

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



«Летучий финн»
Мика Хаккинен

Болид Бернда Шнайдера



Премьера Mercedes C-класса
DTM 2007



Триумф Mercedes-Benz W 125
на чемпионате Европы 1937 года



Сборка передней
левой стороны
подвески



ISSN 2218-5410



00023

9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

23

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Двукратный чемпион Формулы 1 и чемпион мира Мика Хаккинен дебютировал в DTM в 2005 году и быстро стал суперзвездой и любимцем публики.

57-58

В марте 2007 года на Женевском автосалоне состоялась мировая премьера нового Mercedes-Benz C-класса, которому предстояло выйти на старт в DTM 2007.

59-60

Норисринг – самая короткая трасса в календаре DTM. Зрители находятся так близко от трека, как ни на какой другой автоспортивной арене.

61-62

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1937 году последние и самые мощные «серебряные стрелы» вернули себе лидерство, победив в чемпионате Европы. Пилоты Mercedes-Benz заняли с первого по четвертое места.

75-78

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Мы рассмотрим новые детали, полученные вами с этим выпуском, и проведем сборку передней левой стороны подвески.

71-72



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №23, 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: Наталия 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, укажите в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

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

УКРАИНА

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

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

☎ 8-800-500-8-400

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

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

БЕЛАРУСЬ

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.
Розничная цена: 44,90 грн., 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:
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЛМАЗ-ПРЕСС»
Юридический адрес:
123022, г. Москва, Столярный переулок, дом 3, корп. 34
Тираж: 65 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2011
ISSN 2218-5410

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

Дата выхода в России 10.05.2011

«Летучий финн» Мика Хаккинен

Чемпионат DTM всегда славился своими звездами. Двукратный чемпион Формулы 1 и чемпион мира Мика Хаккинен дебютировал в DTM в 2005 году и быстро стал любимцем публики. В DTM его привлекала непринужденная атмосфера, царившая на автодромах, и близость болельщиков, восхищавшихся его водительским мастерством.



День 10 ноября 1995 года закончился для Мики Паули Хаккинена трагически. На тренировке перед Гран-при Австралии, проходившем в Аделаиде, при входе в поворот Brewery Bend финский гонщик (предположительно из-за дефекта шины) потерял контроль над своим болидом F1-McLaren и врезался в гору покрышек. Мика, которому тогда было 27 лет, получил тяжелые травмы головы и три дня провел в искусственной коме.

Однако благодаря бойцовскому характеру Хаккинен вернулся в Формулу 1 и три года спустя на McLaren-Mercedes завоевал свой первый чемпионский титул.

Победа за победой

Этот факт уже сам по себе говорит о характере Хаккинена, завоевавшего симпатии болельщиков своей

Такой разный Мика Хаккинен: радость первой победы в DTM на Спа-Франкоршам (вверху слева); в тесном кругу болельщиков (справа) и в качестве триумфатора Формулы 1 на McLaren-Mercedes в Гран-при Венгрии 1999 года (внизу справа).

сдержанностью, тонким юмором и удачными шутками.

Михаэль Шумахер всегда глубоко уважал Хаккинена и считал его своим самым сложным соперником.

Как почти каждый настоящий чемпион 90-х годов, Мика начинал свой



Уверенный взгляд в камеру: Мика Хаккинен и его болид DTM перед гонкой в Барселоне в сезоне 2006 года.

дителю спортивного подразделения Mercedes Норберту Хаугу удалось привлечь звезду Формулы 1 к участию в германском кузовном чемпионате.

Уже во время своего второго выступления на автодроме Лаузитцринг Мика доказал, что он настоящий гонщик, и дал достойный ответ скептикам, которые предсказывали ему долгий и тяжелый период привыкания к непростым в управлении болидам DTM.

Грандиозное возвращение

Свое мастерство Хаккинен показал уже в следующей гонке на сверхсложной трассе Спа-Франкоршам, прозванной «американскими горками». Там «летучий финн» в тяжелейших условиях продемонстрировал блестящую технику управления болидом и отпраздновал

путь в спорте за рулем карта: уже в пятилетнем возрасте он нарезал первые круги по автодрому. Четыре раза Хаккинен побеждал в чемпионате Финляндии по картингу, после чего перешел в класс одноместных гоночных автомобилей.

И там победы сыпались одна за другой. После триумфа в 1990 году в британской Формуле 3 вполне логичным выглядел переход в Формулу 1. Оба следующих года Хаккинен выходил на старт в команде Lotus.

Руководитель команды McLaren Рон Денис разглядел талант молодого финна и пригласил его в качестве водителя-испытателя. В Гран-при Португалии 1993 года Хаккинен заменил потерпевшего неудачу пилота команды Майкла Андретти. «Брак» с McLaren-Mercedes, о котором он долго мечтал, увенчался победами в Формуле 1 в 1998 и 1999 годах.

В 2001-м Хаккинен заявил о своем уходе. А через три года любимец публики к радости болельщиков принял участие в чемпионате DTM. Руково-

Япония, Сузука, 1999 год. Мика Хаккинен празднует свою вторую победу на чемпионате мира в Формуле 1. По этому жесту сразу видно, кто здесь первый!



МИКА ХАККИНЕН: БИОГРАФИЯ

ПОЛНОЕ ИМЯ И НАЦИОНАЛЬНОСТЬ:

Мика Паули Хаккинен, финн

РОДИЛСЯ: 28 сентября 1968 года в Ванта (недалеко от Хельсинки)

РОСТ: 1,79 м

ДОСТИЖЕНИЯ: двукратный чемпион мира в гонках Формулы 1 1998 и 1999 годов

СТАТИСТИКА ФОРМУЛЫ 1

Первый Гран-при: США (1991)
Последний Гран-при: Япония (2001)
Гонок/побед: 162/20
Поул-позиций: 26
Самые быстрые круги: 25
Очков в чемпионате мира: 420

СТАТИСТИКА DTM

Первая гонка: Хоккенхайм (2005)
Последняя гонка: Хоккенхайм (2007)
Гонок/побед: 31/3
Поул-позиций: 3
Самые быстрые круги: 5
Очки: 77

свою первую победу в DTM. До ухода из чемпионата в конце 2007 года он успел завоевать еще две победы.

Всего Хаккинен набрал в чемпионате DTM 77 очков в 31 гонке. Однако эта сухая статистика не отражает огромной популярности финского гонщика. Помимо стойкого бойцовского характера его всегда отличала сердечность в общении со своими болельщиками. Мика Хаккинен — настоящая звезда, с которой можно было пообщаться запросто.

