

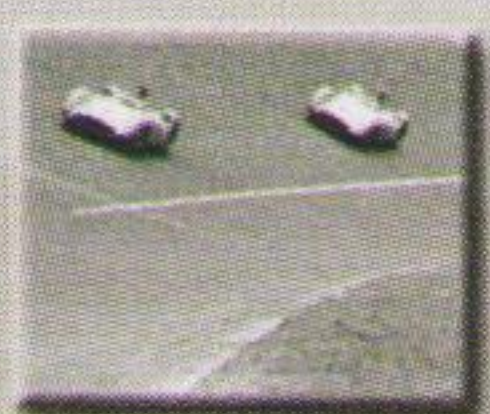
AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Новый девиз DTM:
одни гонки — один победитель

Болид Бернда Шнайдера



Mercedes «Monza» 1924 года
с 8-цилиндровым двигателем



Установка деталей
в картер переднего
дифференциала



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00013

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

13

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Незадолго до начала DTM 2003 команду HWA покинул пилот Уве Альцен. Его место в Express-Service AMG-Mercedes занял 24-летний голландец Кристиан Альберс. Он и стал главным соперником Бернда Шнайдера в этом интереснейшем сезоне.

33-36

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Премьера Mercedes с 8-цилиндровым двигателем, сконструированного Фердинандом Порше, была омрачена гибелью одного из пилотов – графа Луи Зборовски. Его автомобиль вылетел с трассы и врезался в дерево. Причины аварии так и не были однозначно установлены.

39-42

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим номером журнала вы получили семь деталей трансмиссии. Теперь можно приступить к сборке механической части, передающей крутящий момент от двигателя на передний дифференциал. Мы познакомимся с новыми деталями и установим их в картер дифференциала.

35-38



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №13, 2011
Еженедельное издание

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.

www.deagostini.ru

Генеральный директор:	Николаос Скилакис
Главный редактор:	Анастасия Жаркова
Финансовый директор:	Наталья Василенко
Коммерческий директор:	Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:	Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту:	Светлана Шугаева

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам, касающимся информации о коллекции, обращайтесь по телефону бесплатной горячей линии в Украине:

8-800-500-8-400

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

Свидетельство о государственной регистрации печатного СМИ Министерства юстиции Украины КВ №16824-5496Р от 15.07.2010 г.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск, пер. Козлова, д. 7 г, тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.
Розничная цена: 39,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

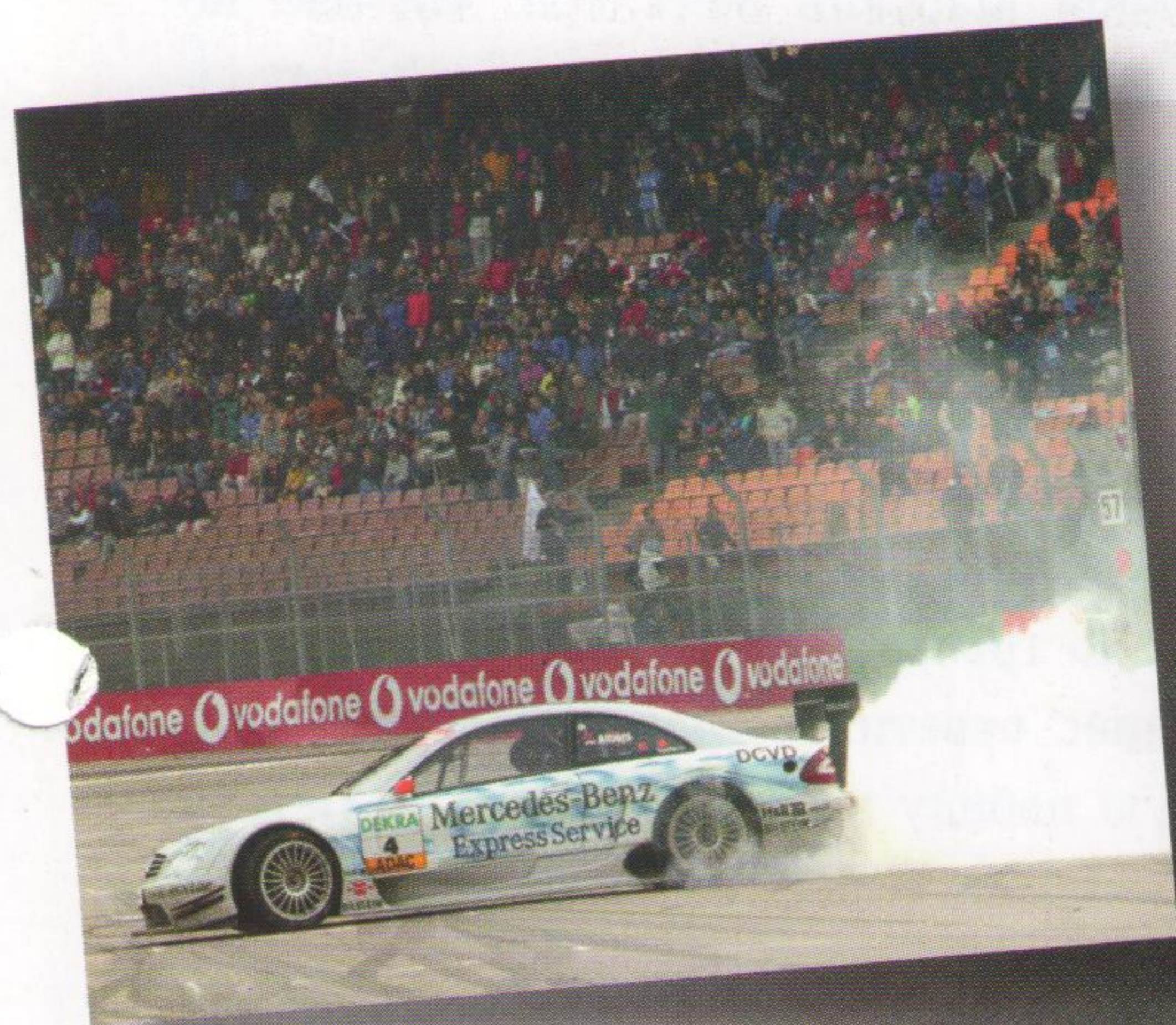
Отпечатано в типографии:
Deaprinting – Officine Grafiche Novara 1901 Spa,
Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 130 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2010
ISSN 2218-5410
ВНИМАНИЕ! Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 01.03.2011

Сезон DTM 2003: И ВНОВЬ ЗАЖИГАЮТСЯ ЗВЕЗДЫ!

В этом интереснейшем сезоне Бернд Шнайдер в тяжелой борьбе завоевал свой четвертый чемпионский титул. Главным соперником «мистера DTM» стал его товарищ по команде – молодой голландец Кристиан Альберс.



Незадолго до начала сезона-2003 в команде HWA неожиданно произошла замена пилотов: за три дня до стартовой гонки на трассе Хоккенхаймринг команду покинул Уве Альцен. Его место в Express-Service AMG-Mercedes занял Кристиан Альберс. 24-летний голландец воспользовался шансом сесть за руль одного из четырех новых Mercedes-Benz CLK-DTM заводской команды HWA и вплоть до самого финала упорно сражался с рекордсменом, трижды чемпионом и обладателем поула Берндом Шнайдером.

В команду HWA также вошли Жан Алези и Марсель Фесслер (оба AMG-Mercedes).

Одни гонки — один победитель

На моделях предыдущего года выступали Томас Йегер, Бернд Майлендер (оба Original-Teile AMG-Mercedes), Гэри Паффетт (начиная с третьего этапа) и Штефан Мюкке (оба Service24h AMG-Mercedes), а также

Этот эпизод гонки на Норисринге прекрасно передает характер всего сезона DTM 2003: Кристиан Альберс в напряженной борьбе за кубок пилотов со своим товарищем по команде Берндом Шнайдером. В итоге Альберс занял второе место.

новичок Катсумото Канеиши из Японии (ARTA-AMG-Mercedes).

Организаторы несколько изменили спортивный регламент соревнований, чтобы сделать германский кузовной чемпионат более привлекательным для болельщиков. Новый девиз DTM звучал так: одни гонки — один победитель. Квалификационный спринт



Редкая картина: на старте в финальной гонке на Хоккенхаймринге в первом ряду нет ни одного Mercedes CLK. Тем не менее, Mercedes-Benz на десятом этапе сезона в девятый раз стал победителем среди марок.

проводился на популярном автодроме Нюрбургринг (вместо Заксенринга).

Стартовая гонка на трассе Хоккенхаймринг 27 апреля стала хорошим началом сезона для команды HWA.

Все четыре пилота вошли в первую пятерку. Лидером и победителем гонки на домашней трассе стал Бернд Шнайдер.

Борьба на равных

На втором этапе, проходившем на автодроме Адрия Рейсвей, на верхнюю ступень пьедестала вновь поднялся пилот Mercedes: Кристиан Альберс завоевал свою первую победу и теперь шел на равных с Берндом Шнайдером, который после штрафного проезда по пит-лейн (за превышение скорости при заезде

в боксы) все же пришел пятым. По итогам первых двух гонок оба пилота находились на лидирующей позиции, набрав по 14 очков. Но вскоре все изменилось.

В третьем этапе соревнований на Нюрбургринге голландец вновь одержал триумфальную победу, на этот раз опередив товарища по команде швейцарца Марсея Фесслера. «Лучше не бывает. Я безумно рад моей второй подряд победе в DTM», — сиял Альберс, поднявшийся на пьедестал уже второй раз за сезон. Бернд Шнайдер после захватывающей дуэли с защищавшим чемпионский титул Лораном Айелло пришел четвертым.

На трассе в Лаузитцринге Шнайдер нанес ответный удар и завоевал вторую победу в сезоне, опередив Петера Дамбрека (Opel) и Матиаса Экстрёма (Abt-Audi).

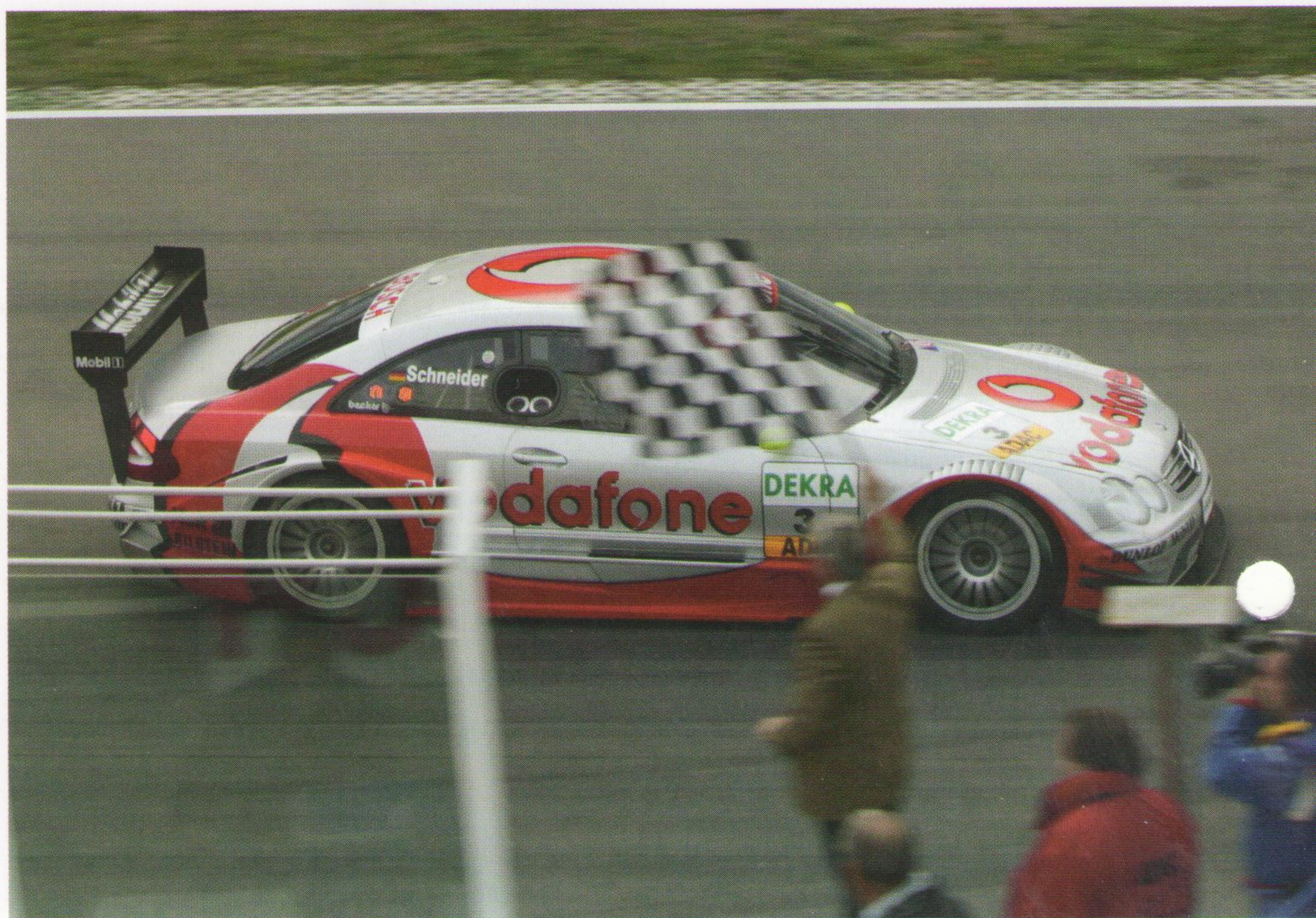
По результатам испытаний, проведенных перед началом соревнований, организаторы решили по соображениям безопасности отказаться от плана включения в трассу Гран-при высокоско-

был отменен, количество обязательных пит-стопов увеличено до двух. Теперь пилотам предстояло пройти в основной гонке не 100, а почти 160 км. Руководителям команды пришлось уделить больше внимания сплоченности коллектива и выработке стратегии.

