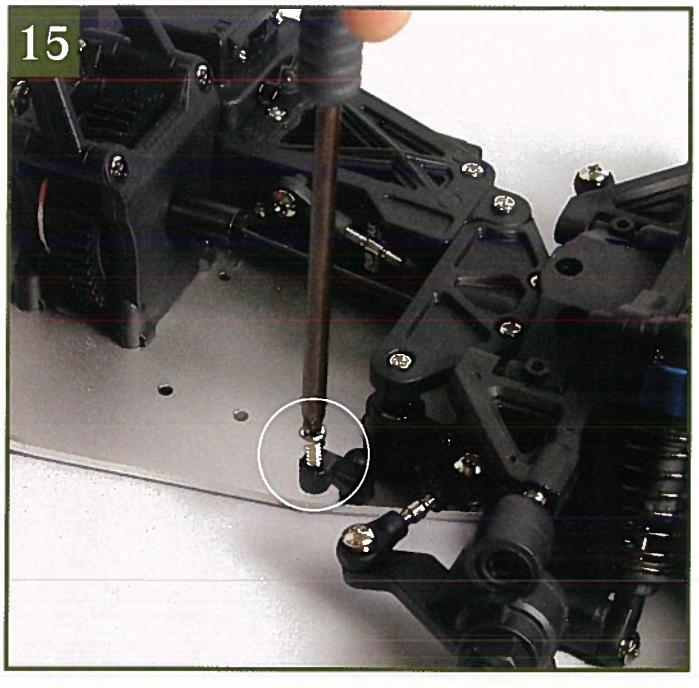
12 Выведите сервоприводы в нейтральное положение. Дополнительную информацию по данному вопросу вы найдете в № 61 в рубрике «Автомоделизм. Технологии» (стр. 129-130).



13 Расширьте крайнее отверстие качалки сервопривода рулевого управления. Для этой цели воспользуйтесь сверлом, вращая его вручную.

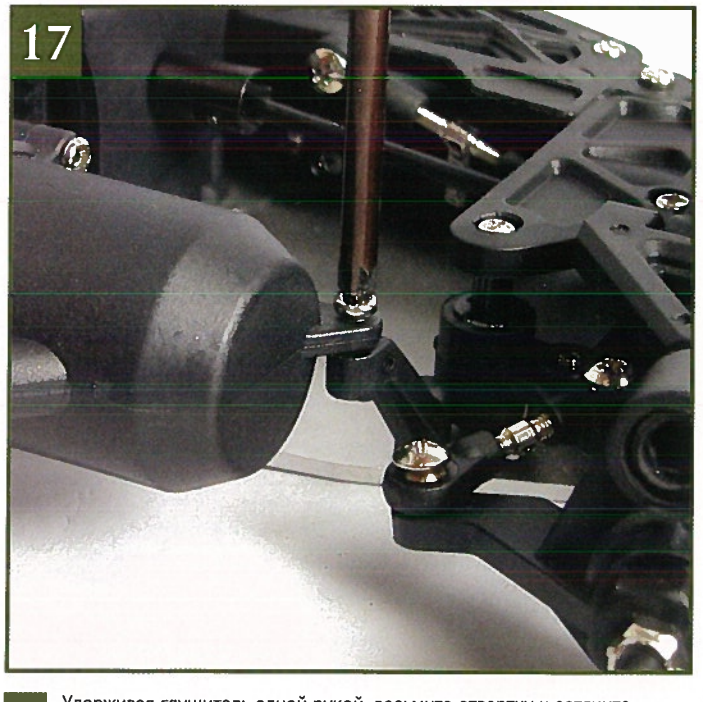


14 Возьмите полученный с № 59 винт с полукруглой головкой (деталь 10 из перечня на стр. 203) и вставьте его в шаровую на конце тяги сервопривода. Затем затяните винт в расширенном отверстии качалки сервопривода. Сервопривод соединен с системой рулевого управления.

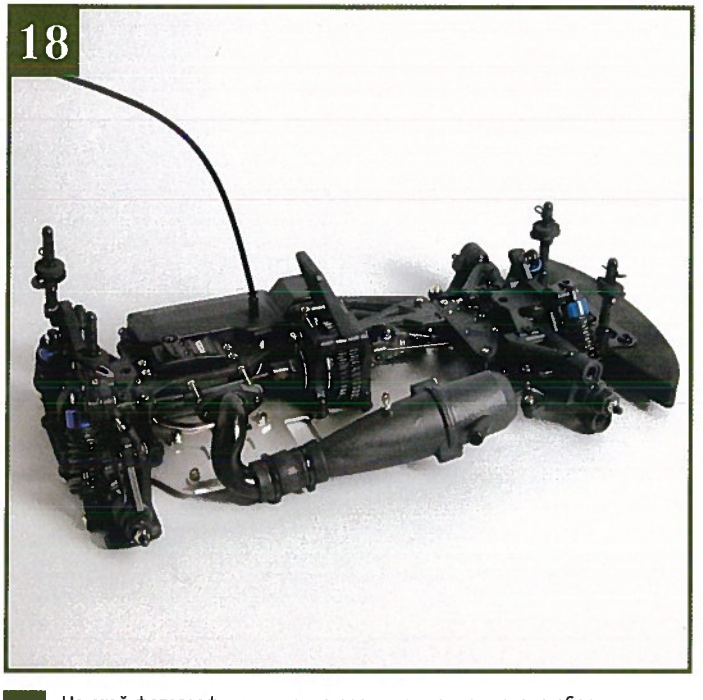


15 С помощью отвертки снимите предустановленный саморез стойки крепления выхлопной трубы.

16 Соедините глушитель со стойкой крепления выхлопной трубы, как показано на фото. Затем закрепите его при помощи снятого вами самореза.



17 Удерживая глушитель одной рукой, возьмите отвертку и затяните саморез до упора.



18 На этой фотографии вы видите результат данного этапа сборки. Уберите все детали в надежное место.

Установка стартера двигателя Super Tigre DTX 18

Двигатель вашей радиоуправляемой модели Mercedes DTM снабжен стартером. Когда вы дергаете за ручку стартера, шнур раскручивает конец коленвала и запускает двигатель.

С этим выпуском вы получили ручной стартер двигателя вашего гоночного болида в сборе и три болта с головкой под шестигранник, при помощи которых стартер крепится к картеру двигателя.

В ходе достаточно сложного этапа сборки мы установим не только стартер, но и другие компоненты нашей радиоуправляемой модели.

Как всегда, советуем в точности следовать инструкции и сверяться с фотографиями.

