

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Бурный сезон DTM 2007  
и победа Маттиаса Экстрёма

Болид Бернда Шнайдера



Mercedes-Benz и Auto Union:  
борьба за рекорды



Завершение сборки  
передней левой  
стороны подвески



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00024

DeAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

24

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Сезон 2007 года запомнился не только захватывающими дуэлями «колесо к колесу», но и многочисленными столкновениями на трассе и даже скандалами. В жестком поединке пилот Mercedes Бруно Шпенглер уступил пальму первенства шведу Маттиасу Экстрёму на Audi. **63-66**

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1937 и 1938 годах команды Mercedes-Benz и Auto Union боролись за установление новых скоростных рекордов. Болиды разгонялись до 440 км/ч. В январе 1938 года на автобане во Франкфурте-Рудольф Караччиола вернул Daimler-Benz титул чемпиона. **79-82**

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим номером вы получили девять новых деталей. Часть из них понадобится нам позже. Сегодня мы используем большие и малые подшипники, чтобы завершить сборку передней левой стороны подвески нашего радиоуправляемого болида Mercedes C-класса. **73-76**



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №24, 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](http://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 Паблшинг», Украина  
Юридический адрес:  
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

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

**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 Агостіні»

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

### БЕЛАРУСЬ

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

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

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.  
Розничная цена: 44,90 грн., 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: 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 17.05.2011



# DTM 2007: Бруно Шпенглер уступает чемпионский титул

Сезон 2007 года вошел в историю DTM как один из самых скандальных — необычайно высокое напряжение, захватывающие дуэли «колесо к колесу», аварии и столкновения на трассе. В жестком, но честном поединке канадец Бруно Шпенглер был вынужден уступить шведу Маттиасу Экстрему.

Слова Норберта Хауга, сказанные им в начале сезона-2007, прозвучали почти пророчески: «В спортивном отношении 2007 год без сомнения войдет в число самых сложных и интересных в истории DTM. Ни в одном из предыдущих сезонов на старт не выходили столь опытные и боеспособные команды, никогда еще гоночными машинами не управляли сразу 20 пилотов с таким уровнем мастерства». Руководитель автоспортивного подразделения Mercedes оказался прав: DTM 2007 — это и курьезные

ситуации, и яростные дискуссии после скандала в Барселоне, и, наконец, честный спортивный поединок, определивший исход финальной гонки.

Блестяще подготовленная команда Mercedes к началу сезона была в прекрасной форме. Вернулся Гари Паффетт, чемпион DTM 2005 и тест-пилот Формулы 1 Vodafone Mercedes McLaren. Поскольку у каждого из четырех новых Mercedes C-класса уже был пилот, британцу, представлявшему команду Persson, пришлось довольствоваться годовалой машиной. Паффетт,

тем не менее, очень скоро доказал, что он не разучился эффектно побеждать.

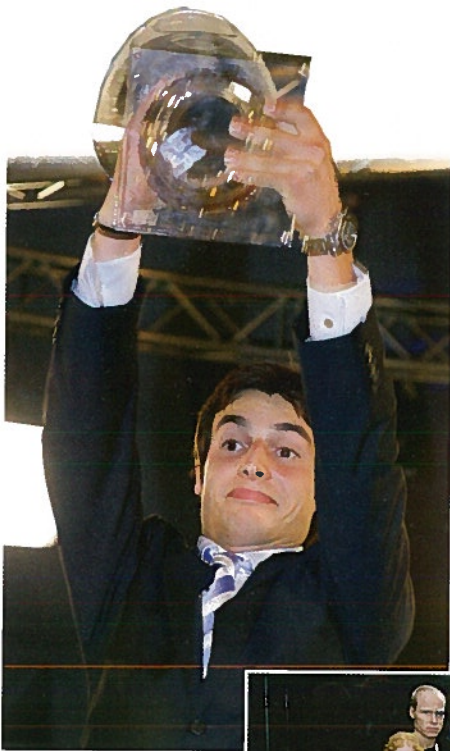
Уже в стартовой гонке, традиционно проходившей в Хоккенхайме, зрители почувствовали, что сезон обещает быть интересным.

Гонка началась с тяжелой аварии. Однако благодаря высоким стандартам безопасности чемпионата все закончилось относительно благополучно.

В Барселоне Мика Хаккинен (слева), совершив неудачный обгон, вытеснил Мартина Томчика на траву. В результате баварец потерял шанс завоевать чемпионский титул.