Тем не менее, квалификация стала интереснее. После заезда, определявшего расстановку сил во второй десятке, за первые стартовые позиции (суперпоул) в дополнительном круге боролись десять лучших пилотов.

Была принята новая, более понятная система подсчета очков по аналогии с Формулой 1 (10-8-6-5-4-3-2-1). Изменения коснулись места проведения и календаря соревнований: с автодрома Цольдер гонки были перенесены на извилистую трассу Адрия Рейсвей недалеко от Венеции, а второй этап сезона

Победная секунда: в финале сезона на трассе Хоккенхайм Бернд Шнайдер в четвертый раз становится чемпионом DTM. Рекорд!



Бывшая звезда Формулы 1 Жан Алези в 2003 году дважды становился победителем. Первую победу француз отпраздновал в английском Донингтоне, опередив Бернда Шнайдера.

ростного поворота Turn 1, поскольку болиды DTM и их шины не предназначены для гонок на овальных трассах.

На автодроме Норисринг произошла знаменательная «смена власти».

Молодой Альберс, восходящая звезда, моментально взлетел на первую строчку турнирной таблицы и с разницей в одно очко стал победителем. Неудачный заезд в боксы помешал «мистеру DTM» Бернду Шнайдеру одержать победу. Шнайдеру пришлось довольствоваться третьим местом, вслед за Альберсом и Фесслером.

Напряженная дуэль

В британском Донингтоне удача улыбнулась любимцу публики французскому Жану Алези: бывшая звезда



Формулы 1 первым пересек финишную черту, всего на 1,4 секунды опередив Бернда Шнайдера.

На шестом этапе сезона Шнайдер в пятый раз показал лучшее время на круге и снова занял лидирующую позицию в зачете пилотов. Альберс пришел всего лишь пятым.

Дуэль продолжилась на следующем этапе, который снова проходил на Нюрбургринге: интересно, что квалификация впервые проводилась в ночное

время. Здесь чемпион предыдущего года Лоран Айелло (Abt-Audi) первый раз сумел обойти Альберса и Шнайдера.

Победа Марселя Фесслера на трассе А1-Ринг в австрийском городке Цельтвег еще раз доказала преимущество CLK-DTM 2003. На этот раз Шнайдер поднялся на вторую ступень пьедестала, а Альберс — на третью. На домашней трассе в Зандвоорте Кристиану Альберсу повезло: Тимо Шайдер (Opel), который начал гонку с поула-позиции, сошел с дистанции из-за ослабления крепления колеса. Голландец вновь первым пересек финишную черту под ликующие возгласы десятков тысяч своих соотечественников.

С минимальным отрывом

Главной интригой финала стало второе место Бернда Шнайдера. «Мистер DTM» опережал Кристиана Альберса всего на одно очко. Зрители на заполненных

Одна из захватывающих дуэлей сезона DTM 2003 на трассе Нюрбургринг: Бернд Шнайдер «колесо к колесу» отражает атаки соперника.



DTM СЕЗОН-2003		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ	ОЧКИ В 10 ЗАЕЗДАХ										ОБЩИЙ ИТОГ
Место	Пилот	Машина/команда *командный зачет	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σ
1.	Б. Шнайдер	CLK-DTM 2003/Vodafone AMG (HWA) *1	10	4	5	10	6	8	6	8	8	3	68
2.	К. Альберс	CLK-DTM 2003/ExpressService AMG (HWA) *1	4	10	10	2	10	4	8	6	10	x	64
3.	М. Фесслер	CLK-DTM 2003/AMG (HWA) *1	8	5	8	x	8	5	4	10	3	6	57
4.	М. Экстрём	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline *2	1	8	2	6	x	6	5	4	6	8	46
5.	Ж. Алез	CLK-DTM 2003/AMG (HWA) *1	5	2	x	4	4	10	3	x	4	10	42
6.	Л. Айелло	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline *2	6	6	6	1	3	x	10	5	x	4	41
7.	П. Дамбрек	Opel Astra V8 Coupé/OPC Team Phoenix *3	3	3	4	8	5	3	x	x	x	5	31
8.	Т. Шайдер	Opel Astra V8 Coupé/OPC Team Phoenix *3	2	x	x	5	x	1	2	x	x	2	12
9.	А. Меню	Opel Astra V8 Coupé/OPC Team Holzer *3	x	1	3	3	x	x	x	2	x	x	9
10.	М. Ройтер	Opel Astra V8 Coupé/OPC Team Holzer *3	x	x	x	x	x	x	x	x	5	x	5
11.	Г. Паффетт	CLK-DTM 2002/Service24h AMG	x	x	x	x	x	x	1	3	x	x	4
12.	К. Абт	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline	x	x	1	x	2	x	x	x	x	x	3
13.	Т. Егер	CLK-DTM 2002/Original-Teile AMG	x	x	x	x	x	2	x	x	x	x	2
14.	И. Бликемолен	Opel Astra V8 Coupé/OPC Euroteam	x	x	x	x	x	x	x	x	2	x	2
15.	М. Томчик	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline Junior Team	x	x	x	x	x	x	x	1	x	x	1
16.	П. Тертинг	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline Junior Team	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	1
17.	Й. Винкельхок	Opel Astra V8 Coupé/OPC Euroteam	x	x	x	x	1	x	x	x	x	x	1
18.	К. Вендлингер	Abt-Audi TT-R/Abt-Sportsline	x	x	x	x	x	x	x	x	1	x	1



Руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг играет на бонго на гала-концерте, посвященном закрытию сезона DTM.

Чествование победителей: певица Жаннетт Бидерман и руководитель HWA Ханс-Вернер Ауфрехт вручают кубок чемпиона Бернду Шнайдеру.

Бернд Шнайдер стал четырехкратным чемпионом DTM, вписав свое имя в историю германского кузовного чемпионата. «Этот титул – нечто совершенно особенное, ведь я завоевал его в напряженнейшем сезоне, выступая против сильнейших соперников», – радовался знаменитый пилот.



до отказа трибунах стали свидетелями интереснейшей дуэли.

Из-за повреждения колеса Бернду Шнайдеру пришлось второй раз заехать в боксы уже на 16-м круге. На 27-м его догнал Кристиан Альберс. У него тоже была повреждена покрышка, и в результате он закончил гонку двенадцатым. Зато Жан Алез смог отпраздновать свою вторую победу в сезоне.



Первый Mercedes с 8-цилиндровым двигателем

Премьера сконструированного Фердинандом Порше гоночного автомобиля Mercedes с 8-цилиндровым двигателем, состоявшаяся в 1924 году в Монце, была омрачена гибелью одного из пилотов. Лишь два года спустя Рудольф Караччиола, выступая на этом болиде в Берлине перед 200 тысячами зрителей, смог завоевать победу.

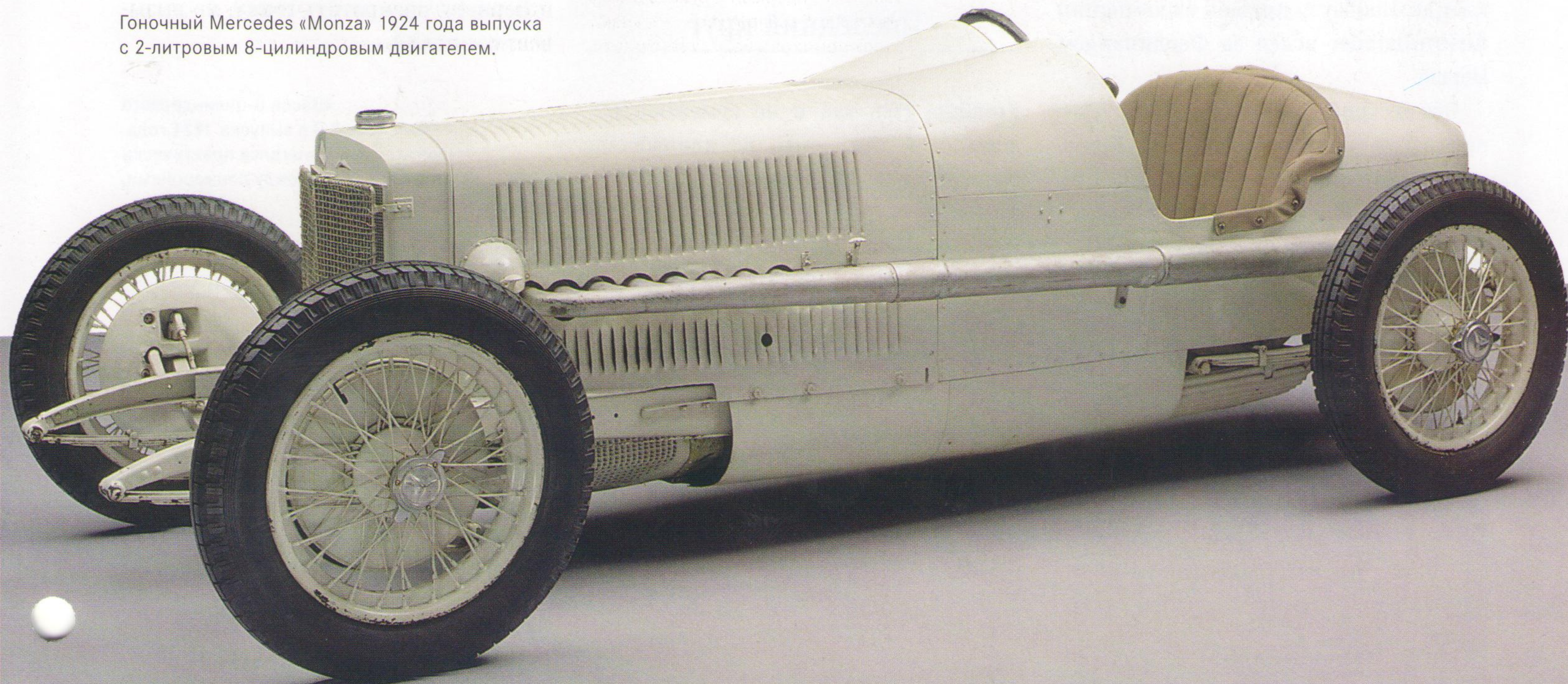
Дебют 8-цилиндрового Mercedes на трассе в Монце (Италия), назначенный на 7 сентября 1924 года, стал настоящей гонкой с препятствиями. Пробные заезды, проводившиеся за четыре дня до начала соревнований, показали, что бронзовое литье, применявшееся в головке блока цилиндров нового 2-литрового двига-

теля, было настолько пористым, что из агрегата вытекала охлаждающая жидкость. Кроме того, Mercedes был практически единственным участником гонки: соперникам из Fiat не хватало квалифицированных пилотов. В надежде на то, что Fiat все же соберет команду, организаторы приняли решение о переносе соревнований на 19 октября.

Знаменитости на старте

За это время 8-цилиндровые двигатели Mercedes получили новые головки блока цилиндров. Порше был доволен результатом.

Гоночный Mercedes «Monza» 1924 года выпуска с 2-литровым 8-цилиндровым двигателем.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ MERCEDES «MONZA» 2,0 Л (1924)

ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ: четырехтактный 8-цилиндровый рядный двигатель Тур 218, жидкостного охлаждения, два верхних распределительных вала (dohc), четыре клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов, вильчатое коромысло привода клапанов; привод распределительного вала с помощью цилиндрических зубчатых колес, 61,7×82,8 мм, 1996 см³, коленчатый вал на семи роликовых опорах

ЦИЛИНДРЫ: стальные гильзы с приваренной рубашкой охлаждения из стального листа; головка блока приварена к цилиндрам

СИСТЕМА СМАЗКИ: принудительная циркуляционная смазка с помощью вакуумного и нагнетательного насосов

КАРБЮРАТОР: с восходящим потоком, компрессор Рута; давление наддува 0,98 атм.