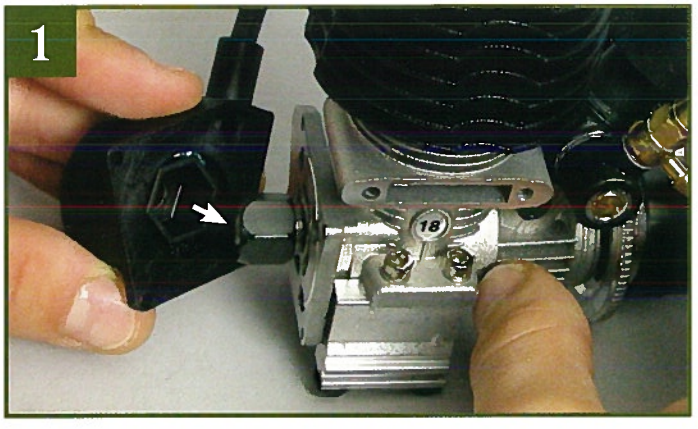
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

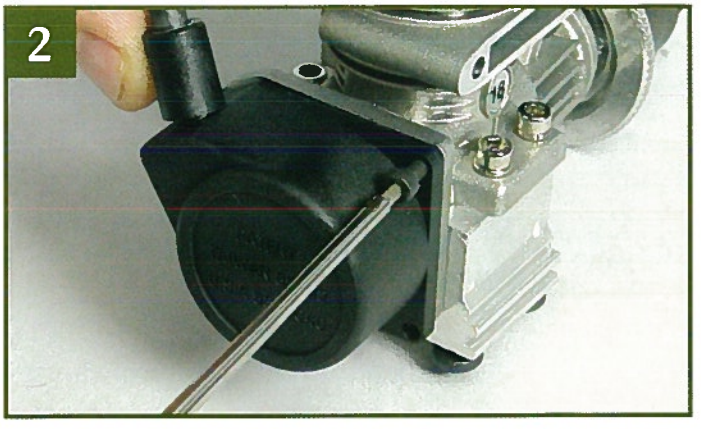
- **КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА**
- **ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ**

1 Стартер

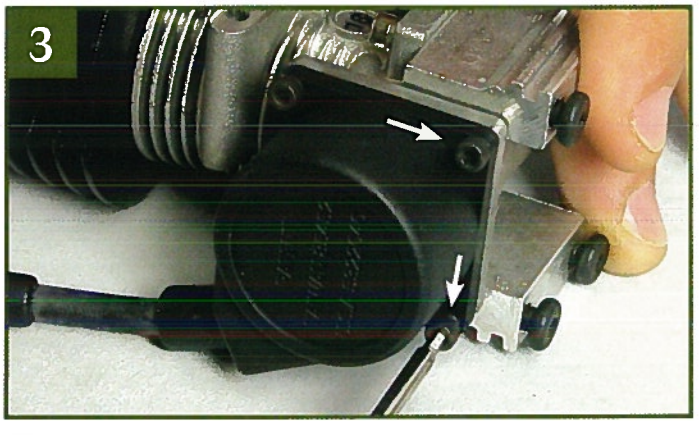
2 Болты с головкой под шестигранник (3 шт.)



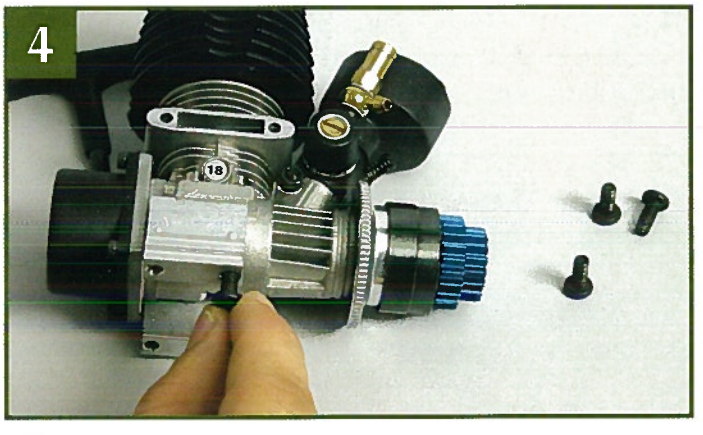
1 Установите стартер на картер двигателя вашей модели. Заведите односторонний подшипник в шестиугольное отверстие на стартере.



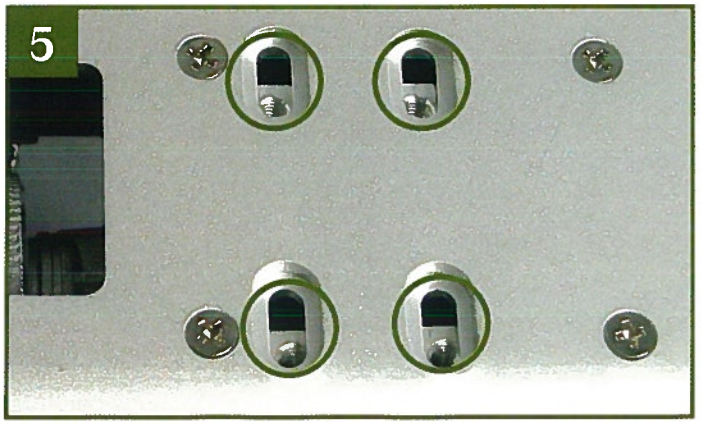
2 Удостоверьтесь, что ручка стартера смотрит влево и вверх. Затем вставьте болт в отверстие в верхнем правом углу.



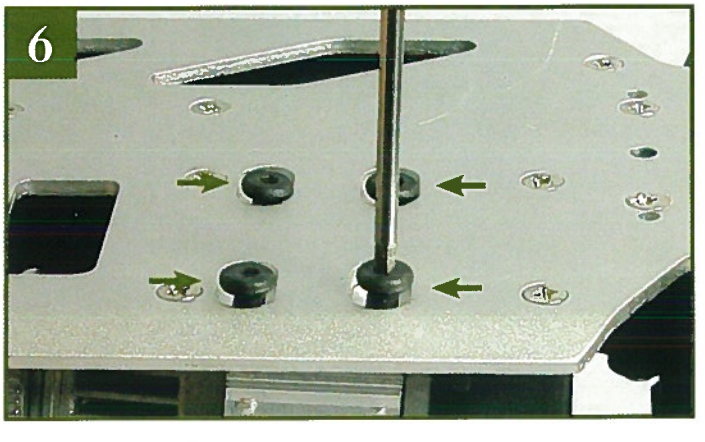
3 Вставьте и затяните два оставшихся болта, чтобы закрепить стартер. Не перетягивайте болты!



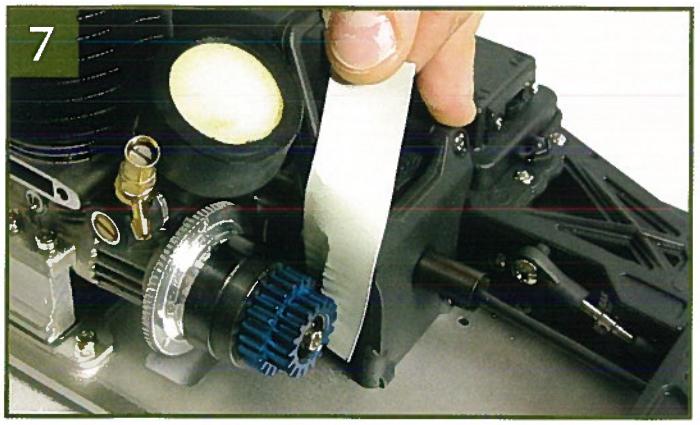
4 Снимите четыре винта с нижней стороны двигателя в сборе.