Премьера в Эшториле: гоночная версия Mercedes С-класса DTM 2007

Одновременно с появлением серийной модели к сезону 2007 года обновилась и гоночная версия Mercedes-Benz С-класса. Кропотливая работа команды HWA и тщательная доводка деталей сделала «новичка» и красивым, и быстрым.

Под девизом «Ladies first» 6 марта 2007 года на Женевском автосалоне состоялась мировая премьера нового Mercedes-Benz С-класса, которому предстояло выйти на старт в DTM 2007. Точно в 15.15 автогонщица Сюзи Стоддарт выехала на болиде на сцену выставочного павильона. Участница DTM при поддержке председателя правления Mercedes доктора Дитера Цетче представила публике свой новый «служебный автомобиль».

Гоночная машина была создана на базе нового серийного С-класса. Серийный седан вырос по сравнению со своим предшественником: на 55 мм — в длину, на 42 мм — в ширину и на 46 мм — в высоту. Колесная база увеличилась на 45 мм. Благодаря все еще «подтянутым» линиям новые пропорции обеспечивали прекрасный коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x = 0,27$. В версии DTM появление новой модели сказалось на форме, но не на размерах кузова.

По сравнению с предыдущей моделью 2006 года кузов подрос всего лишь на 2 мм.

Динамичный дизайн

Экстерьер серийной модели и ее гоночного аналога пришелся по душе публике. Читатели журнала Auto Bild отметили динамичный силуэт нового С-класса премией за лучший дизайн Design Award 2007 в категории «седаны и универсалы». Как и его «гражданский» брат, гоночный болид DTM привлекал удивительной красотой линий.

Обращала на себя внимание в первую очередь передняя часть кузова. После замены двойных овальных фар спортивными удлиненными трапециями капот стал выглядеть более «угловатым». Завершали броский облик большие воздухозаборники под радиаторной решеткой, в центр которой вернулась звезда.

Кропотливая работа команды HWA и тщательная доводка деталей сделала «новичка» столь же быстрым, сколь и красивым!

С марта 2006 года команда во главе с техническим директором Герхардом Унгаром занималась тонкой доводкой аэродинамики в ходе испытаний модели 1:2 в аэродинамической трубе.



В сезоне DTM 2007 AMG-Mercedes С-класса предстал со стреловидным капотом, украшенным сложным «рентгеновским снимком».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

AMG MERCEDES C-КЛАССА DTM 2007

ШАССИ: трубчатая рама со стальной крышей и стальными боковинами; двери, капот, крылья, крышка багажного отделения и все остальные навесные компоненты из карбона; встроенный каркас безопасности водителя и специальные энергопоглощающие зоны в передней, задней и боковой частях кузова

ДЛИНА: 4872 мм

ШИРИНА: 1845 мм

ВЫСОТА: 1255 мм

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2795 мм

МАССА: 1070 кг (с водителем)

АЭРОДИНАМИКА: модифицированная передняя юбка и боковые детали, плоское днище, задний диффузор, цельное заднее антикрыло с двойным профилем

ДВИГАТЕЛЬ

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 4000 см³

БЛОК ЦИЛИНДРОВ: четыре клапана на цилиндр

РАСПОЛОЖЕНИЕ ЦИЛИНДРОВ: 90° V8

МОЩНОСТЬ: 350 кВт (470 л.с.) при 7500 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: макс. 500 Нм

ОГРАНИЧИТЕЛЬ РАСХОДА ВОЗДУХА: 0,2×28 мм

ТРАНСМИССИЯ: 3-дисковое карбоновое сцепление; унифицированная 6-ступенчатая секвентальная коробка передач, разнесенная компоновка агрегатов, унифицированный механизм блокировки дифференциала; привод на задние колеса, без антипробуксовочной системы

ПОДВЕСКА: передняя и задняя на сдвоенных поперечных рычагах с управляемыми толкателем блоками пружин и амортизаторов

ТОРМОЗА: унифицированные карбоновые без АБС

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: зубчатая рейка с гидроусилителем

КОЛЕСА И ШИНЫ: 18-дюймовые легкосплавные диски; ширина впереди 11, сзади 12 дюймов, унифицированные шины Dunlop SP Sport Maxx в 660 мм

Презентация DTM в Дюссельдорфе. Все пилоты команды Mercedes-Benz выстроились по бокам звезды сезона-2007 — нового Mercedes-Benz DTM C-класса. На фото — машина Бруно Шпенглера с рекламой банка DaimlerChrysler на капоте. В первом ряду — Сьюзи Стоддарт (слева) и Бернд Шнайдер (справа).



Двери, ветровое стекло и капот были адаптированы к новому силуэту.

Технологии, проверенные временем

Под капотом C-класса расположился проверенный временем, мощный двигатель V8. Регламент DTM, направленный на снижение расходов, допускал усовершенствование только отдельных деталей 470-сильного агрегата. Помимо лишней пары лошадиных сил, которые инженерам удалось извлечь из V8, модификации подверглась в основном ходовая часть. Новая конструкция подвески обеспечивала большую свободу регулировки углов

развала и схождения, что хорошо сказалось на динамике болида.

24 января 2007 года наступил «момент истины»: на автодроме Эшторил (Португалия) прошли первые испытания прототипа на гоночной трассе. Результаты впечатлили гонщиков. В команде HWA на старт снова вышла знакомая четверка: действующий чемпион DTM Бернд Шнайдер (Original-Teile-AMG-Mercedes), двукратный чемпион Формулы 1 Мика Хаккинен (AMG-Mercedes), вице-чемпион DTM Бруно Шпенглер (DaimlerChrysler Bank AMG-Mercedes) и Джейми Грин (Salzgitter AMG-Mercedes), чемпион европейской серии Формулы 3.

Читатели журнала Auto Bild отметили динамичный силуэт нового Mercedes-Benz C-класса премией за лучший дизайн Design Award 2007.

Экс-чемпион Формулы 3 Джейми Грин (Salzgitter AMG-Mercedes) выступал на новом Mercedes-Benz C-класса. Британец продемонстрировал настоящее мастерство и занял четвертое место в классификации пилотов.



Гоночные трассы DTM: Норисринг

Норисринг, самую короткую трассу в календаре DTM, расположенную в самом сердце Нюрнберга, называют «Монако DTM». Гонки на Норисринге – это всегда высочайшее напряжение и накал страстей. Самые захватывающие дуэли происходят на последнем повороте – Dutzendteichkehre.