ЗАЖИГАНИЕ/МОЩНОСТЬ: высоковольтное зажигание от магнето Bosch; одна свеча зажигания на цилиндр, степень сжатия 5,0:1; мощность 170 л.с. при 7000 об/мин

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ: циркуляционная система жидкостного охлаждения, приводимая центробежным насосом без вентилятора

СЦЕПЛЕНИЕ/КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: многодисковое сухое сцепление; 3-ступенчатая механическая коробка передач, привод на задние колеса

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ/ШАССИ: пресованная стальная рама из швеллерного профиля; ручной тормоз с приводом на задние колеса, механический ножной тормоз с приводом на передние и задние колеса (барабанного типа); рулевое управление с винтовым механизмом; неразрезной передней и задней мосты на полуэллиптических пружинах, подвешенных ниже оси, фрикционные амортизаторы; тангентные колеса с центральным замком, шины передние 5×29", задние 6×31"; 2-местный кузов, топливный бак между лонжеронами

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: колесная база 2600 мм, колея передняя/задняя 1360/1360 мм, масса 780 кг

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 180 км/ч

Единственным соперником Mercedes остался Alfa Romeo. В команде Mercedes лучшие шансы были у Гвидо Мазетти, но на 43-м круге он был вынужден сойти с дистанции из-за повреждения бензопровода. Теперь все надежды возлагались на графа Зборовски.

Однако на следующем круге Зборовски вылетел с трассы, его машина врезалась в дерево и разбилась, пилот погиб.

Менеджер команды Mercedes Макс Зайлер немедленно вывел из соревнований две оставшиеся машины. Гонку продолжил только Антонио Аскарри на Alfa Romeo, который и был признан победителем. Mercedes с 8-цилиндровым двигателем не удалось одержать победу в своей первой и столь значимой гонке. Или штутгартцы просто подарили победу сопернику? Тем не менее, правильность действий Макса Зайлера, приказавшего Нойбауэру и Вернеру прекратить гонку, не вызывает сомнений.

В команду вошли Кристиан Вернер, Джулио Мазетти (оба — победители в гонках Тарга Флорио на автомобилях Mercedes), а также граф Луи Зборовски и молодой пилот Альфред Нойбауэр.

В 1922 году Зборовски уже выступал на большом Blitz-Benz на трассе в Брукленде. Нойбауэр пришел из компании Austro-Daimler вслед за Фердинандом Порше.

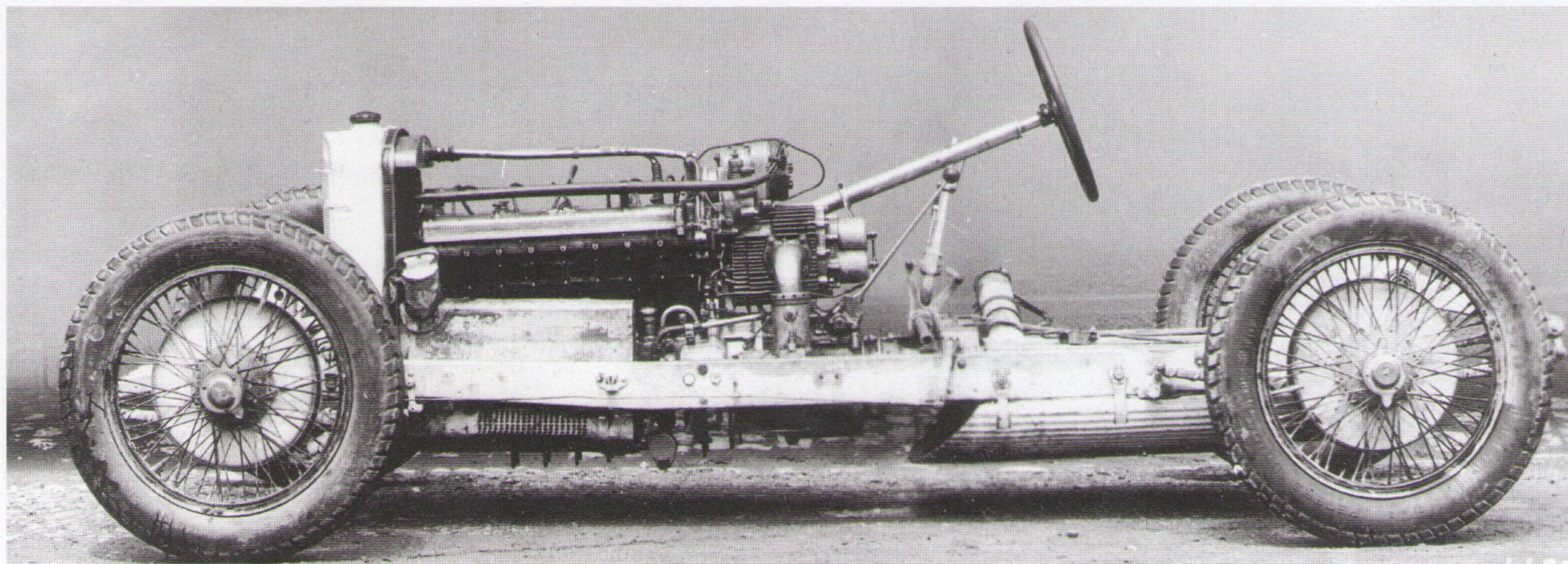
Оба австрийца — Порше и Нойбауэр — прекрасно понимали друг друга. Кроме того, в команде были двое запасных

пилотов: Отто Мерц и Рудольф Караччиола, частный пилот из Райнланда. Караччиола впервые принес победу марке Mercedes в 1923 году, выступая на автомобиле 6/25/40 PS.

Последний круг

Команда Fiat, так и не сумевшая решить свои проблемы, не явилась на соревнования к назначенной дате.

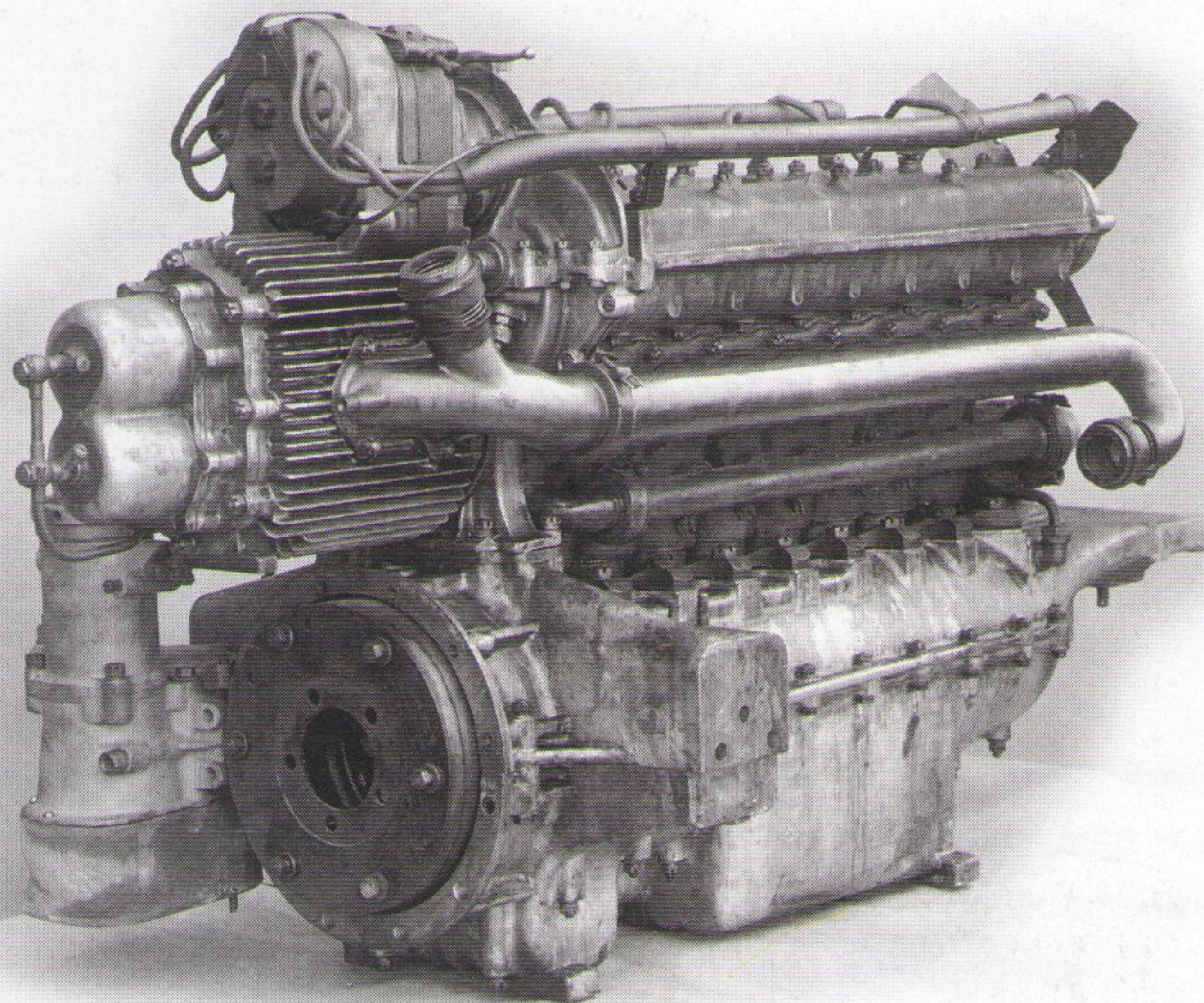
Шасси 8-цилиндрового Mercedes 2,0 л выпуска 1924 года. Двигатель располагался практически по центру шасси, между лонжеронами.



Причина, по которой машина графа Зборовски съехала с трассы, так и не была однозначно установлена.

Позднее специалисты указывали на недостатки в динамике автомобиля. Порше активно опровергал эти упреки. Болид, разгонявшийся более чем до 180 км/ч, и устанавливавшийся на него двигатель M218 были первой самостоятельной разработкой Фердинанда Порше в его новой должности генерального конструктора компании

2-литровый 8-цилиндровый двигатель M218 гоночного автомобиля Mercedes 1924 года. Двигатель имел четыре клапана на цилиндр и два расположенных сверху распределительных вала, впереди устанавливался компрессор Рута.



Альфред Нойбауэр: карьера менеджера команды

Родился 29 марта 1891 года в Нойттишайне (Мерши-Острау). Единственный сын столяра-краснодеревщика Карла Нойбауэра и его супруги Марии. Альфред Нойбауэр служил лейтенантом австрийской армии. Окончил кадетское артиллерийское училище в Трайзенкирхене, неподалеку от Вены. В 1911 году направлен в Вену, в Первый полк крепостной артиллерии. Во время Первой мировой войны Нойбауэр отвечал за техническое обслуживание и ремонт автомобилей полка. В 1919 году поступил на работу в компанию в городе Винер-Нойштадт, где познакомился с главным инженером Фердинандом Порше, который позднее назначил его руководителем отдела испытаний. Так Нойбауэр получил возможность принять участие в автогонках, в частности в Тарга Флорио (Сицилия) в 1922 году за рулем Austro-Daimler Sascha. Когда в 1923 году Порше перешел в компанию Daimler-Motoren-Gesellschaft и переехал в Штутгарт, Нойбауэр последовал за ним.

Поначалу он выступал в гонках в качестве пилота, но скоро понял, что его талант совсем в другом.

Нойбауэр сменил Макса Зайлера на посту менеджера команды и в первых же соревнованиях – гонках в Золитуде в 1926 году – проявил выдающиеся организаторские способности. Он придумал сигнальные таблички, сообщавшие гонщикам их позицию и запланированные пит-стопы.

Это нововведение принесло ему мировую известность.



Daimler-Motoren. После этой аварии у него длительное время не было возможности представить 8-цилиндровый двигатель широкой публике.

В 1925 году не хватало средств для участия в гонках, а в 1926-м вступила в силу новая формула гонок Гран-при. Штутгартцам пришлось бы разрабатывать новый двигатель, и к тому же на тот момент у компании были иные приоритеты.