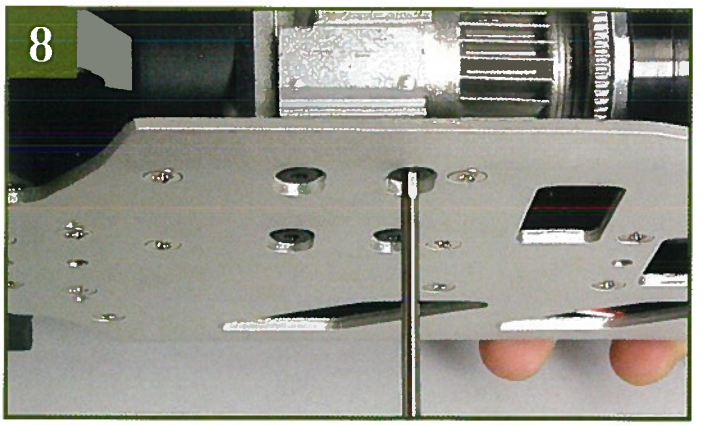
5 Установите двигатель на раму так, чтобы крепежные отверстия совпали с соответствующими отверстиями на раме.



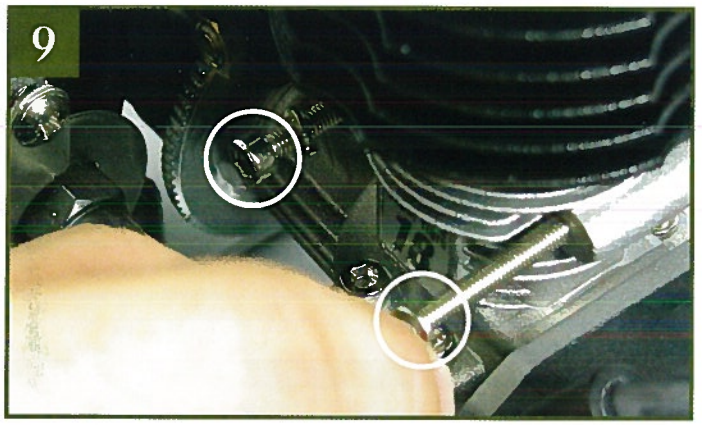
6 Прикрепите двигатель к раме и частично затяните винты, снятые в пункте 4. Далее мы затянем их до упора.



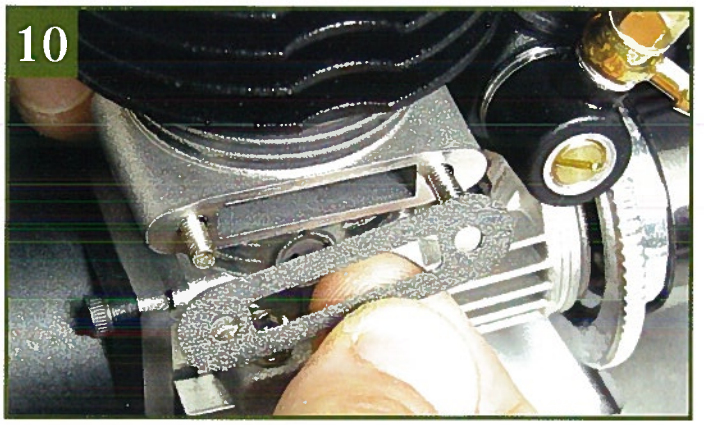
7 Используя полоску бумаги, удостоверьтесь, что двигатель встал на раму правильно. Обратитесь к разделу «Автомоделизм. Советы» (№ 63, стр. 135–138).



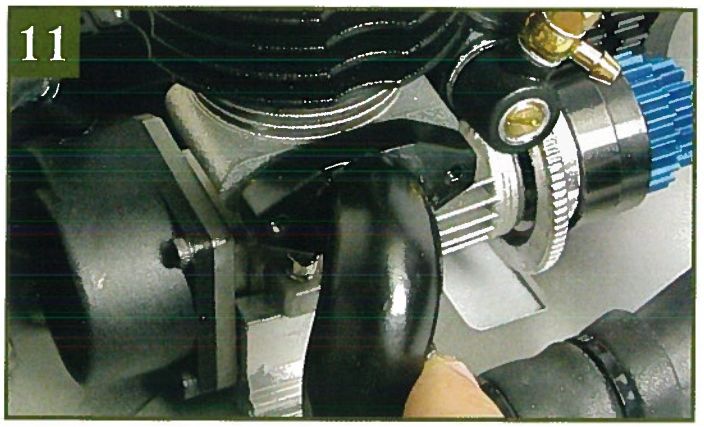
8 Удерживая двигатель на месте, полностью затяните винты, чтобы закрепить двигатель на раме. Затем выдерните полоску бумаги.



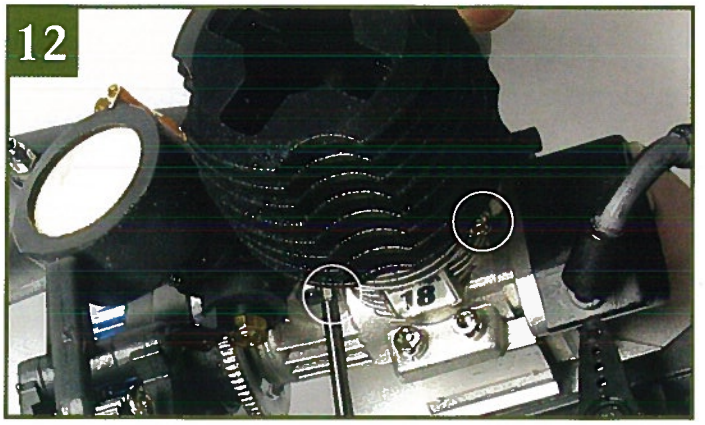
9 Снимите два болта со стопорными шайбами с выпускного коллектора (см. № 55, «Инструкция по сборке», стр. 188) и вставьте их в два отверстия на картере двигателя.



10 Установите прокладку выпускного коллектора на выступающие концы болтов.