«Уличная гоночная трасса» – при этих словах каждый поклонник автоспорта невольно подумает о Монако. Однако в Нюрнберге нет ни многочисленных поворотов, ни узких улочек. Норисринг – на первый взгляд ничем не примечательная трасса длиной 2,3 км, конфигурация которой включает две скоростных прямые, две шпильки и шикану. Тем не менее, она гарантирует очень интересные гонки. Территория, с 1933 по 1938 годы служившая для проведения нацистских партсъездов и шествий, по-своему уникальна: самая большая трибуна – каменная – расположена

в центре трассы, и гонка проходит вокруг нее.

Зрители находятся так близко от трека, как ни на какой другой автоспортивной арене. А благодаря построенному в 2006 году тоннелю поклонники гоночного спорта могут перемещаться между трибунами даже во время гонки.

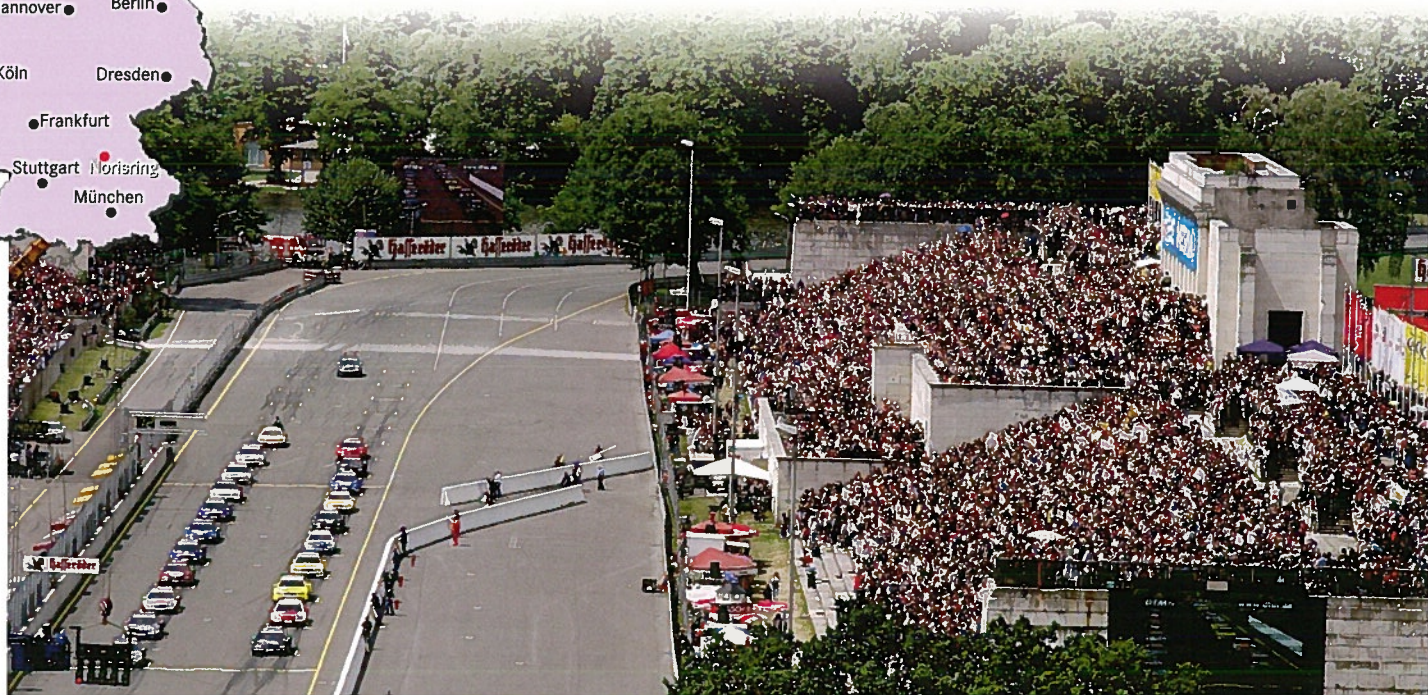
Конфигурация трассы

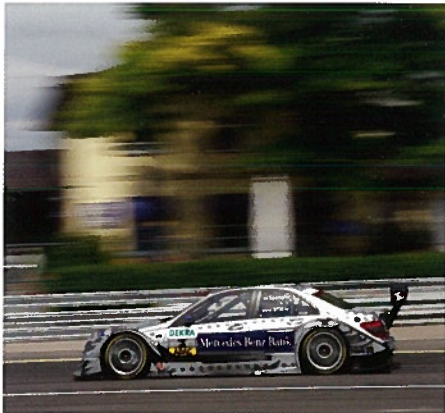
Уже первый поворот – Grundig – таит в себе сюрпризы и требует от пилотов и их машин максимальной выносливости.

Скорость болидов, до этого участка превышавшая 250 км/ч, снижается здесь до 50 км/ч, тормоза раскаляются до предела. Пилотам приходится не только «выжимать тормоза», но и сохранять максимальную бдительность, ведь этот поворот создает наилучшие возможности для обгона.

За прямым участком следует единственная шикана на всей кольцевой трассе. Эта S-образная связка недаром получила прозвище Lackaustausch (малярка).

Незадолго до старта на Норисринге – затишье перед бурей. Зрители на переполненных трибунах с нетерпением ждут гоночного шоу. Нигде болельщики не могут наблюдать гонку так близко от трека.





Бруно Шпенглер уверенно чувствует себя на Норисринге. Канадец держит рекорд трассы — 48,446 секунды.

Комбинация правого и левого поворотов — DTM-версия знаменитой Wall of Champions, «стены чемпионов», ставшей проклятием для многих пилотов Формулы 1 в Гран-при Монреаля. Для того чтобы развить максимальную скорость на выходе из связки поворотов перед прямым участком, пилоты DTM подъезжают к самой стене трибуны. И здесь время от времени происходит «соприкосновение с противником», заканчивающееся разбитыми зеркалами. Тому, кто слишком рано нажмет на газ, придется смириться с повреждениями кузова. Вместе с тем, все эти участки

трассы всего лишь прелюдия к сложнейшему кульминационному моменту — повороту Dutzendteichkehre.

Пилоту, допустившему малейшую ошибку на этом крутом вираже, придется расплачиваться за нее на прямой «старт-финиш» или уступить победу сопернику буквально в последнюю секунду. Это прекрасно продемонстрировала дуэль между пилотом Audi Лораном Айелло и Берндом Шнайдером в сезоне 2002 года. Их поединок вошел в историю DTM.