Триумф на трассе Avus

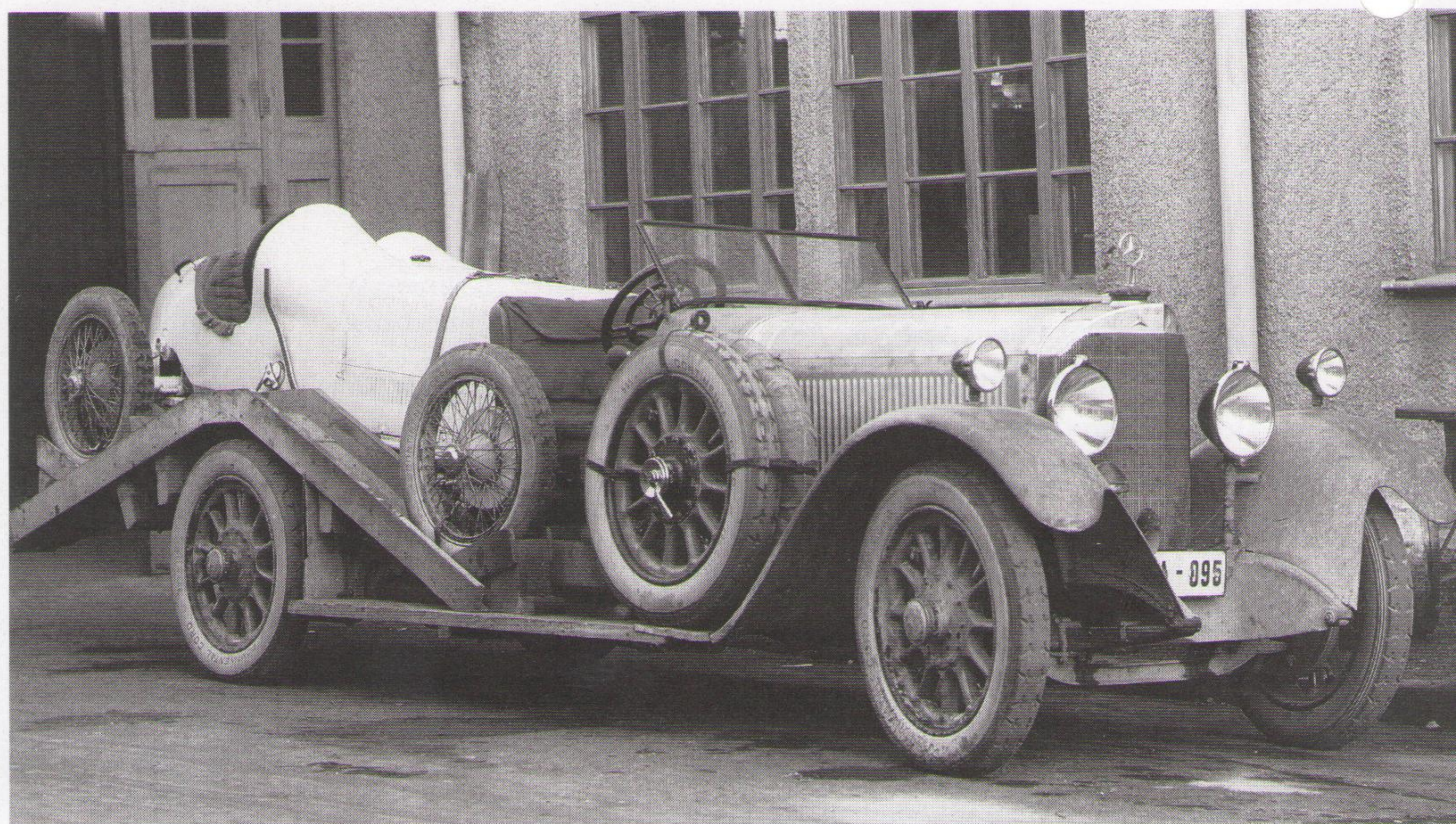
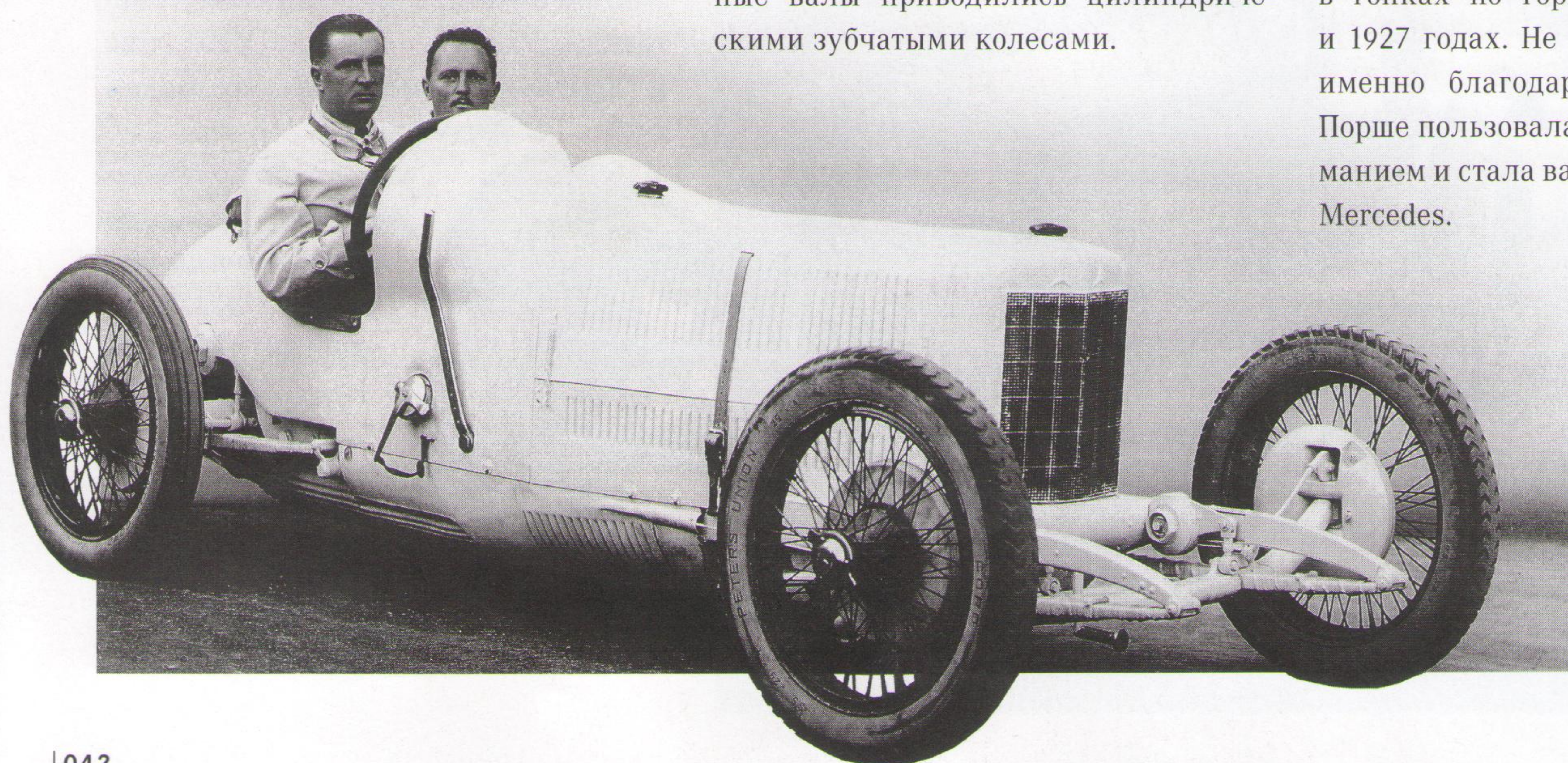
Тем не менее, 8-цилиндровому двигателю удалось показать себя еще в одном значимом автоспортивном мероприятии. Чтобы сделать гонки привлекательнее, организаторы Гран-при Германии 1926 года помимо болидов с двигателем 1,5 л

Альфред Нойбауэр и второй пилот Эрнст Хеммингер на 8-цилиндровом гоночном Mercedes в гонках Тарга Флорио (1924).

Кристиан Вернер и Альфред Нойбауэр решили сконструировать первый в мире грузовой автомобиль для перевозки гоночных болидов. Это был переделанный Mercedes Tourer 28/95 PS. До этого все гоночные машины добирались к месту проведения соревнований своим ходом.

разрешили участвовать в соревнованиях еще одной категории спортивных автомобилей с двигателем до 3,0 л.

11 июля 1926 года на берлинской трассе Avus три 2-литровых 4-местных автомобиля Mercedes вышли на старт в Гран-при Германии (болиды стали 4-местными в соответствии с регламентом 1923 года, который распространялся и на гонки в Ле Мане). За команду выступали пилоты Альфред Розенбергер, Рудольф Караччиола и Фердинандо Миноя; у каждого из них был второй пилот. В общем зачете победил Караччиола на автомобиле с 8-цилиндровым двигателем. Он проехал трассу со средней скоростью 135 км/ч и обошел даже хваленую элиту 1,5-литровых GP.



Созданный Порше 8-цилиндровый двигатель, хотя и был настоящим чудом техники, плохо заводился. Чтобы решить эту проблему, в процессе пуска в карбюратор из маленького сосуда впрыскивался эфир.

Веха в истории Mercedes

Гильзы клапанов, устанавливавшихся наклонно в головке блока цилиндров, заполнялись натрием. Это позволяло улучшить отвод тепла и снизить риск перегрева двигателя. Распределительные валы приводились цилиндрическими зубчатыми колесами.

Фердинанд Порше настоял на применении роликовых опор коленчатого вала, шатунов и распределительного вала. Кроме того, он разработал хитрую систему смазки и расположил карбюратор перед компрессором, а не за ним. Ассистентом Порше был Вунибальд Камм — инженер, прекрасно разбиравшийся в тонкостях доводки компрессоров. Итогом их совместной работы стал турбонагнетатель с постоянным компрессором, «разгонявший» двигатель до 170 л.с.

Кстати, Кристиан Вернер имел личный автомобиль с 2-литровым двигателем, на котором он с успехом выступал в гонках по горным дорогам в 1926 и 1927 годах. Не в последнюю очередь именно благодаря ему конструкция Порше пользовалась заслуженным вниманием и стала важной вехой в истории Mercedes.

Альфред Нойбауэр за рулем 8-цилиндрового Mercedes «Monza» 1924 года и второй пилот Эрнст Хеммингер.

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.

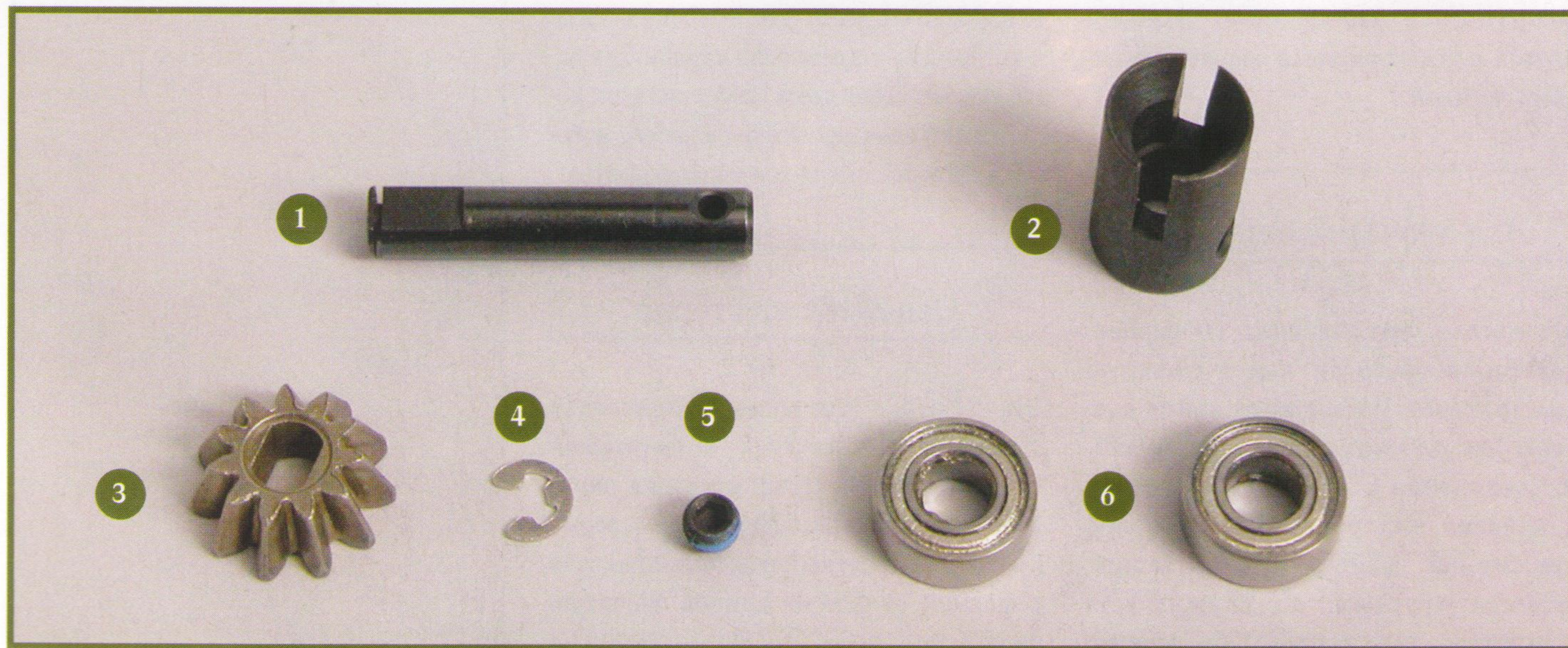
К этому номеру журнала прилагаются семь новых деталей трансмиссии для вашего Mercedes C-класса DTM 2008. Теперь вы можете приступить к сборке механической части, передающей крутящий момент