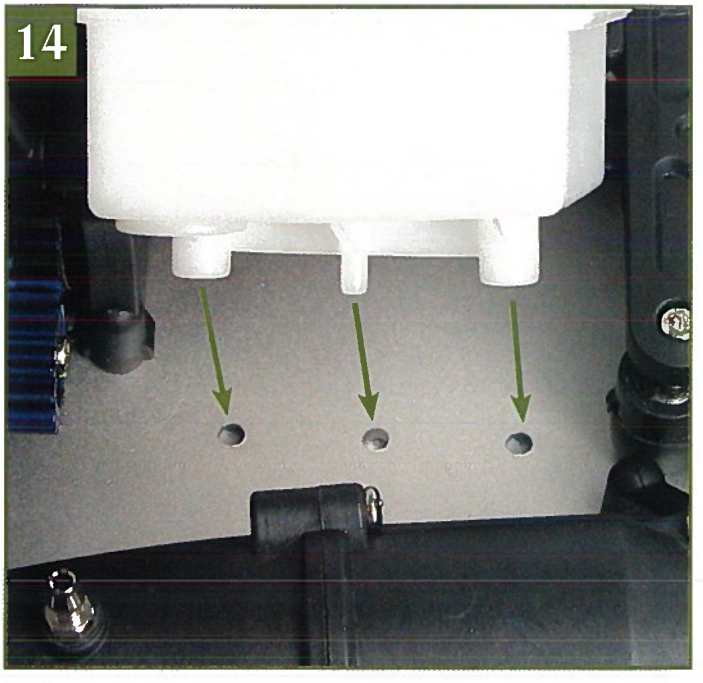


11 Установите выпускной коллектор на место в правильное положение и закрепите его, затянув один из болтов со стопорной шайбой.

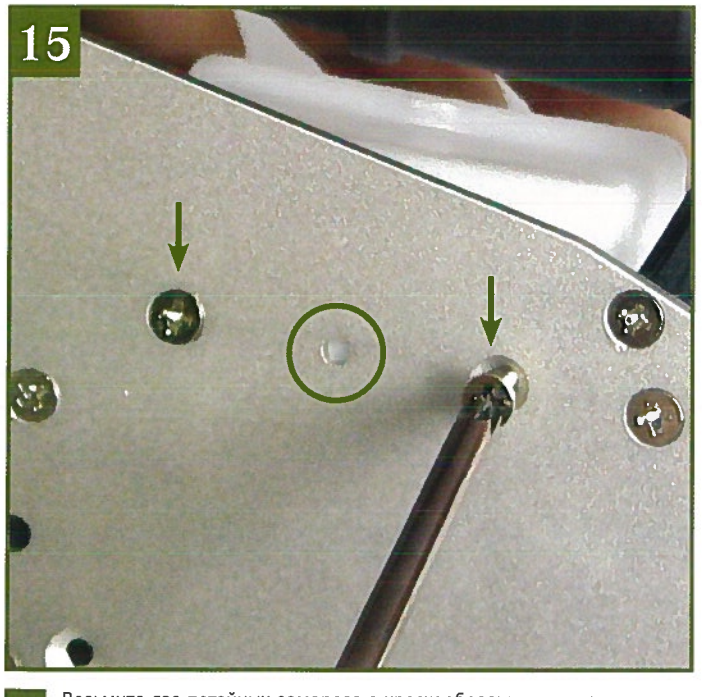


12 Затяните до упора оставшийся болт. Болты должны быть затянуты крепко, чтобы предупредить утечку выхлопных газов.

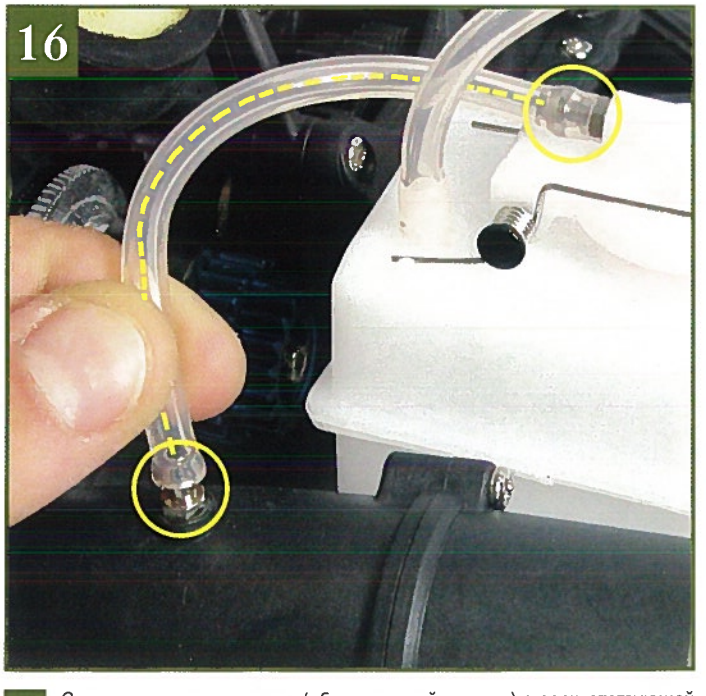
13 В № 55 (см. пункт 4 «Инструкции по сборке», стр. 186) мы установили саморез с крестообразным шлицем в отверстие в верхней части крепежа глушителя. Воспользуйтесь этим саморезом, чтобы соединить глушитель и его крепеж.



14 Установите топливный бак, полученный с № 3, на раму, как показано на фото. Вставьте центрирующий штырек в соответствующее отверстие на раме (обведено зеленым на фото к следующему шагу).

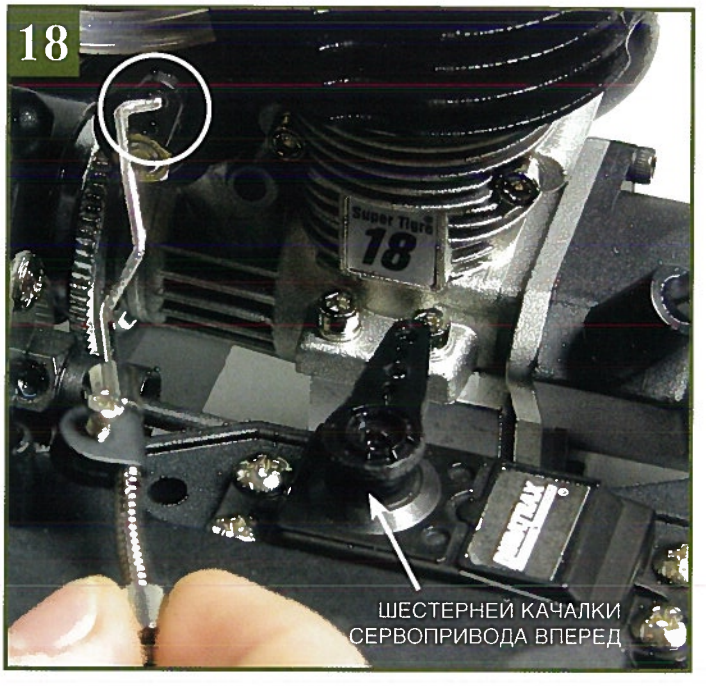


15 Возьмите два потайных самореза с крестообразным шлицем, полученные с № 20, и с их помощью закрепите топливный бак на раме вашей модели.