Второе место в финале DTM: пилот Mercedes Бруно Шпенглер демонстрирует кубок вице-чемпиона.

## Новичок расчищает дорогу

В Ошерслебене молодой шотландец поднапрягся и пришел вторым. Победа досталась Гари Паффетту.

Британец сумел показать сенсационный результат: еще ни одному из

и неверно оценили последовательность расстановки гонщиков на трассе. В конце концов, было принято решение засчитать пилотам лишь половину очков, а директору гонки это стоило должности.

После этой курьезной гонки Пол ди Реста стартовал в британском Брэндз Хэтч с позиции лидера. И это на DTM С-класса 2005 года! Но шотландцу не удалось реализовать свое преимущество. Он сошел с дистанции после аварии. Победа досталась прошлогоднему чемпиону Бернду Шнайдеру. Лидерство в турнирной таблице перешло к занявшему второе место Мартину Томчику. В личном зачете пилот Audi, набравший 20 очков, опережал своего товарища по команде Маттиаса Экстрёма (18 очков) и Бернда Шнайдера (17,5).

Шнайдер повторил свой успех и на Норисринге, где он пришел вторым, и теперь лидировал в турнирной таблице. Победа в Нюрнберге досталась его товарищу по команде Бруно Шпенглеру.

Столь бурное начало сезона, тем не менее, было всего лишь увертюрой к последующим событиям.

Финал сезона-2007 в Хоккенхайме. Болельщики знают, что для их кумира Бруно Шпенглера сегодня на карту поставлено все. Победа или обгон лидировавшего на тот момент Экстрёма могли бы принести канадцу чемпионский титул.



На первом же круге Audi Тома Кристенсена на высокой скорости развернуло поперек дороги, и в него тут же на полном ходу, словно торпеда, врезался автомобиль его товарища по команде Александра Према. Кристенсену, получившему хлыстовую травму, пришлось пропустить несколько этапов, а Према не участвовал в следующей гонке из-за трещины в позвонке.

Стартовая гонка завершилась двойной победой Audi — пилотов Маттиаса Экстрёма и Мартина Томчика. Настоящий сюрприз преподнес новичок команды Mercedes шотландец Пол ди Реста. Он сумел завоевать пятое (!) место на двухлетней машине.

пилотов не удавалось победить в DTM на годовалом автомобиле.

Гонка на Лаузитцинге запомнилась мощным наступлением Mercedes. Мика Хаккинен одержал триумфальную победу, опередив Пола ди Реста, который опять закончил состязания с великолепным временем, Бруно Шпенглера и Бернда Шнайдера.

Было много разговоров о том, как был достигнут такой результат. После аварии организаторы гонки слишком поздно выпустили на трассу пейс-кар

Скептический взгляд «мистера DTM»: после седьмого этапа сезона в Зандворте и разочаровавшего всех 12-го места рекордсмен понимает, что шансы на победу тают с каждым днем.





DTM СЕЗОН-2007		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.	М. Экстрём	Audi Sport Team Abt Sportsline (2007) *1		10	2	x	6	6	8	6	6	x	6	50	
2.	Б. Шпенглер	DaimlerChrysler-Bank AMG-Mercedes (2007) *2	x	x	x	3	4	10	5	4	8	8	5	47	
3.	М. Томчик	Audi Sport Team Abt Sportsline (2007) *1		8	4	x	8	x	x	10	10	x	x	40	
4.	Дж. Грин	Salzgitter AMG-Mercedes (2007) *3		3	x	1,5	3	3	x	x	4	10	10	34,5	
5.	П. ди Реста	JAWA4U.de AMG-Mercedes (2005) *6		4	8	4	x	x	6	x	3	6	1	32	
6.	Б. Шнайдер	Original-Teile AMG-Mercedes (2007) *2		2	3	2,5	10	8	x	x	2	x	4	31,5	
7.	Т. Шайдер	Audi Sport Team Abt (2007) *5		x	5	2	x	x	x	5	5	x	8	25	
8.	М. Хаккинен	AMG-Mercedes (2007) *3		x	x	5	5	x	10	2	x	x	x	22	
9.	Г. Паффетт	Laureus AMG-Mercedes (2006) *4		1	10	0,5	x	5	x	x	x	4	x	20,5	
10.	А. Маргаритис	stern AMG-Mercedes (2006) *4		5	1	x	x	2	x	1	x	5	2	16	
11.	А. Према	Audi Sport Team Phoenix (2006) *7		x	x	x	2	1	2	8	x	x	x	13	
12.	М. Рокенфеллер	Audi Sport Team Rosberg (2006) *9		x	6	x	x	x	3	x	x	2	x	11	
13.	Д. ла Роса	TrekStor AMG-Mercedes (2006) *8		6	x	x	x	x	4	x	x	x	x	10	
14.	Т. Кристенсен	Audi Sport Team Abt (2007) *5		x	x	x	x	4	1	x	1	x	3	9	
15.	К. Абт	Audi Sport Team Phoenix (2006) *7		x	x	x	1	x	x	3	x	x	x	4	
16.	М. Лауда	Trilux AMG-Mercedes (2006) *8		x	x	1	x	x	x	x	x	3	x	4	
17.	Л. Лур	Audi Sport Team Rosberg (2006) *9		x	x	x	x	x	x	x	x	1	x	1	