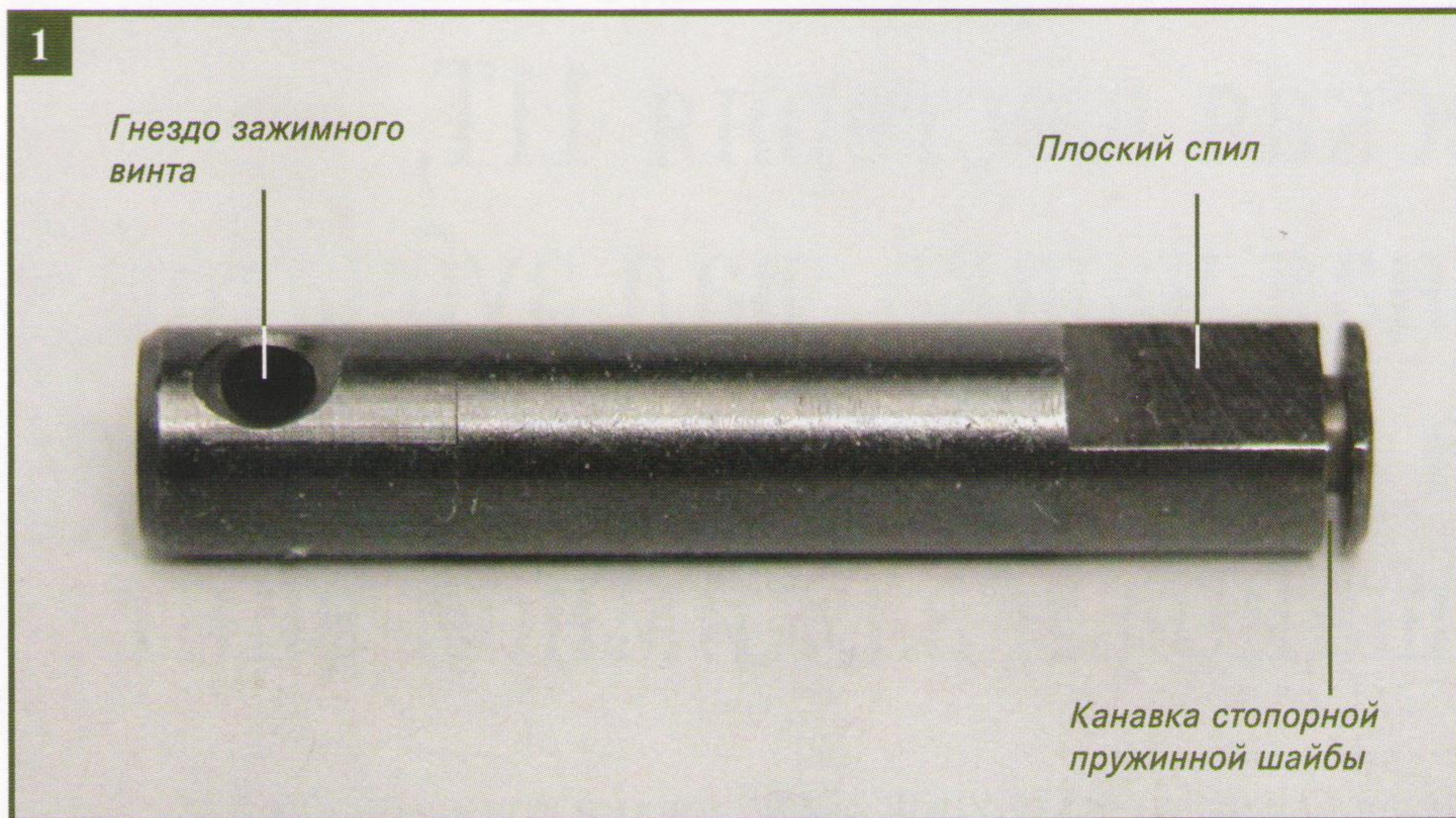
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

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,

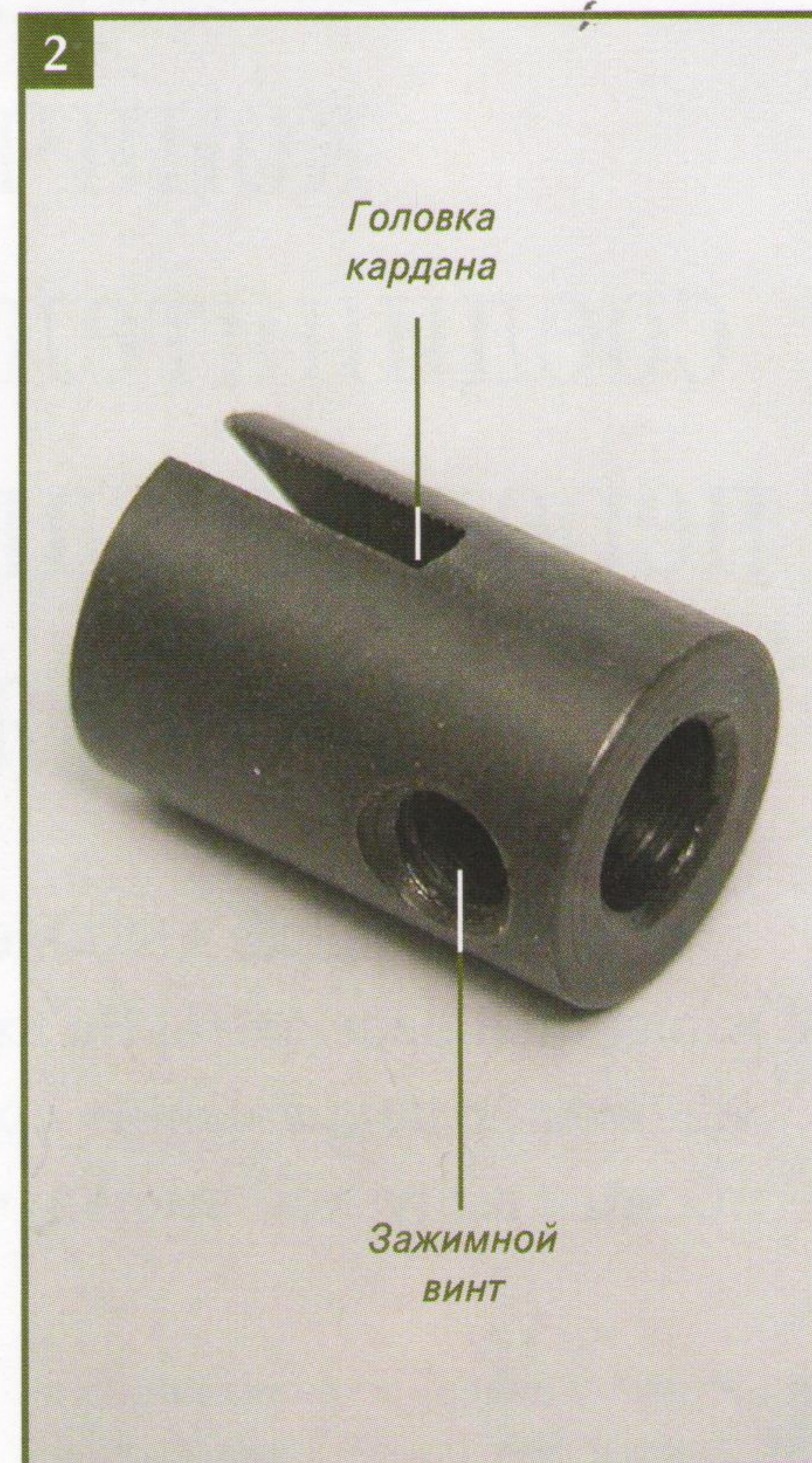
закрепленной на вале при помощи поперечного зажимного винта.

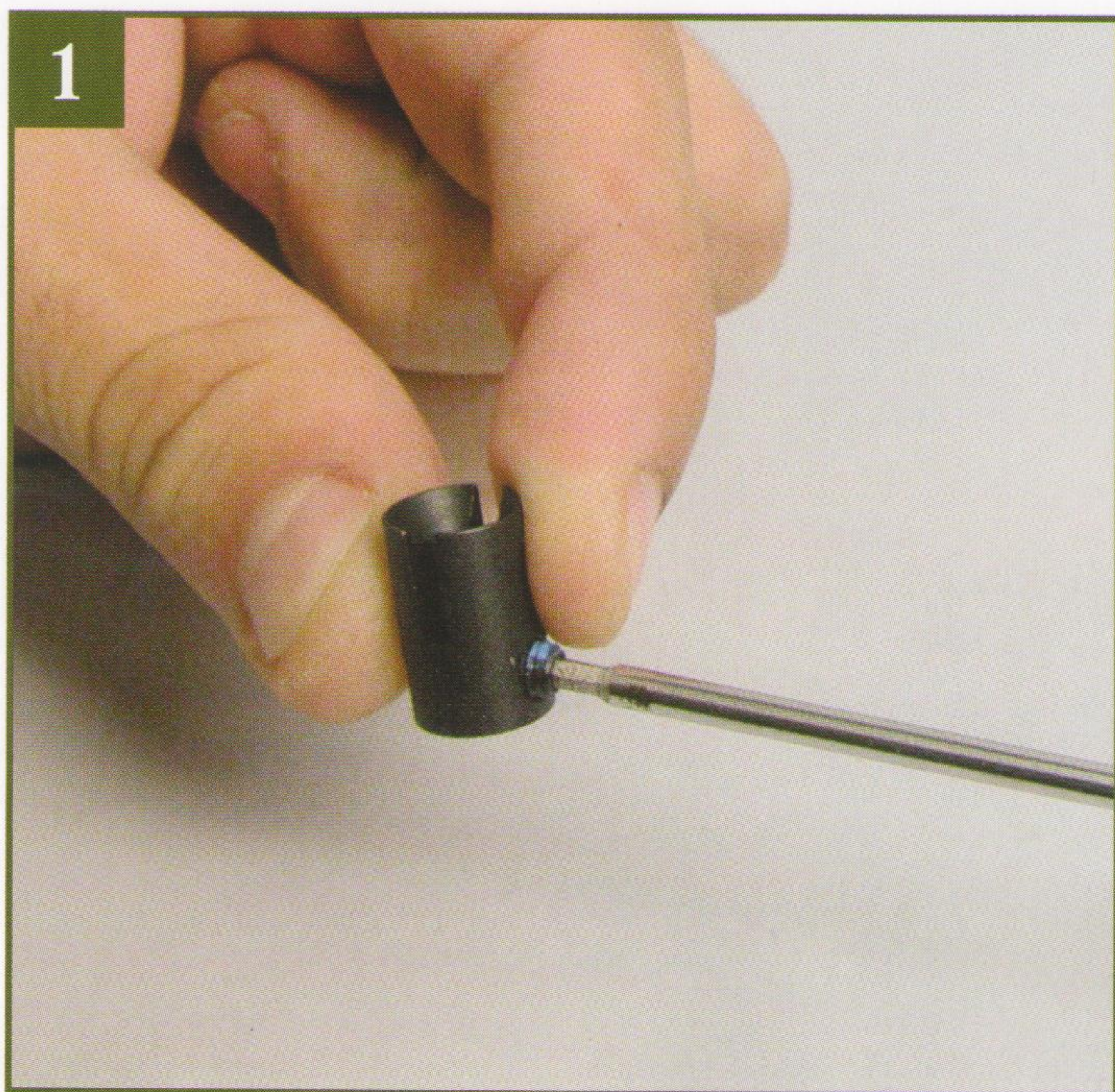
Соединительная чашка

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.