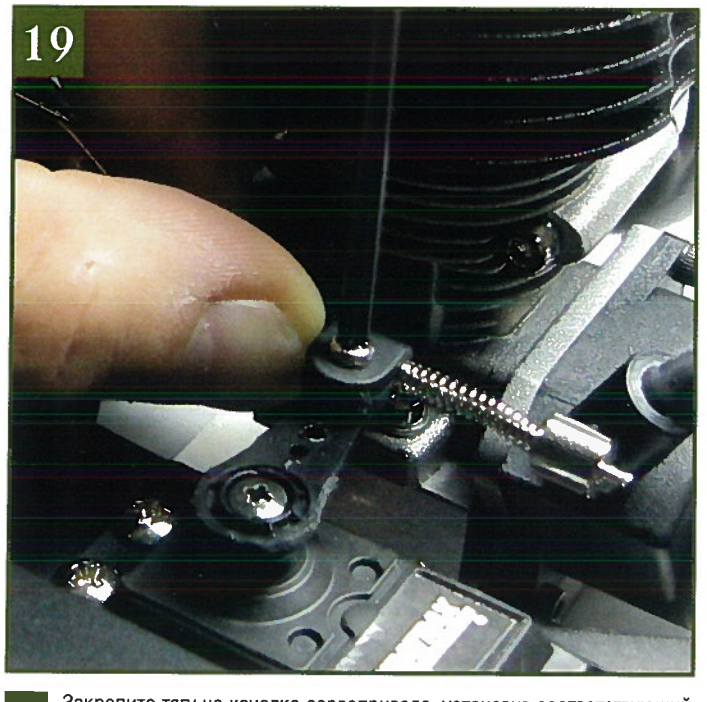


16 Соедините топливопровод (обозначенный желтым) с соответствующей форсункой в верхней части глушителя.

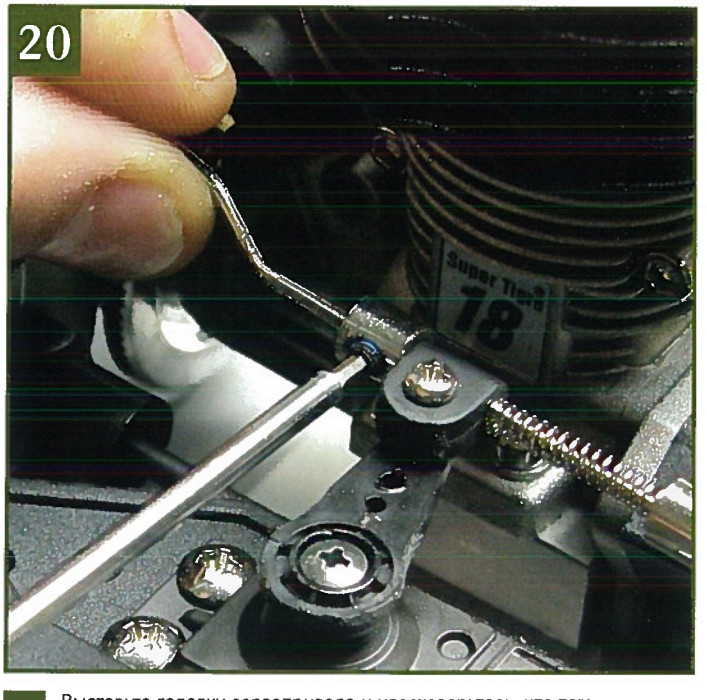
17 Соедините топливопровод (отмеченный красным) с карбюратором. Удостоверьтесь в отсутствии перегибов на трубочке.



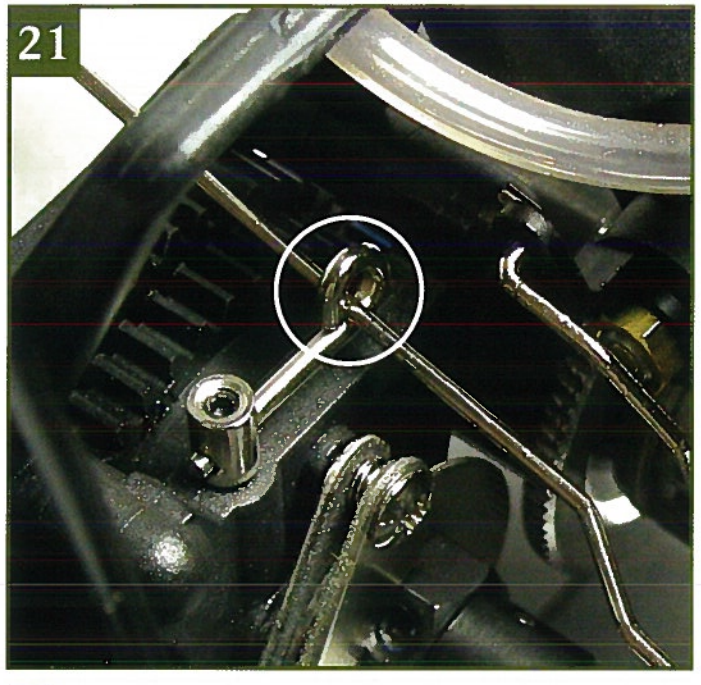
18 Важно: прежде чем перейти к следующим шагам, переверните сервопривод газ/тормоз так, чтобы шестерня качалки сервопривода смотрела вперед. Затем установите конец тяги газа в верхнее отверстие качалки газа.



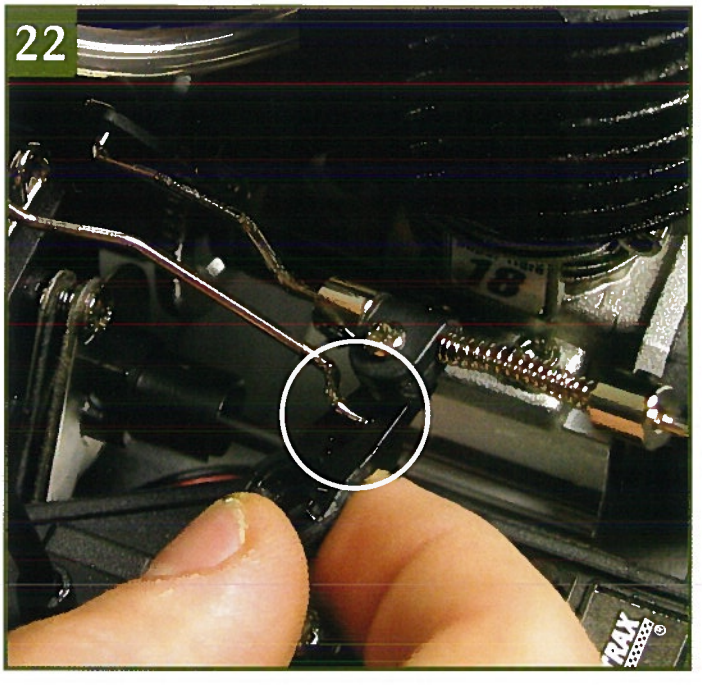
19 Закрепите тягу на качалке сервопривода, установив соответствующий винт в крайнее отверстие.