\*\* На этапе ЕвроСпидвей Паузитц присуждалась только половина очков.



«Антикризисный совет» после скандальной гонки в Барселоне: руководитель автоспортивного подразделения Audi Вольфганг Ульрих (справа), снявший все автомобили с гонки, и его коллега из Mercedes Норберт Хауг.

В Муджелло (Италия) Мика Хаккинен, несмотря на 15-ю стартовую позицию, одержал вторую победу в сезоне. Гениальная находка финна состояла в следующем: увидев своего товарища по команде Александраса Маргаритиса стоящим на гравии, он понял, что вскоре на трассу будет выпущена машина безопасности, и быстро заехал на второй обязательный пит-стоп.

Пока все остальные толпились в боксах после возобновления гонки, Хаккинен на новых покрышках уже давно летел к победе. Вторым пришел Маттиас Экстрём, опередивший Пола ди Реста, ставшего открытием сезона.

### Сомнительная тактика

По мере приближения к концу чемпионата накал борьбы возрастал. На седьмом этапе в Зандворте лидировавший до этого пилот Audi Александр Према незадолго до финиша проскочил мимо

«Контакт с противником» на трассе Circuit de Catalunya. Столкновения начались уже в самом начале гонки. И дальше пилоты не уступали друг другу. Столкновения продолжались.

своего товарища по команде Томчика, опередившего его по очкам.

Все выглядело так, как будто пилот получил команду из боксов, что тогда не запрещалось. Тем не менее, и пилоты, и болельщики возмущенно отреагировали. Общее мнение выразил Бруно Шпенглер. «Такой победой я бы не гордился», — заявил канадец.

На Нюрбургринге Томчику удалось реабилитироваться. Он начал гонку с поула и закончил ее первым.





Это позволило ему сократить отрыв от Маттиаса Экстрёма до четырех очков. После гонки в Айфеле лучший пилот Mercedes Бруно Шпенглер отставал от него на 10 очков.

### Скандал в Барселоне

Условия для напряженного финала сезона сложились идеальные. Однако в предпоследней гонке в Барселоне произошел скандал. После нескольких столкновений пилотов Audi и Mercedes, затронувших и обоих фаворитов – Экстрёма и Томчика, руководитель автоспортивного подразделения Вольфганг Ульрих созвал все Audi A4 в боксы. Джейми Грин выиграл гонку, опередив Шпенглера и ди Реста. Трибуны протестовали.

Что же случилось? На трассе Circuit de Catalunya ситуация накалилась уже на первом круге. Вначале Мика Хаккинен, совершив грубую ошибку, вытолкнул Мартина Томчика на траву. Затем

Финал сезона-2007 в Хоккенхайме. Примирительный жест: Бруно Шпенглер поздравляет чемпиона DTM Маттиаса Экстрёма. После напряженной гонки в общем зачете их разделяли всего три очка.

находившийся в хвосте пелетона Даниэль ла Роса на годовалом Mercedes C-класса, неудачно затормозив, столкнулся с претендентом на титул чемпиона Маттиасом Экстрёмом.

Когда в ходе гонки последовало еще несколько столкновений, руководитель автоспортивного подразделения Audi собрал своих пилотов в боксах.

Еще во время чествования победителей Вольфганг Ульрих и Норберт

Единоборство кандидатов в чемпионы носило символический характер. Бруно Шпенглер (ставший вице-чемпионом) перед Маттиасом Экстрёмом, занявшим третье место в классификации пилотов.

Хауг встретились для проведения консультаций. Они быстро пришли к соглашению, пообещав друг другу, что борьба за корону DTM в Хоккенхайме будет абсолютно корректной – в соответствии с традициями DTM.