Драматическая дуэль

Круг за кругом соперники вели честную спортивную борьбу. Это было жесткое

и бескомпромиссное единоборство. «Мистер DTM» Бернд Шнайдер отчаянно сопротивлялся любым попыткам француза, на тот момент лидировавшего в общем зачете.

В последнем круге Шнайдер ошибочно среагировал на желтый флаг и сбросил газ. Айелло воспользовался шансом и пронесся к победе мимо звезды Mercedes.

Еще одна дуэль на том же месте надолго останется в памяти болельщиков: на этот раз сражались два пилота команды Audi — Маттиас Экстрём и Тимо Шайдер. Когда Шайдер, завоевавший позднее титул чемпиона DTM, на последнем повороте проскочил вперед, некоторые заподозрили в этом запрещенный прием — пропустить вперед партнера по команде. В действительности же исход поединка решили перегретые тормоза машины Экстрёма и водительское мастерство Шайдера.

ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: НОРИСРИНГ

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина: 2300 м

Ширина: 13–20 м

Поворотов: 4

Прямых: 4

Открытие: 18 мая 1947 года

Мест для зрителей: около 75 тысяч

Дистанция: 74 круга (170,2 км)

Рекордный круг: Бруно Шпенглер (AMG Mercedes C-класса) 48,446 с (2008)

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Регион: город Нюрнберг, Франкония. Название трассы Норисринг присвоено по итогам конкурса в 1950 году.

Тип трассы: кольцевая, расположенная на территории, где с 1933 по 1938 год проводились нацистские партсъезды и шествия.

Советы болельщикам: вид на S-образный поворот в конце прямой «старт-финиш» открывается с мест на стоячих трибунах около шиканы.

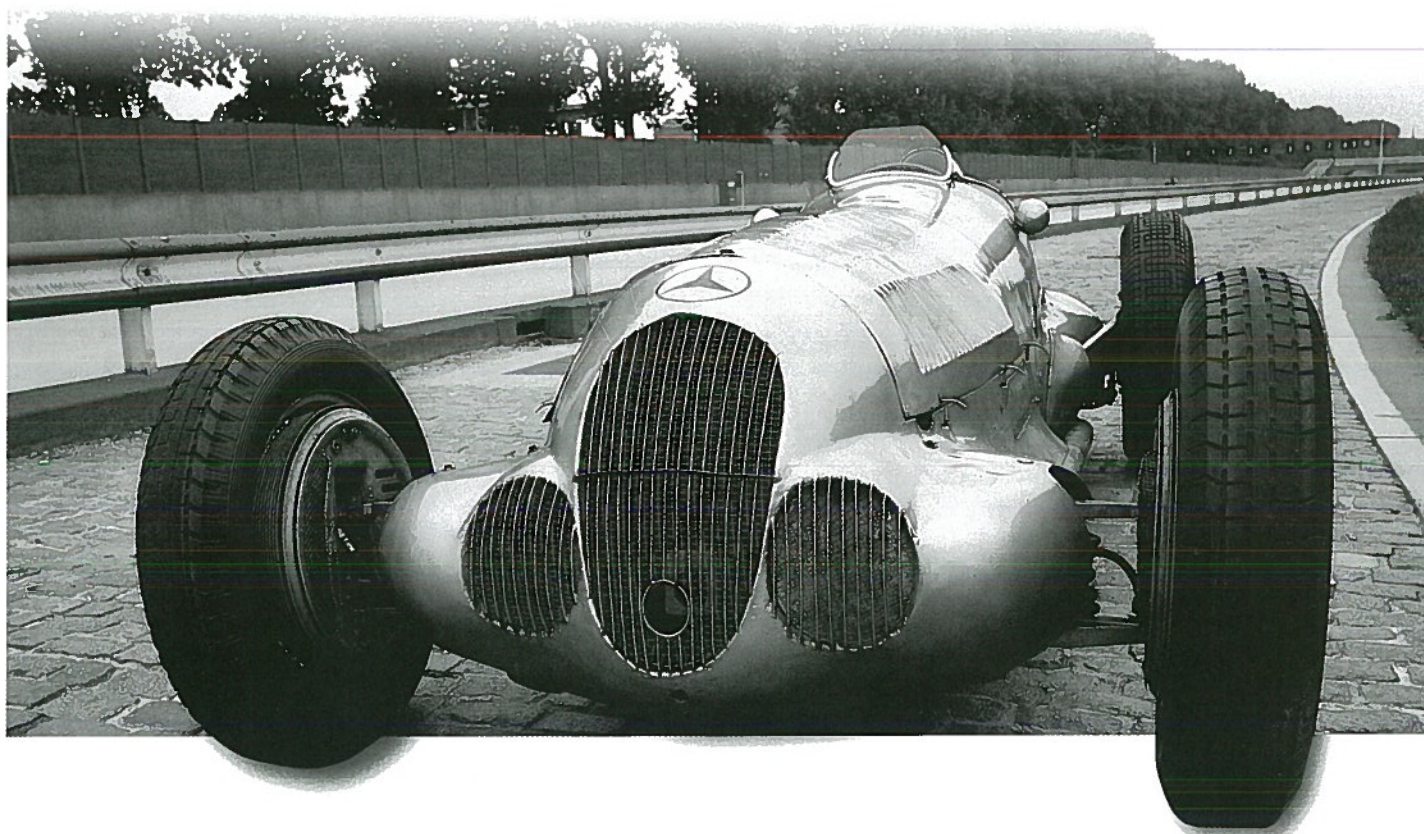


Норисринг, 2008 год. После второго места в квалификации Джейми Грин (вперед) одержал триумфальную победу.



Триумф Mercedes-Benz W 125 на чемпионате Европы 1937 года

В сезоне 1937 года последние и самые мощные «серебряные стрелы» из Унтертюркхайма, созданные в соответствии с регламентом, ограничившим массу автомобилей до 750 кг, вернули себе лидерство. Пилоты Mercedes-Benz Караччиола, фон Браухич, Кауц и Ланг заняли в чемпионате Европы с первого по четвертое места.



Предназначенный для участия в Гран-при 1937 года Mercedes-Benz W 125 с измененной передней частью кузова стал последней моделью, соответствующей «формуле 750 кг». Это фото сделано на испытательном полигоне завода в Унтертюркхайме.

В 1936 году команда Mercedes-Benz участвовала не во всех гонках сезона. Причина в том, что болиды Гран-при, обладавшие недостаточной динамикой и курсовой

устойчивостью, показали неудовлетворительные результаты.