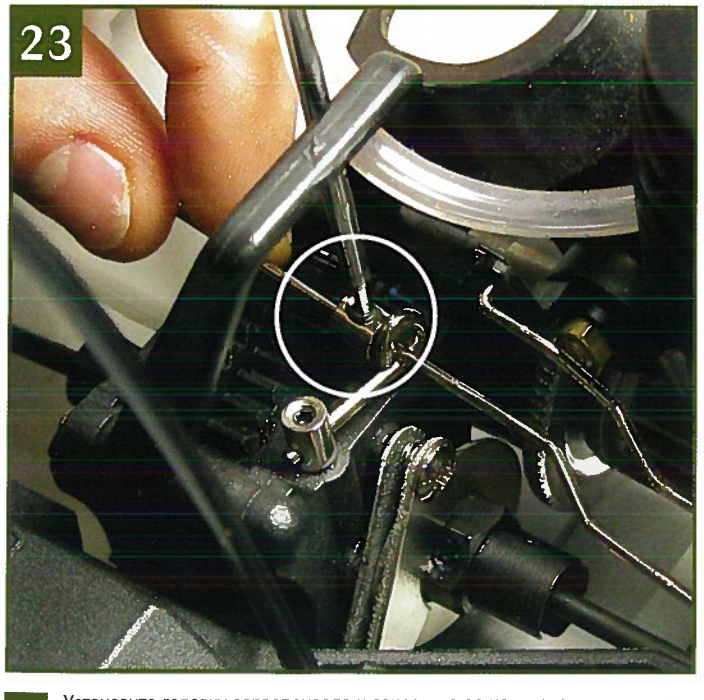
20 Выставьте головку сервопривода и удостоверьтесь, что тяга сервопривода находится в правильной позиции.



21 Сняв головку сервопривода с тормозной тяги, заведите ее прямой конец в ушко тормозного рычага.



22 Вставьте Z-образный конец тяги во второе отверстие качалки сервопривода. Для удобства можно снять качалку с шестерни сервопривода.



23 Установите головку сервопривода и закрепите ее на тяге, затянув винт (регулировка тяг – см. № 63, «Автомоделизм. Советы», стр. 137–138). Привинтите качалку сервопривода к шестерне сервопривода.

24 На фото вы видите результат данного этапа сборки. Ваша радиоуправляемая гоночная модель почти готова. Вам осталось установить колеса и кузов Mercedes DTM 2008.

Работа с кузовом и наклейками

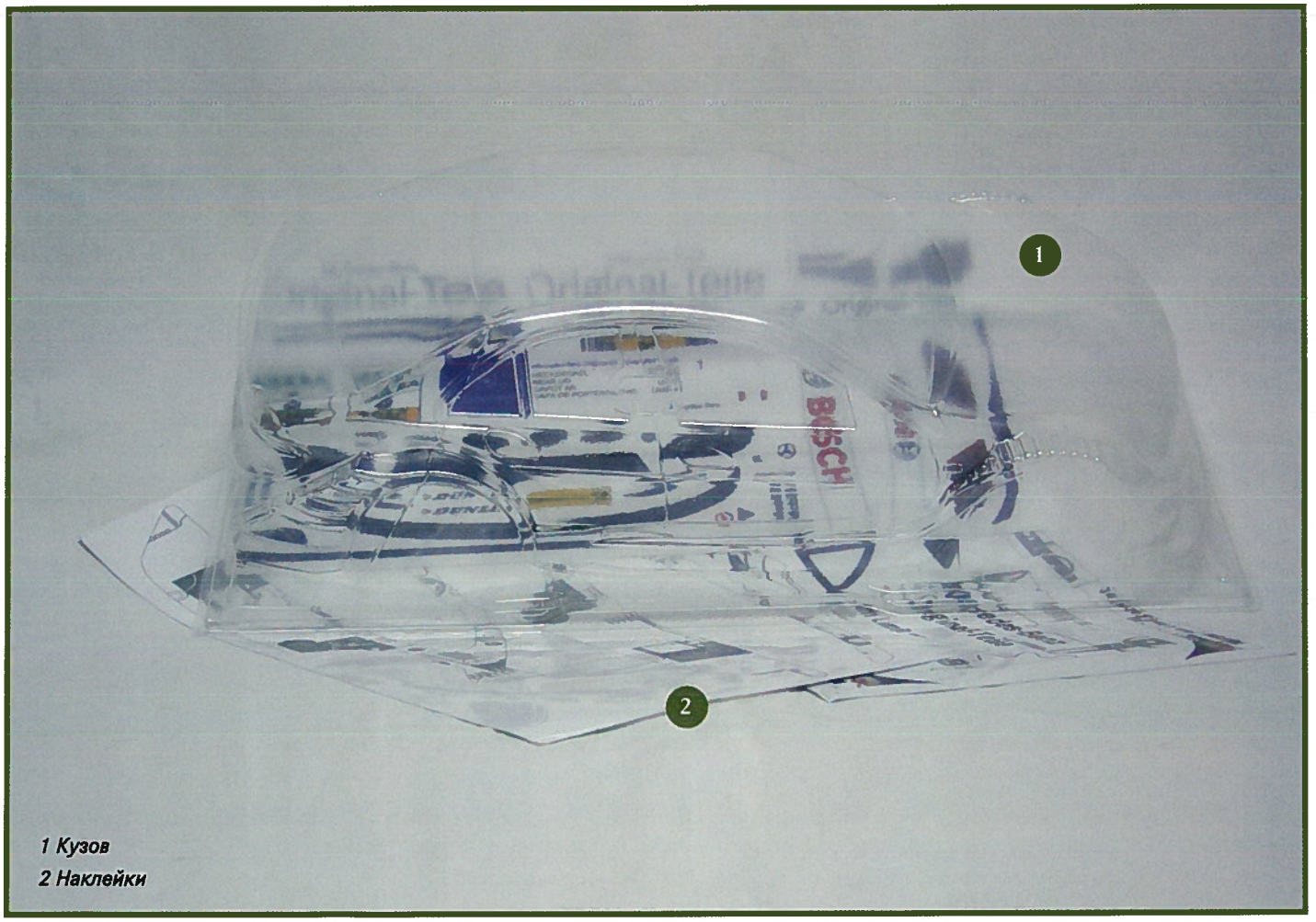
Получив наклейки и кузов радиоуправляемого болида Mercedes DTM, мы завершим сборку. Это последняя часть инструкции – и наша модель готова!

С последним выпуском вы получили лексановый кузов и наклейки. Обратите внимание, что наклейка на капот прилагалась к № 2. Данный этап сборки требует аккуратности. Рекомендуем действовать осторожно: прежде чем перейти к работе с лексановым кузовом, сделайте несколько пробных резов. Используйте соответствующие инструменты, малярный скотч и краску для лексана. Этот материал идеален для кузовов радиоуправляемых моделей (он устойчив к теплу и топливу, на котором они работают, и способен выдерживать незначительные удары), но требует использования специальной краски, приобрести которую можно в магазинах для моделистов.