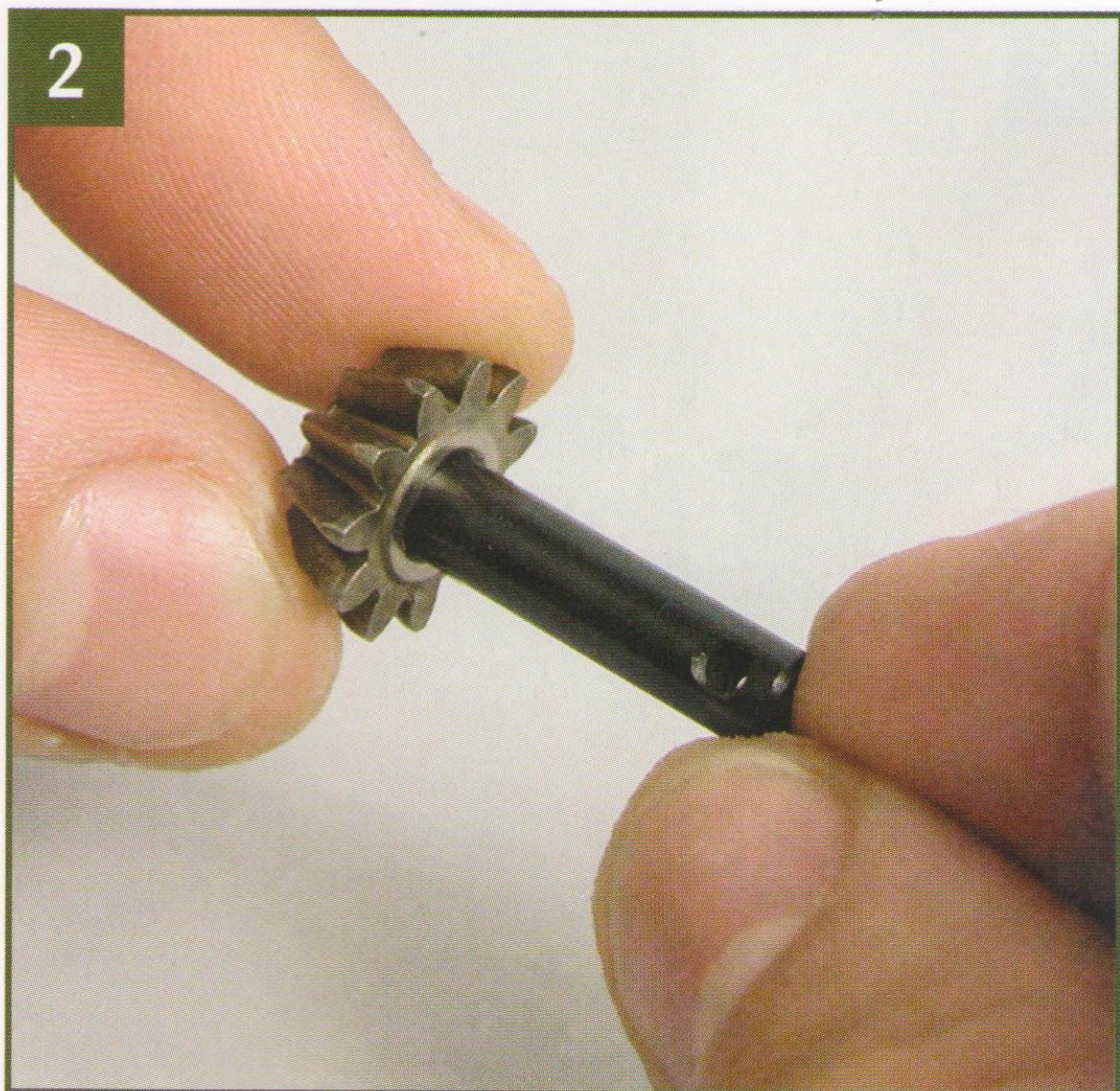
Основная шестерня

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.

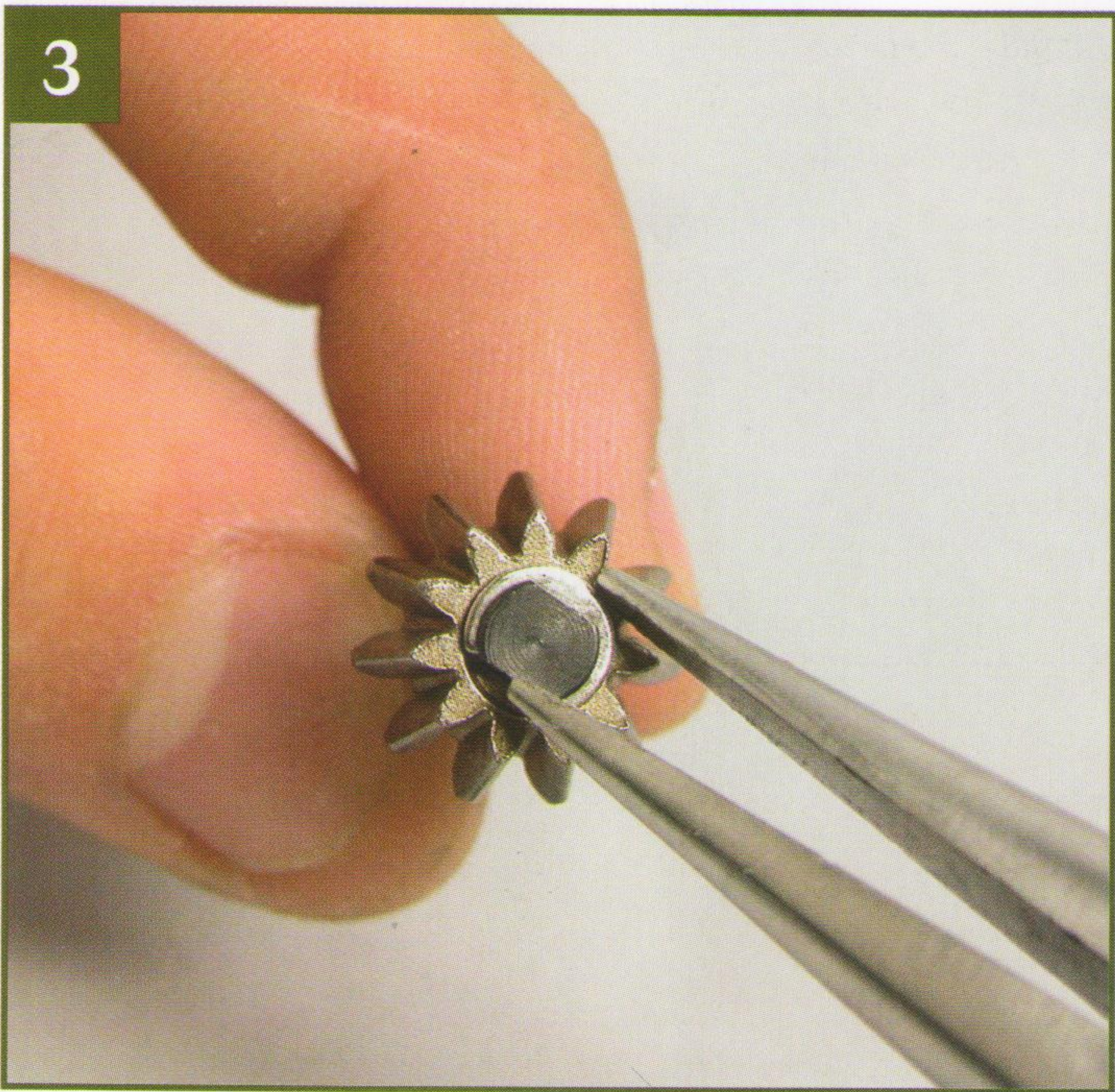




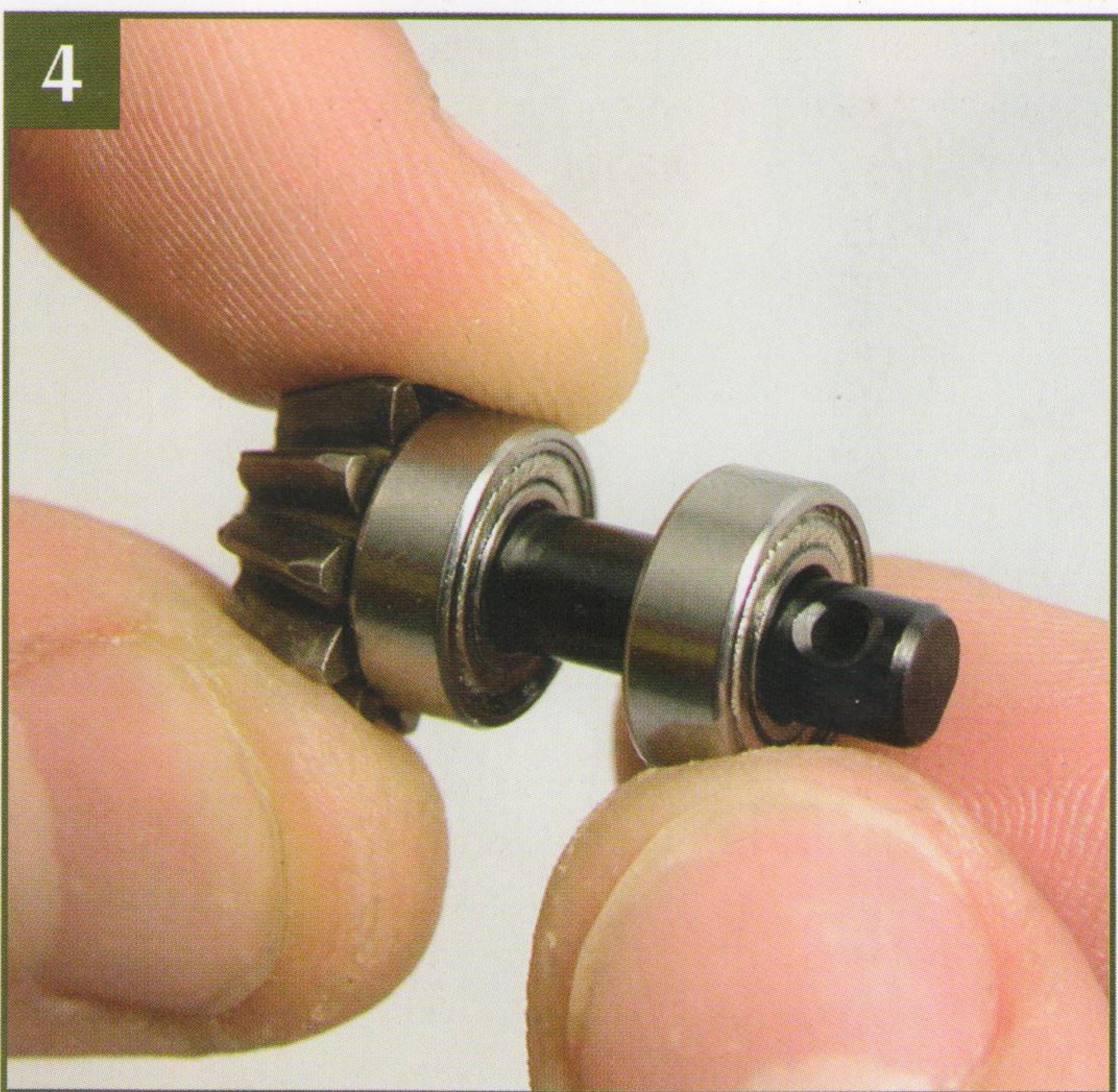
1 Используя шестигранный ключ, вставьте зажимной винт в соответствующее гнездо соединительной чашки и слегка затяните.