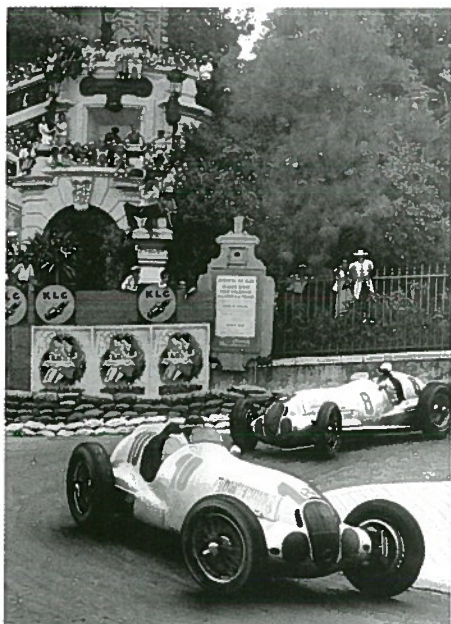
Поэтому новое гоночное подразделение под руководством Рудольфа Уленхаута решило к сезону 1937 года поставить на колеса улучшенную во всех отношениях конструкцию.

Совместно с инженерами Максом Вагнером (шасси), Альбертом Хеесом (двигатель) и Георгом Шеерером (испытания) Уленхаут уже во второй

половине 1936 года создал гоночный автомобиль, получивший заводское обозначение W 125.

Сверхлегкое шасси

Главной новинкой стала рама ходовой части из труб овального сечения, идея создания которой принадлежала



Фридриху Наллингеру. В качестве материала использовалась никель-молибденовая сталь.

Рама отличалась высокой жесткостью на кручение и весила всего 52 кг. Задние колеса подвешивались на длинных качающихся рычагах; впереди и сзади впервые использовалась торсионная подвеска.

Для создания эффективной тормозной системы специалисты из Унтертуркхайма привлекли компанию АТЕ.

Основательной модернизации подвергся и двигатель. Были увеличены цилиндры, усилены шатуны и повышена степень сжатия. 8-цилиндровый рядный двигатель, получивший обозначение ME 125 F, устанавливался за карбюраторами. В отличие от применявшегося ранее «сухого» компрессора, нагнетавшего воздух на впуске, в данном случае происходило сжатие уже готовой смеси.

Серия триумфальных побед

Прибавка в мощности, достигнутая благодаря новому расположению компрессора, составила 17%, а с началом

Гран-при Монако, 8 августа 1937 года. Победитель соревнований Манфред фон Браухич и пришедший вторым Рудольф Караччиола на повороте Bahnhofskurve. Третьим пришел швейцарец Кристиан Кауц.

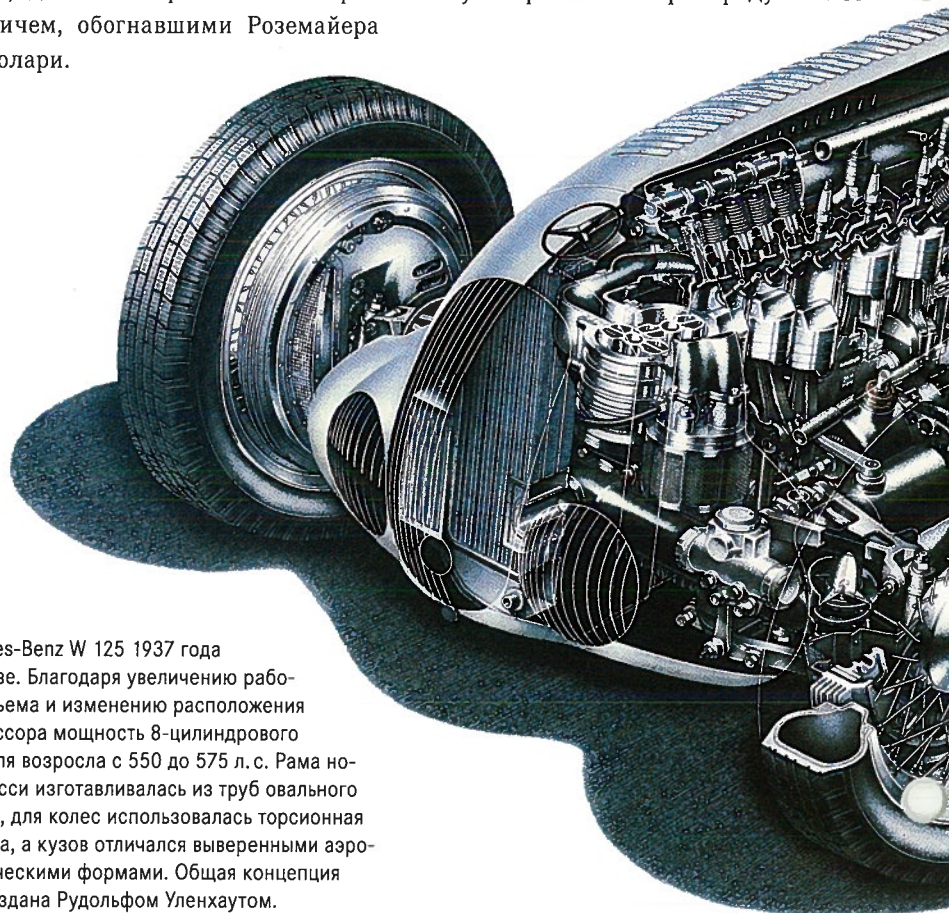
применения новых карбюраторов Solex с увеличенным сечением впускного коллектора – 32%.

Вышедший на старт гонки в Айфеле 17 июня 1937 года W 125 был оснащен двигателем мощностью 575 л.с. Тем не менее, это выступление Кристиана Кауца было скорее тестовым: швейцарец пришел девятым. В следующей гонке Vanderbilt Cup Race в Нью-Йорке (США) Ричард Симен занял уже второе место, а в прошедшем в июле Гран-при Германии была одержана двойная победа W 125, добытая Караччиолой и фон Браухичем, обогнавшими Роземайера и Нуволари.

Кристиан Кауц и Герман Ланг, уже завоевавший чемпионский титул в гонке на мотоциклах, как и британец Симен, только что вошедший в команду Mercedes, заняли шестое и седьмое места. Германский автомобильный клуб – организатор Гран-при Германии – впервые определил стартовую решетку не по жребью, а в зависимости от времени, показанного в квалификации.

Максимальный риск

Ланг, Роземайер и фон Браухич стартовали с поула-позиции, Караччиола и Нуволари – во втором ряду. Пилот



Mercedes-Benz W 125 1937 года в разрезе. Благодаря увеличению рабочего объема и изменению расположения компрессора мощность 8-цилиндрового двигателя возросла с 550 до 575 л.с. Рама нового шасси изготавливалась из труб овального сечения, для колес использовалась торсионная подвеска, а кузов отличался выверенными аэродинамическими формами. Общая концепция была создана Рудольфом Уленхаутом.