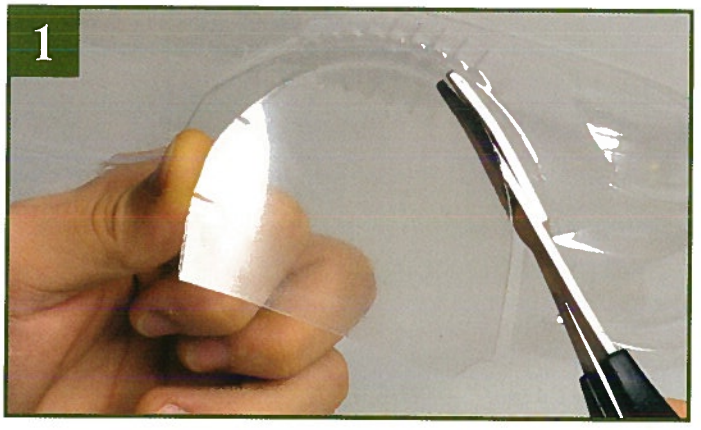
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

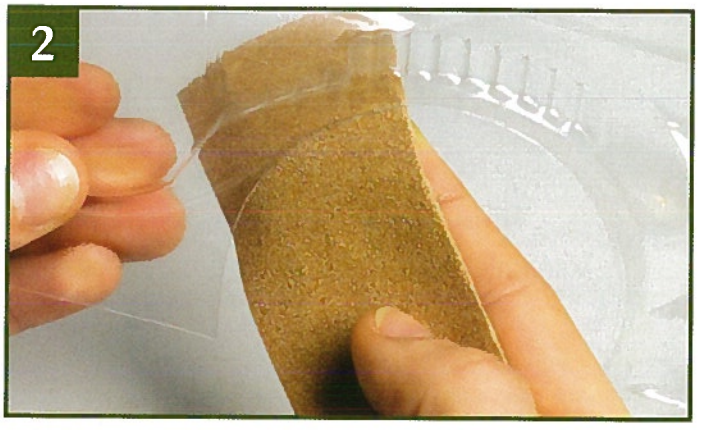
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- РУЛОН МАЛЯРНОГО СКОТЧА
- НОЖНИЦЫ ПО ЛЕКСАНУ
- КРАСКА ДЛЯ ЛЕКСАНА
- ЛИСТ МЕЛКОЗЕРНИСТОЙ НАЖДАЧНОЙ БУМАГИ



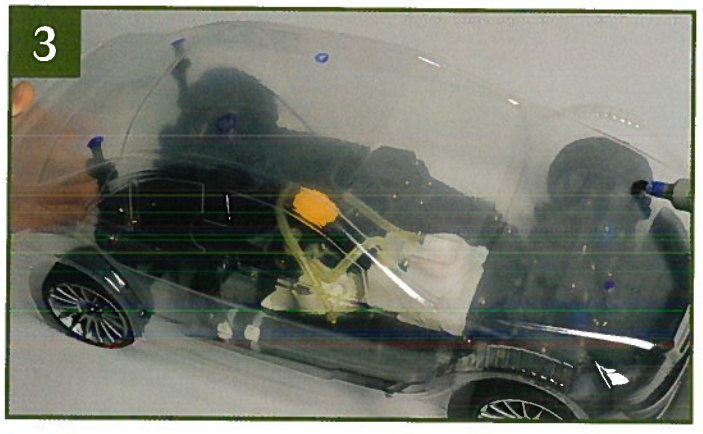
1 Кузов
2 Наклейки



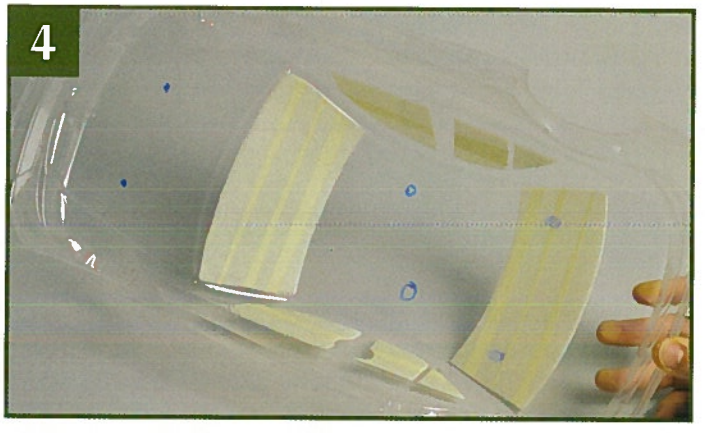
1 Вырежьте колесные арки при помощи специальных ножниц по лексану с закругленными краями. Работайте осторожно, следуя подсказкам, данным на стр. 107–110 рубрики «Автомоделизм».



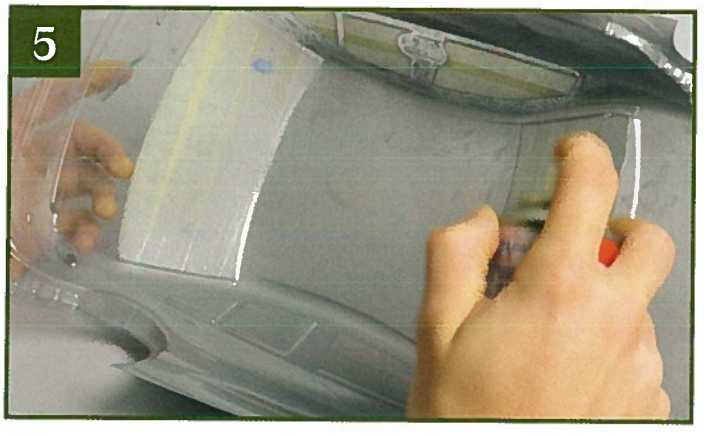
2 Уберите неровности по краям реза, используя кусок мелкозернистой наждачной бумаги.



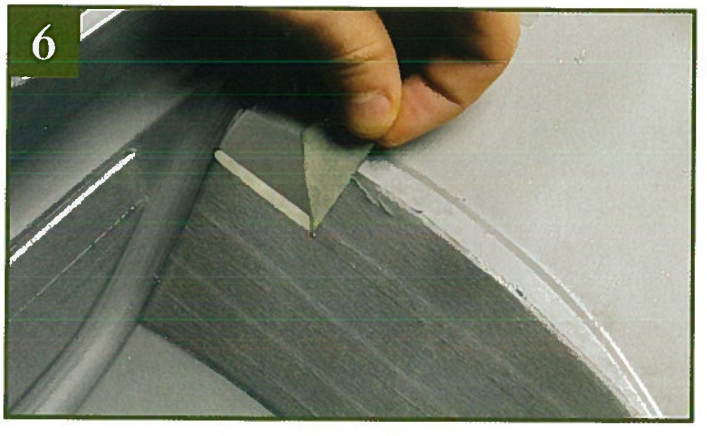
3 Установите кузов на раму и отметьте маркером крепежные отверстия, как показано на фото. Затем проделайте четыре отверстия для стоек кузова и два отверстия в крыше (одно для накала свечи, второе для трубки антенны), а также отверстия для заднего крыла и решетки.