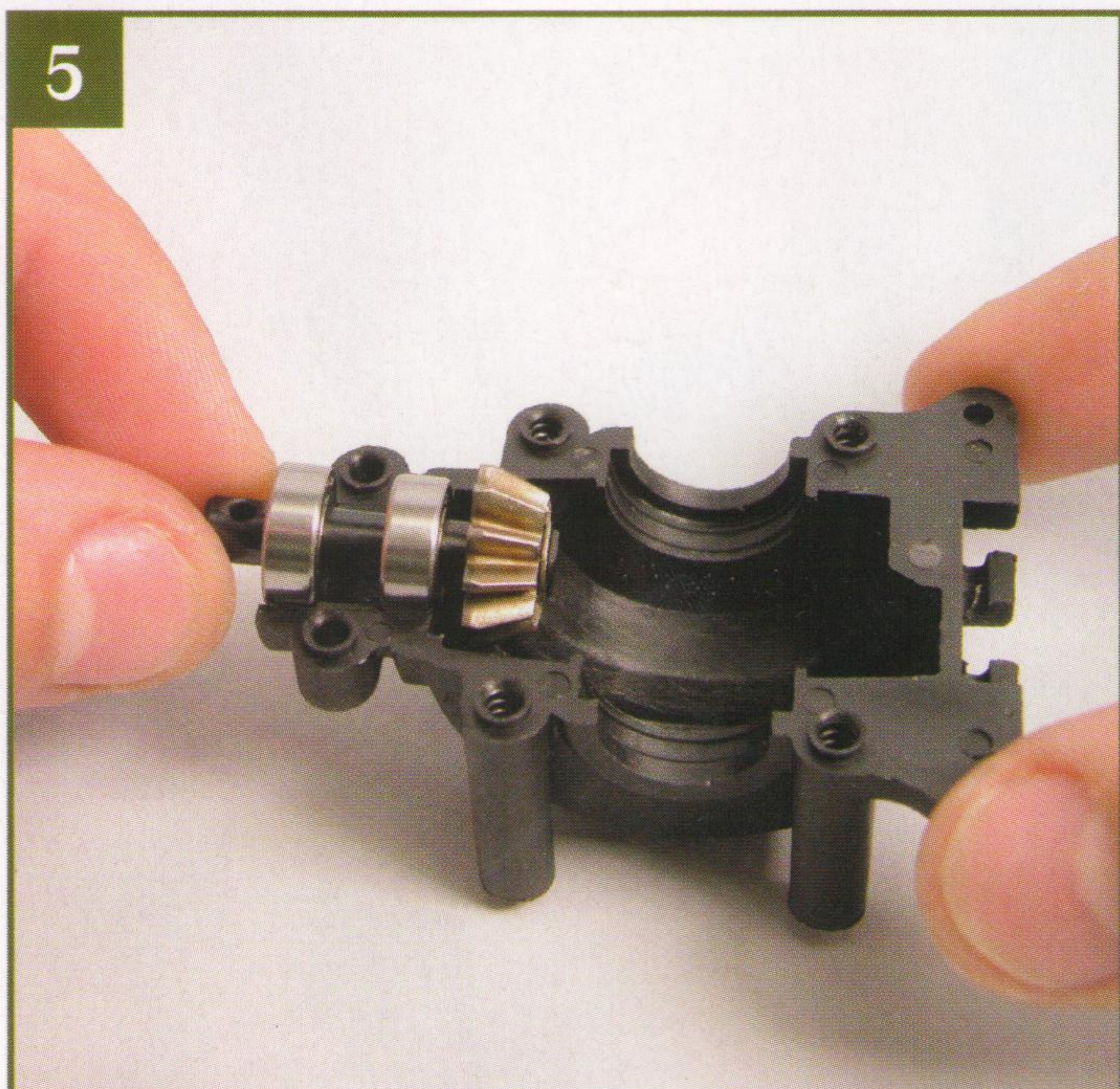
2 На одном конце вала зубчатой передачи есть два спица. Установите на этот конец основную шестерню так, как это показано на фото, и насадите ее до упора.



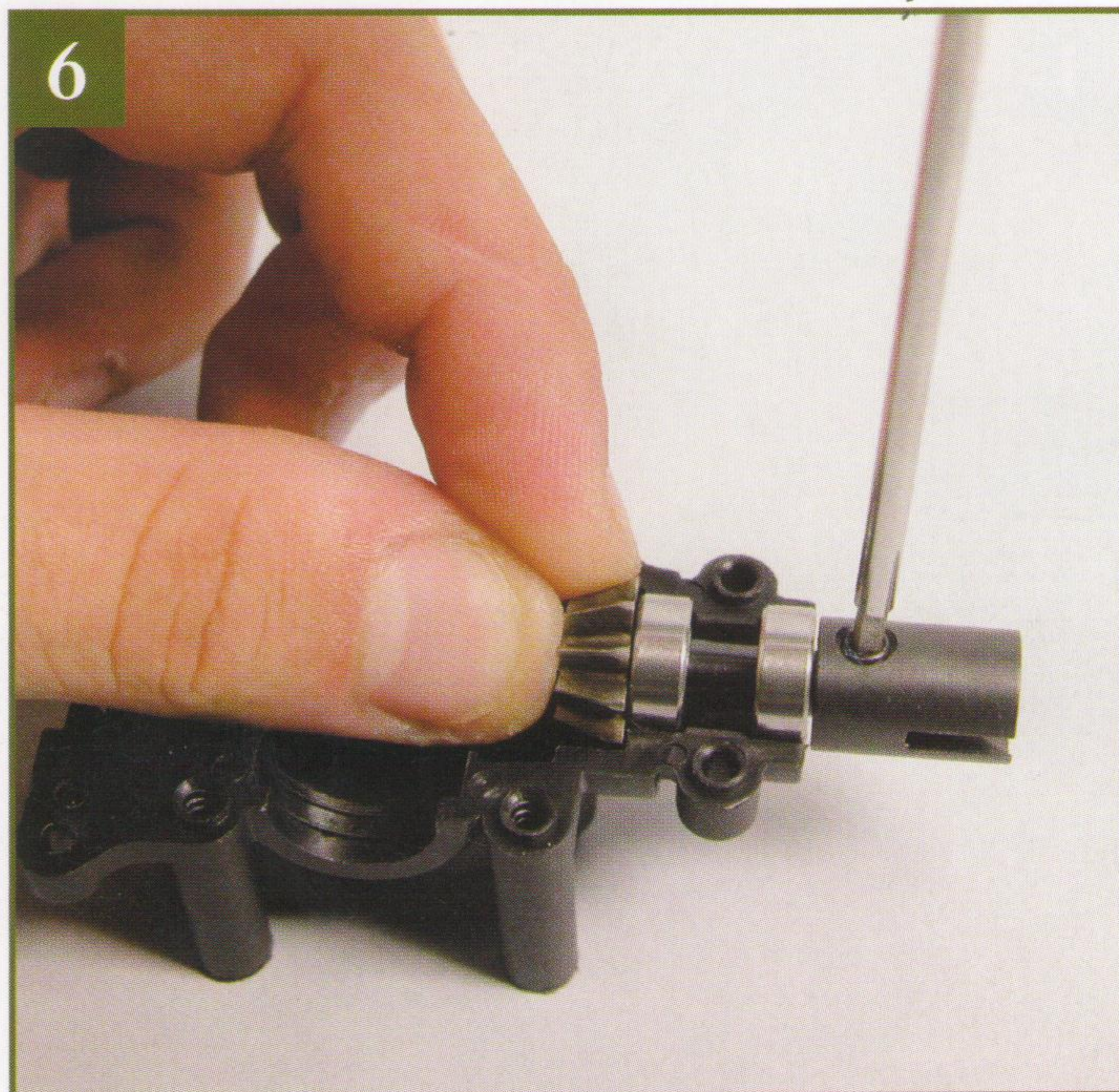
3 Установив основную коническую шестерню на место, с помощью длинногубцев поставьте стопорную пружинную шайбу в соответствующую канавку вала зубчатой передачи.



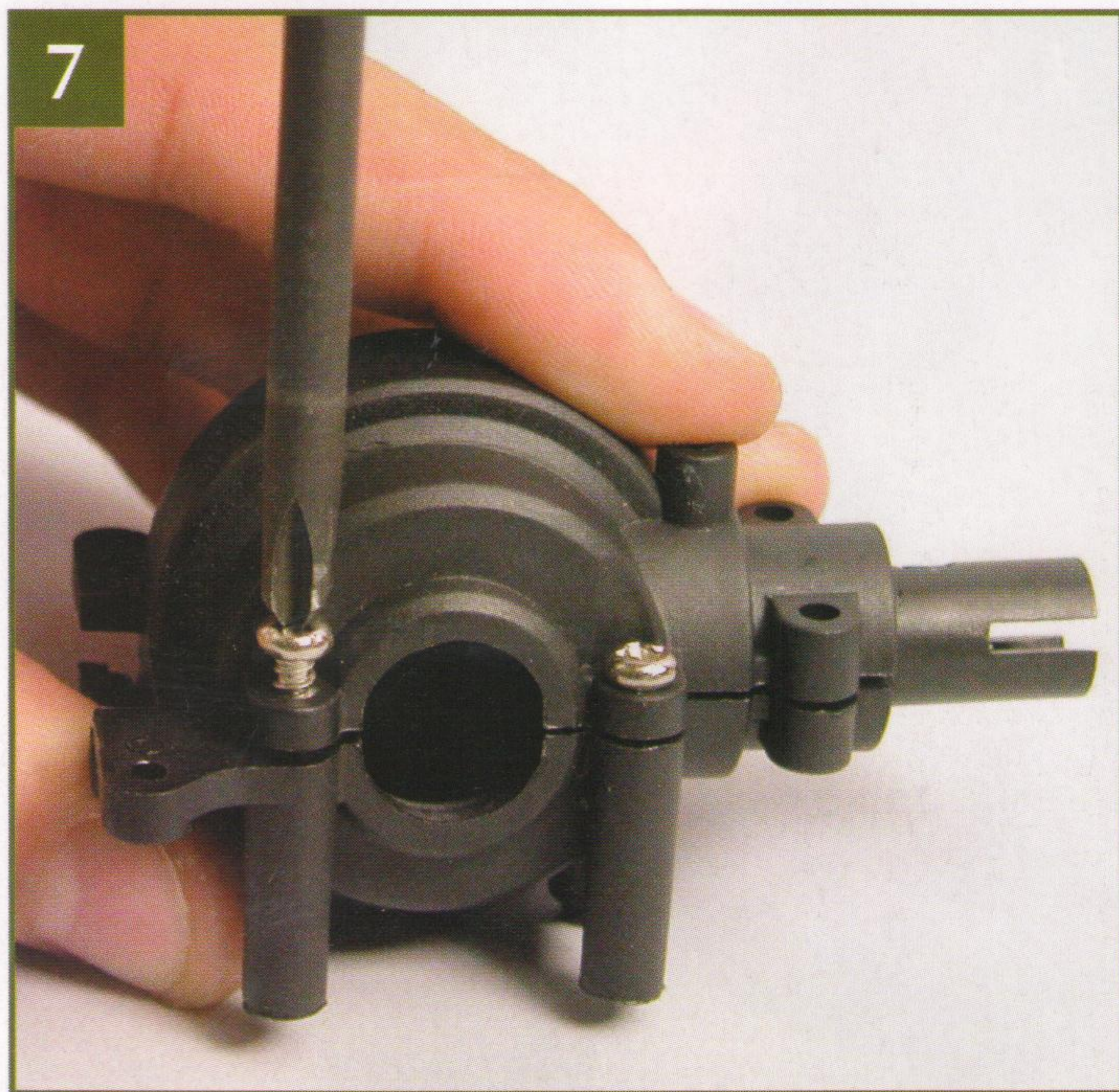
4 Возьмите два подшипника и последовательно заведите их на вал зубчатой передачи со свободного конца. Положение подшипников на валу на данной стадии сборки не имеет значения.