Mercedes Дик Симен, выполняя объездной маневр, чтобы избежать столкновения с ушедшим в занос Auto Union Эрнста Делиуса, врезался в столб, но отделался легкими травмами. А срочно доставленный в больницу Делиус скончался от перелома позвоночника.

Риск тяжелых аварий в гонках был тогда очень высоким и не в последнюю

очередь потому, что краям трассы не уделялось достаточного внимания с точки зрения безопасности. Полосы безопасности и защитные ограждения не были предусмотрены.

Двойная победа на Нюрбургринге стала началом серии триумфальных успехов. Следующее выступление в Гран-при Монте-Карло принесло

команде Mercedes-Benz тройную победу — фон Браухича, Караччиоли и Кауца. И в дополнение к этому пятое место занял выступавший в качестве гостя итальянский гонщик Гоффредо Цеендер, «арендованный» руководителем команды Mercedes-Benz Альфредом Нойбауэром у Maserati.

Поскольку ни в 1938, ни в 1939 году Гран-при в Монте-Карло не разыгрывался, успех Mercedes на средиземноморском побережье в течение многих лет считался самым значимым результатом гонок.

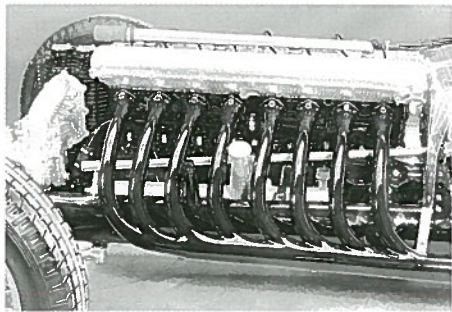
Все дело в покрышках

В Гран-при Швейцарии (Берн-Бремгартен) «серебряные стрелы» снова заняли три первых места, в Гран-при Италии (Ливорно) — первые два, а в Чехословакии (на кольцевой трассе Мазарик в пригороде Брно) пилотам Mercedes достались второе и четвертое места.

В четвертом и одновременно последнем сезоне «формулы 750 кг» команда Mercedes-Benz доказала, что в ее активе не только выдающиеся пилоты, но

Гран-при Германии на трассе Нюрбургринг 25 июля 1937 года. Вскоре после старта Герман Ланг, выступавший под стартовым номером 16, и ставший впоследствии победителем гонки Рудольф Караччиоли (стартовый номер 12) на своих W 125 впереди всех. За ними — Бернд Роземайер и Герман Пауль Мюллер, оба на Auto Union, далее — Манфред фон Браухич (второе место) на еще одном W 125.





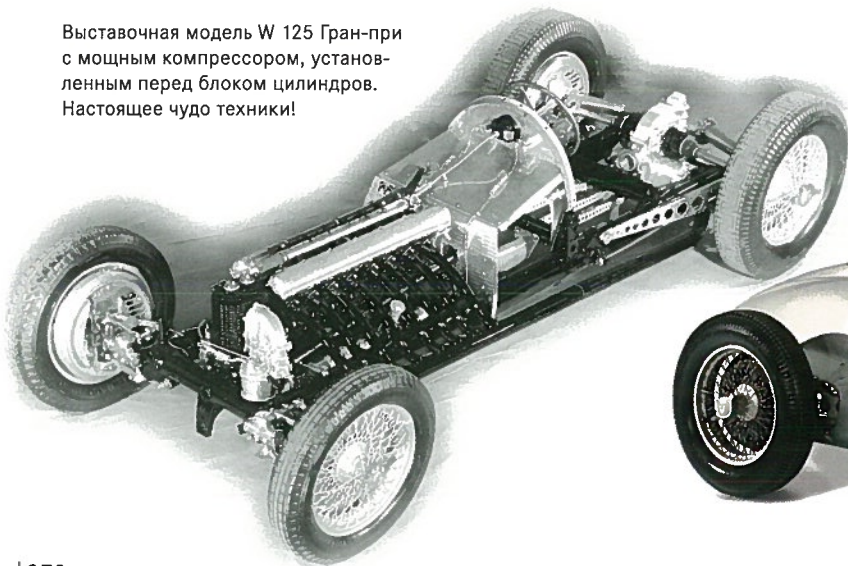
Двигатель Mercedes-Benz W 125 1937 года. Восемь тщательно выверенных по форме и длине патрубков выпускных коллектора сами по себе были шедевром инженерного искусства. Выставочная модель шасси отправилась в рекламное турне по Германии и за ее пределы.

и самые успешные гоночные болиды в мире.

По своей конструкции W 125 считался эталоном, а колоссальная выходящая мощность его 8-цилиндрового двигателя превосходила и Auto Union (520 л.с.) и Alfa Romeo (432 л.с.). При использовании смеси бензола и спирта двигатель Mercedes развивал до 610 л.с. Столь высокой мощности не мог достигнуть ни один гоночный автомобиль.

Границы возможностей определяли покрышки. Поставщик шин Continental испытывал все новые составы резины, способные выдерживать более высокие нагрузки. Однако убийственные для покрышек 22 круга Нюрбургринга (дистанция Гран-при составляла

Выставочная модель W 125 Гран-при с мощным компрессором, установленным перед блоком цилиндров. Настоящее чудо техники!



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

М 125F 1937 ГОДА

ДВИГАТЕЛЬ: 8-цилиндровый рядный М 25 F водяного охлаждения, два верхних распределительных вала, четыре клапана на цилиндр, привод распределительных валов с помощью цилиндрических зубчатых колес, 9-опорный коленчатый вал; блок цилиндров из двух стальных частей по четыре цилиндра в каждой с приваренной рубашкой охлаждения из стального листа; цилиндры приварены к головке блока цилиндров; алюминиевые поршни с неразрезной юбкой, циркуляционная система смазки с сухим картером, приводимая шестеренным насосом; два карбюратора Solex с восходящим потоком, компрессор Рута; степень сжатия от 8,9:1 до 9,4:1, циркуляционная система охлаждения водно-гликолевой смесью, приводимая центробежным насосом; запуск двигателя от внешнего источника

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА×ХОД ПОРШНЯ: 94×102 мм

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 5660 см³

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 300 л

ПОДАЧА ТОПЛИВА: трехплунжерный насос высокого давления Гретцина или Юнкерса

ЗАЖИГАНИЕ: двойное магнето Bosch MZ/ZJ 08 R; одна свеча зажигания Bosch M 400 G 1 на цилиндр; автоматическая регулировка зажигания