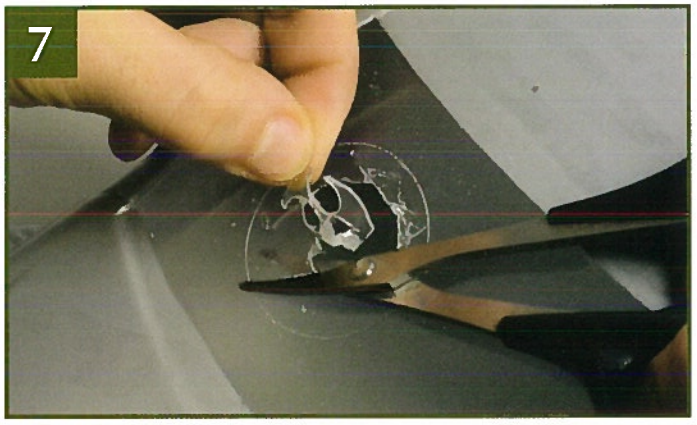
4 Обезжирьте кузов жидким моющим средством, смойте и высушите. Затем заклейте окна изнутри малярным скотчем.



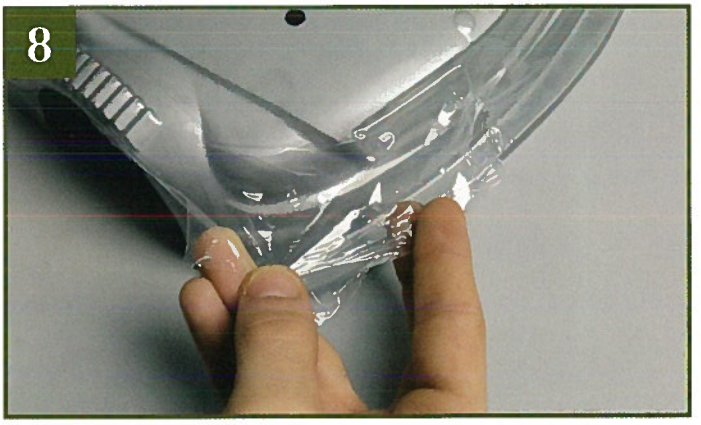
5 Покройте кузов изнутри несколькими слоями серебряной краски (используйте только специальную краску для лексана) и оставьте его сохнуть. Советуем «запечатать» серебряную краску слоем черной краски.



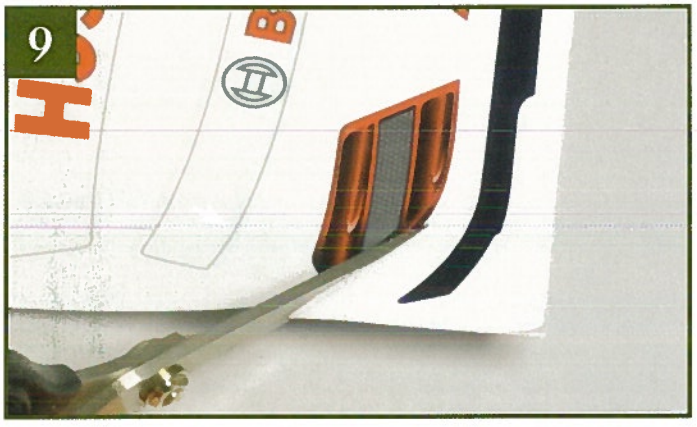
6 Оставьте краску сохнуть на 12 часов. Затем очень осторожно снимите малярный скотч.



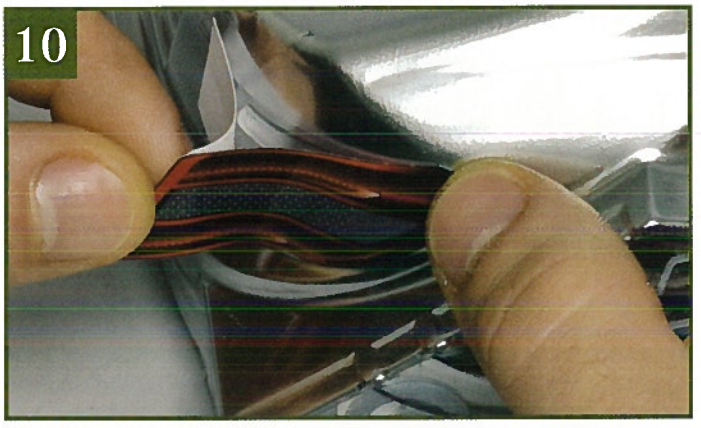
7 Вырежьте большие отверстия круглой формы для охлаждения двигателя в переднем и заднем стеклах, используя для этой цели специальные ножницы по лексану. Просверлите малые отверстия при помощи развертки по лексану (см. «Автомоделизм», стр. 110).



8 Снимите прозрачную защитную пленку с внешней стороны кузова.



9 Возьмите лист с наклейками. Выберите наклейку и определите ее место, сверяясь с фотографиями на стр. 238. Затем осторожно вырежьте наклейки по внешнему краю.

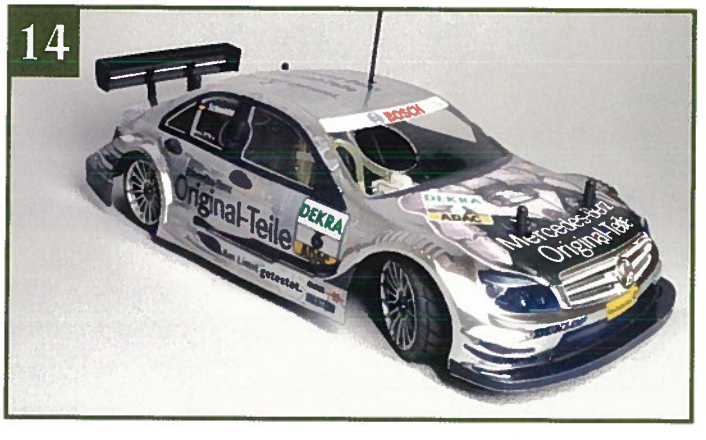


10 Приклейте наклейки на их место, стараясь не допускать образования пузырьков воздуха между наклейкой и поверхностью кузова.

11 Используя крестовую отвертку, установите заднее крыло, полученное вами с № 2, и решетку радиатора, полученную с № 1, на кузов.

12 Выведя трубку антенны через отверстие в крыше, установите кузов на раму и совместите стойки кузова с соответствующими отверстиями спереди и сзади.

КАК РАСПОЛОЖИТЬ НАКЛЕЙКИ НА КУЗОВЕ



13 Удостоверившись, что колеса не цепляют за кузов и вращаются свободно, закрепите кузов на раме при помощи стальных клипс.

14 Сборка вашей радиоуправляемой модели Mercedes DTM закончена. Настало время перейти к гонкам!