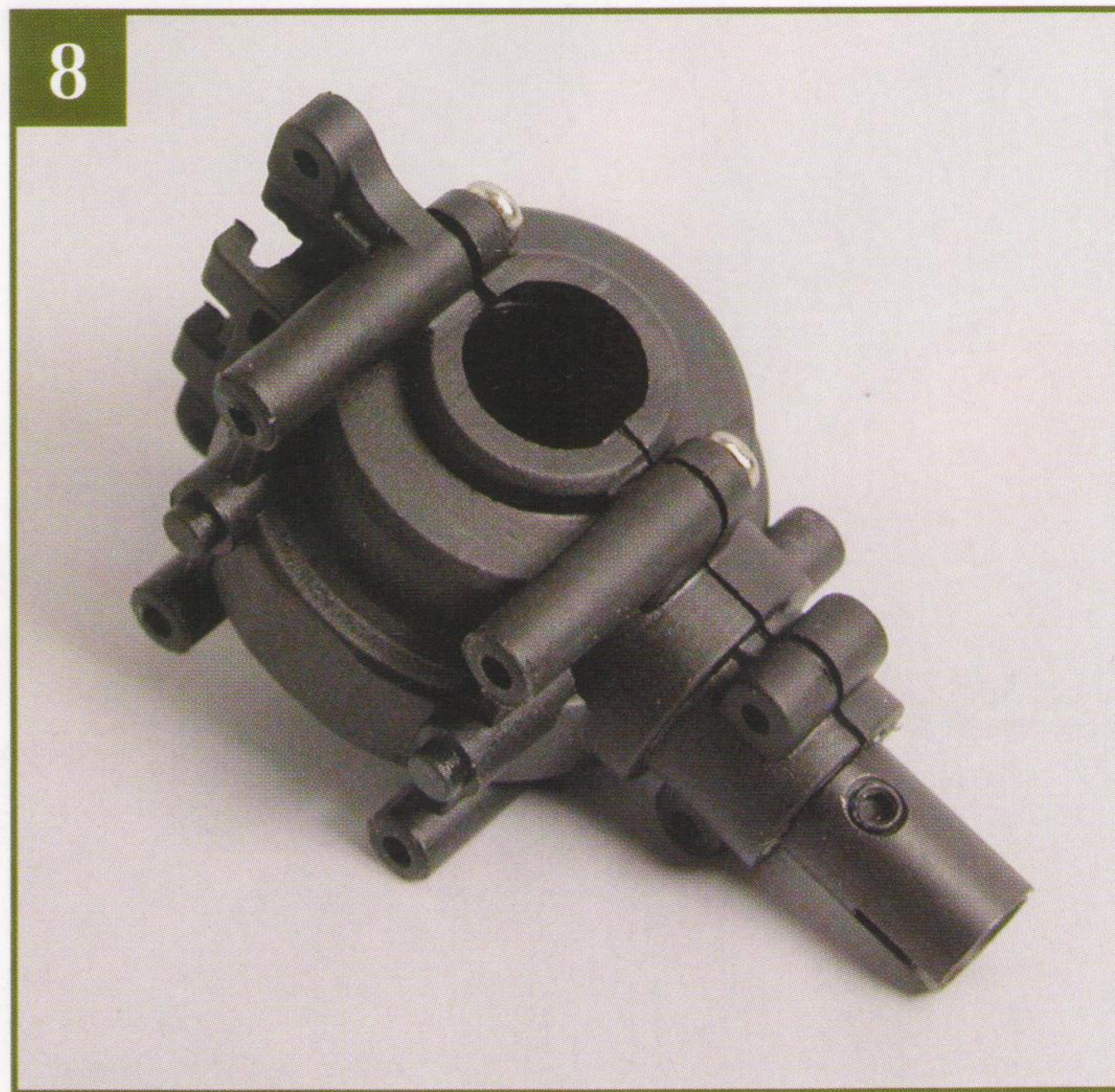
5 Возьмите полученный с выпуском № 5 картер переднего дифференциала и разъедините его половины. Установите на нижнюю половину картера основную шестерню.



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.

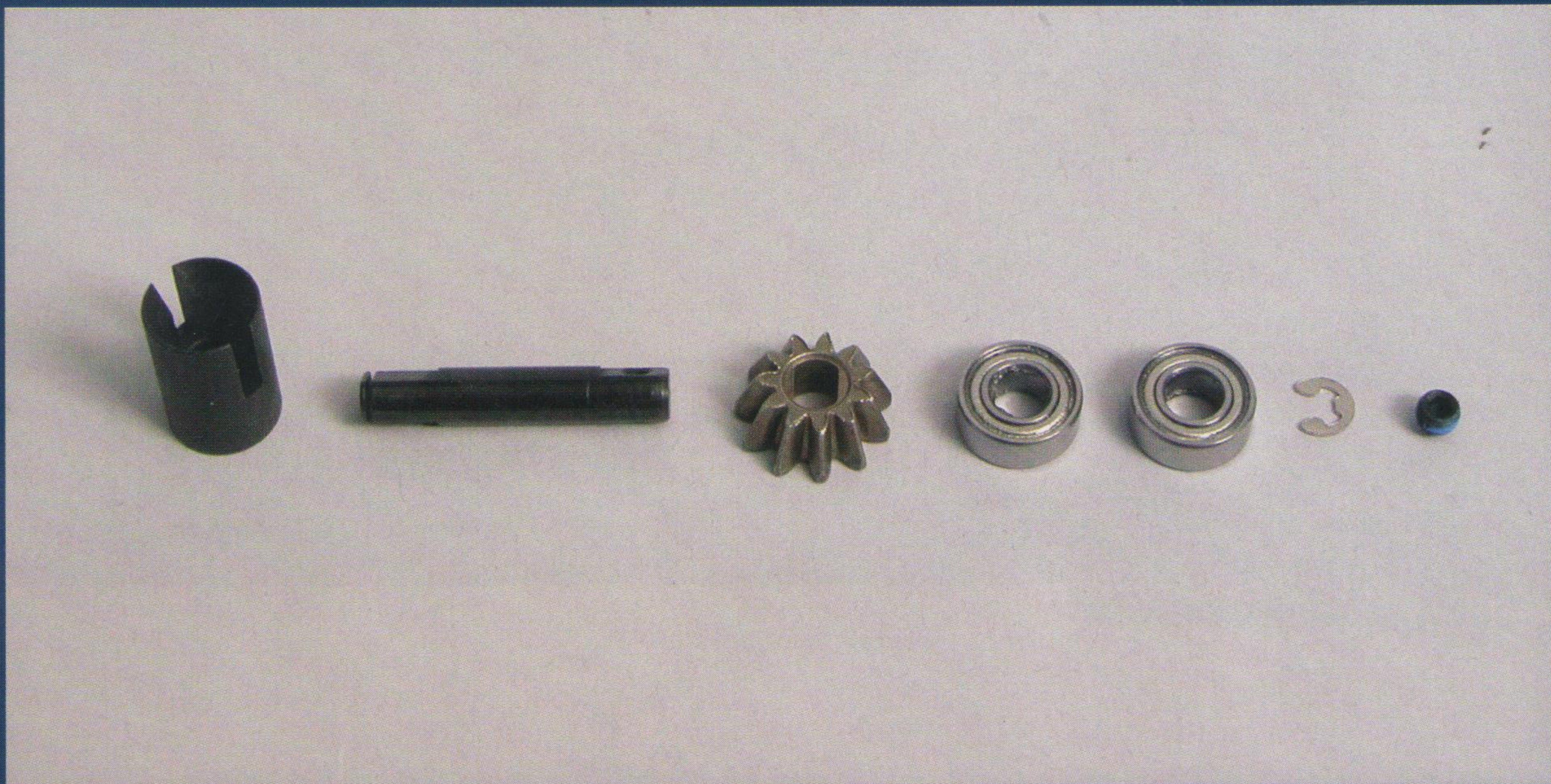


7 Установите обратно верхнюю половину картера и снова затяните винты, соединяющие ее с нижней половиной. Воспользуйтесь крестовой отверткой и затягивайте винты попеременно по два оборота.



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

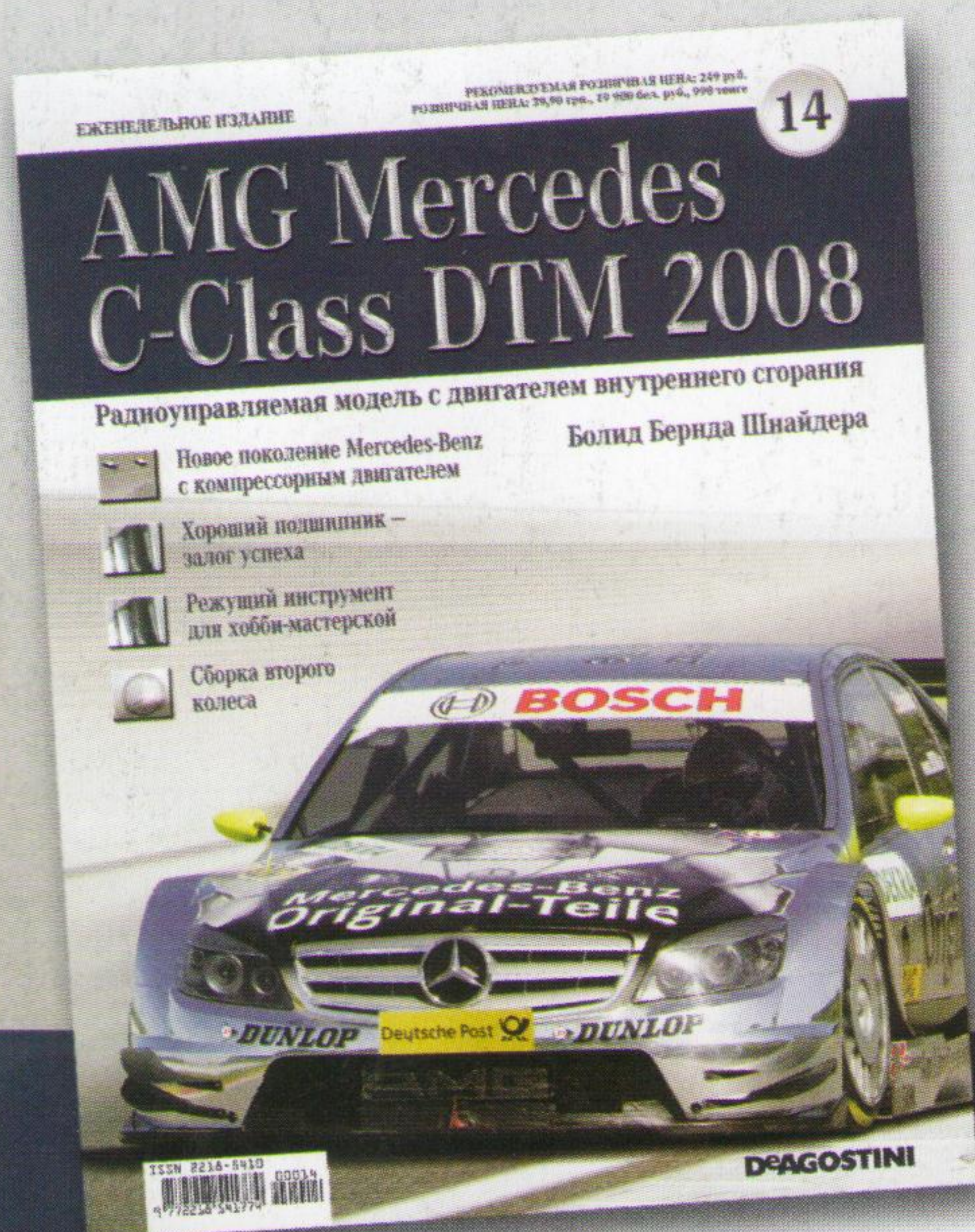
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы подробно рассмотрим прилагающиеся детали – основную шестерню, соединительную чашку, вал зубчатой передачи, стопорную пружину, подшипники и зажимной винт – и установим их в картер переднего дифференциала.



В следующем выпуске



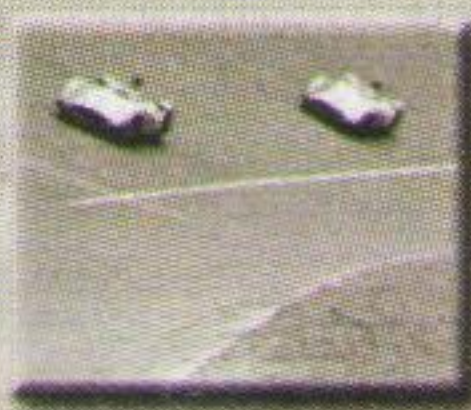
Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 14)

и комплект деталей:

- крышка
- губчатая вставка
- колесный диск.

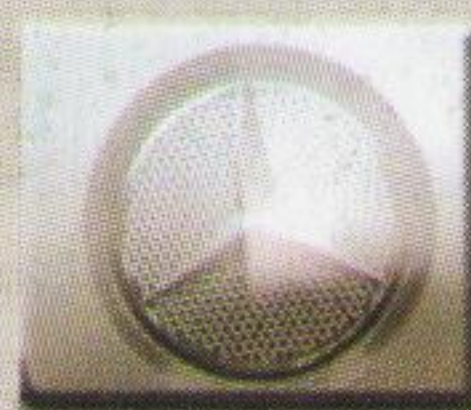


MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



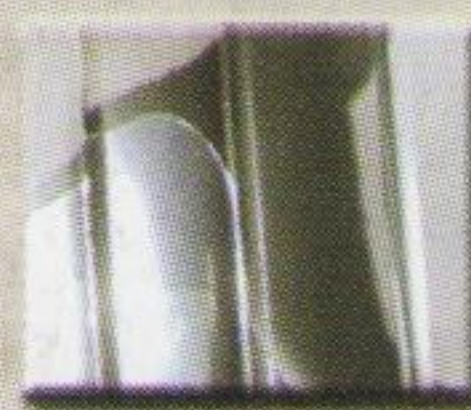
В 1926 году на рынке появилась самая быстрая в мире серийная машина — Mercedes-Benz K.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы познакомимся с прилагающимися к выпуску деталями и соберем второе колесо.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Установленные в трансмиссии шариковые подшипники снижают трение вращающихся деталей.

АВТОМОДЕЛИЗМ СОВЕТЫ



Режущий инструмент должен быть на рабочем столе каждого автолюбителя.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774



DeAGOSTINI