МОЩНОСТЬ: 550–575 л.с. при 5800 об/мин с подключенным компрессором

ЧИСЛО ОБОРОТОВ: 6800 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 1226 Н·м при 3000 об/мин

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 4-ступенчатая, механическая, переключение передач с помощью

кулисы с механизмом блокировки; сцепление однодисковое сухое

ТРАНСМИССИЯ: встроенный привод на задние колеса, расположенный под задней осью; в разных гонках применялось разное распределение ступеней коробки передач и разные передаточные числа главной передачи задней оси

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 300 км/ч

РАСХОД ТОПЛИВА: около 100 л бензина и 0,5 л масла на 100 км

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: рама из труб овального сечения с четырьмя поперечными балками; торсионы 18 мм с дополнительными винтовыми пружинами, гидравлические амортизаторы; передняя подвеска на двойных треугольных поперечных рычагах, двухшарнирный задний мост Де Дион с качающимися рычагами подвески задних колес

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА: двухконтурная, гидравлическая тормозная система, педаль тормоза воздействует на передние и задние колеса (тормоза барабанного типа с внутренними колодками, диаметр 400 мм); без ручного тормоза

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: с винтовым механизмом

КОЛЕСА: тангентные с центральным замком, шины передние 5,25×19", задние 7,0×22"

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:

4200×1750×1200 мм (Д×Ш×В);

колесная база 2798 мм;

колея передняя/задняя 1473/1412 мм

МАССА АВТОМОБИЛЯ: 749 кг

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 222 кг

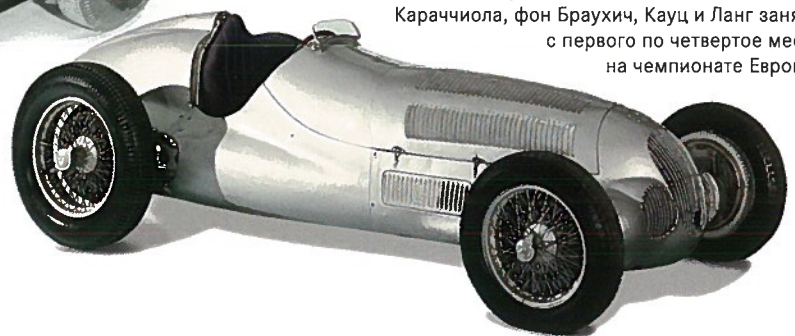
МАССА РАМЫ: 52 кг

не менее 500 км) предполагали мощный износ.

К примеру, 22-дюймовые покрышки выдерживали не более 120 км гонки,

однако гонщики, умевшие беречь резину, как, например, Караччиола, заезжали в боксы для замены шин в два раза реже своих соперников, что, разумеется, позволяло им экономить время. Помимо максимального разгона на выходе из поворота и максимальной скорости на прямых важны реакция рулевого управления и педалей.

Так выглядели автомобили-победители: в 1937 году пилоты команды Mercedes-Benz Караччиола, фон Браухич, Кауц и Ланг заняли с первого по четвертое места на чемпионате Европы.



Сборка передней левой стороны подвески

С этим выпуском вы получили четыре новые детали для вашей модели Mercedes С-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 С-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 по-

мощи шестигранника крепления колеса и штифта.

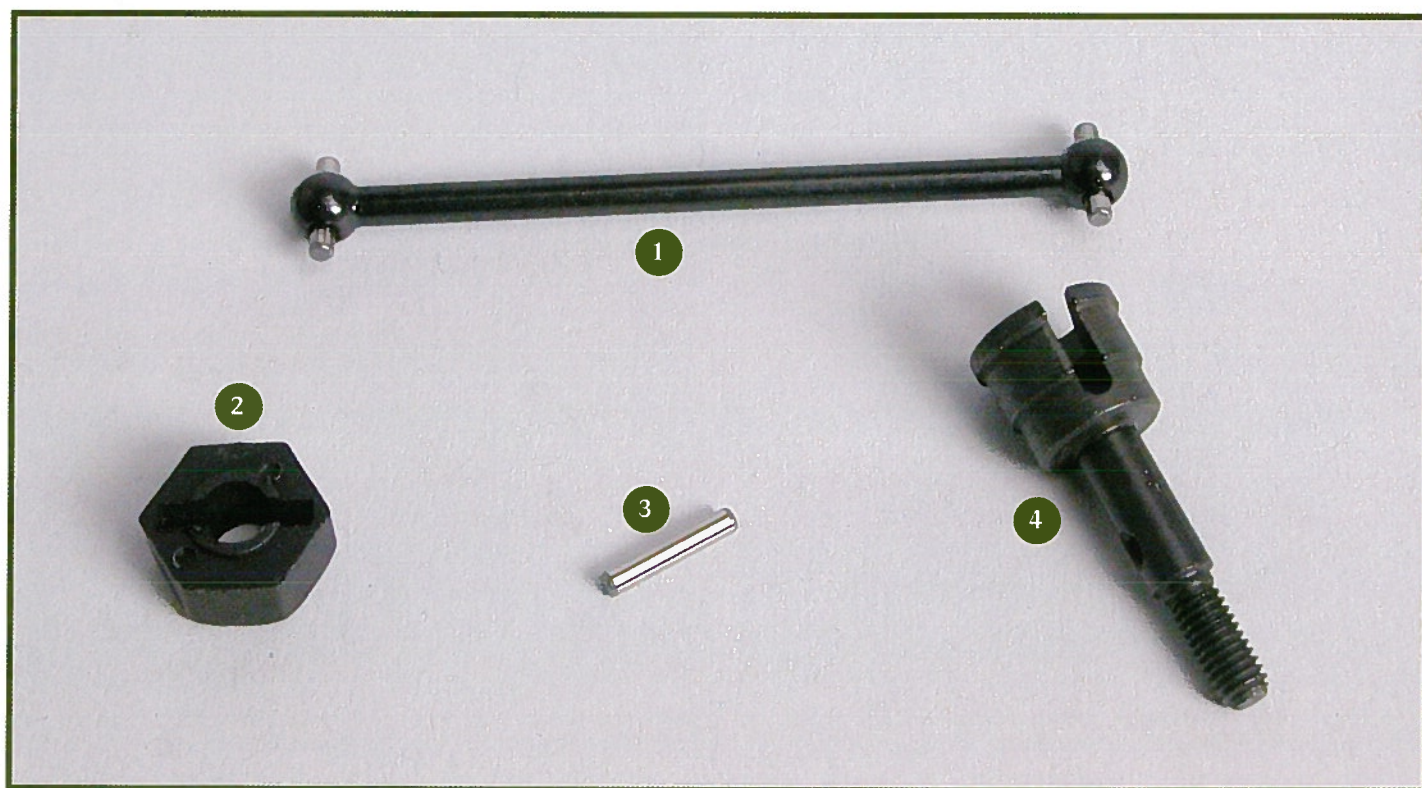
Точно такой же набор деталей шел с выпуском № 9, поскольку соединение всех четырех колес с трансмиссией производится одинаково. Для сборки эти детали нам пока не понадобятся, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Сегодня мы проведем сборку передней левой стороны подвески.

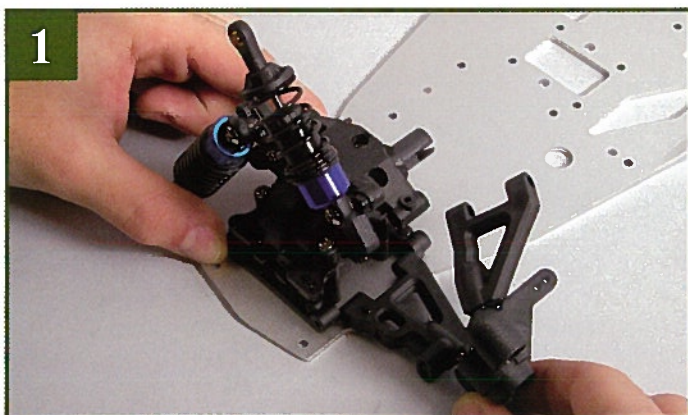
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

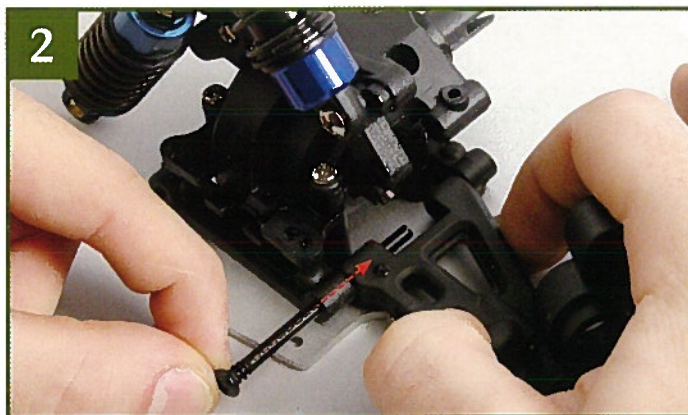
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

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

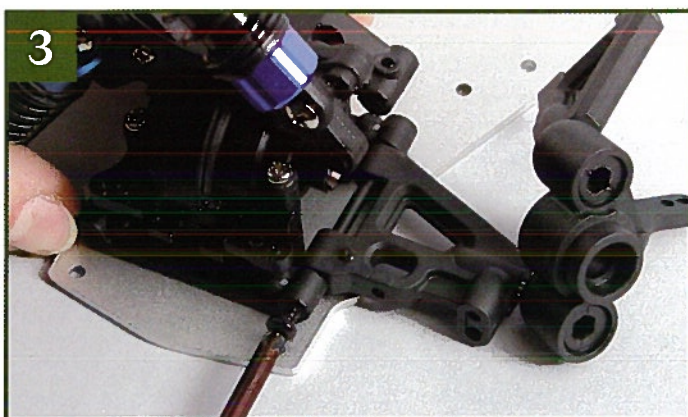




1 Возьмите раму с передним дифференциалом в сборе (см. выпуск № 21) и левую часть передней подвески, собранную нами в выпуске № 7 (стр. 23–24). Установите левую часть передней подвески так, как показано на фото.



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.



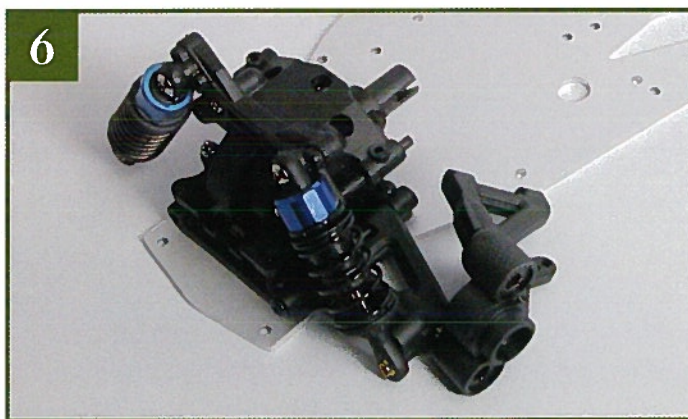
3 У винта есть часть с резьбой. Используя отвертку, затяните винт и протолкните его через отверстия рычага подвески и задней направляющей.



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.

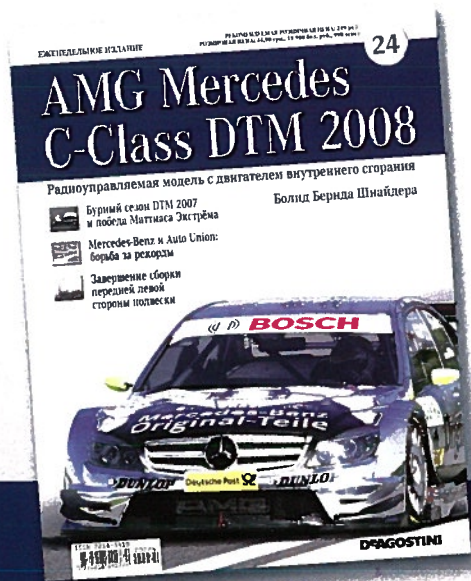
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы рассмотрим полученные с этим выпуском новые детали — кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и небольшой стальной штифт — и проведем сборку передней левой стороны подвески.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 24)

и комплект деталей:

- передняя стойка кузова
- шайба
- саморез с крестообразным шлицем 2×10 мм
- подшипник 10×15 мм (2 шт.)
- подшипник 5×11 мм (2 шт.)
- гайка с нейлоновой вставкой M4 (2 шт.).



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Сезон 2007 года запомнился не только захватывающими дуэлями, но и столкновениями на трассе, и даже скандалами.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1937 и 1938 годах команды Mercedes-Benz и Auto Union боролись за установление новых скоростных рекордов.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и завершим сборку передней левой стороны подвески.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774