И финал DTM, действительно, был богат захватывающими, но честными обгонными маневрами. Для Mercedes-Benz это была трехсотая гонка DTM. Джейми Грин принес седьмую победу DTM C-класса в этом сезоне. Чемпионский титул завоевал Маттиас Экстрём, выдержавший продолжительные атаки Бруно Шпенглера и пришедший третьим с отрывом в 0,434 секунды. Шпенглер – как истинный спортсмен – поздравил его. Бурный сезон закончился вполне мирно.

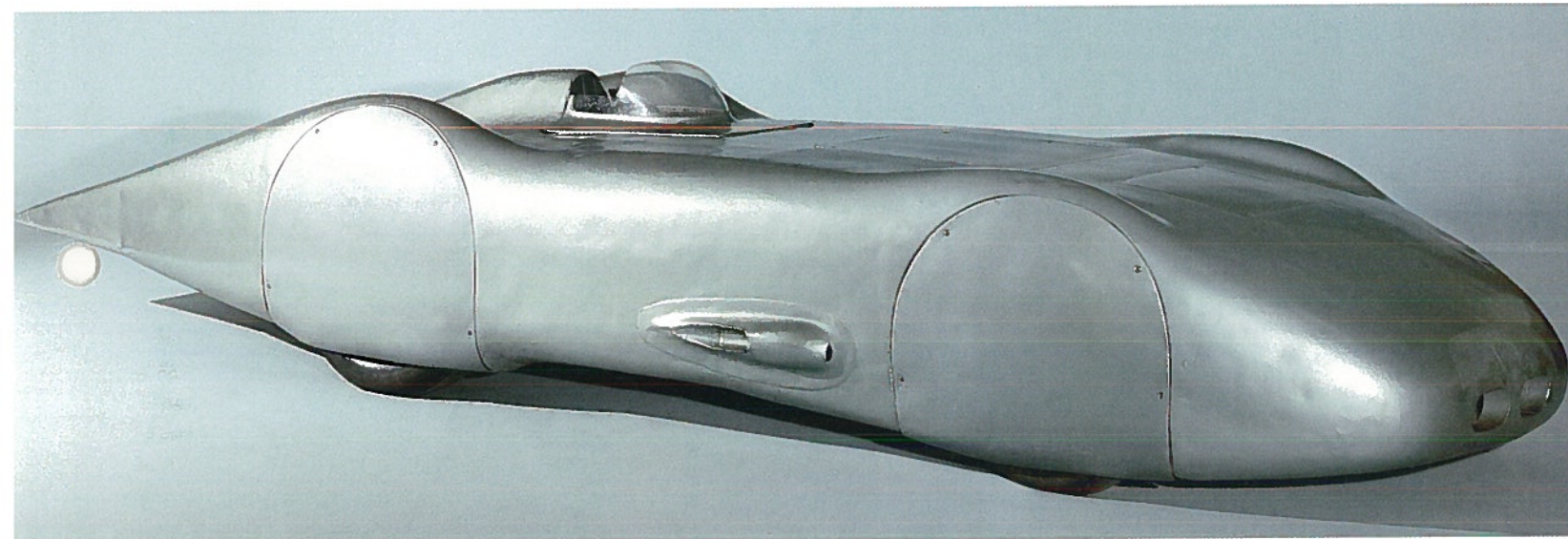






# 1938 год: Mercedes-Benz и Auto Union в борьбе за рекорды скорости

В 30-е годы прошлого века попасть на первые полосы газет, установив мировой рекорд скорости, было не менее важно, чем одержать победу в международном Гран-при. В дуэлях между Mercedes-Benz и Auto Union болиды развивали скорость до 440 км/ч.



**К**огда в 1937 году вступил в силу регламент, ограничивающий массу болидов до 750 кг, Daimler-Benz уже не мог использовать сконструированный в 1936–1937 годах двигатель V12 рабочим объемом 5577 см<sup>3</sup> — он был слишком тяжелым. Тем не менее, этот агрегат занял достойное место под капотом созданного на базе болида Гран-при Тур W 125 автомобиля-рекордсмена. Его предшественник, которого правильнее было бы назвать прототипом, вышел на старт в гонке в свободной формуле на берлинском автодроме Avus 30 мая 1937 года. Там, где не действовало ограничение

массы, в ходе тренировки была достигнута скорость 380 км/ч.

Для победы в Берлине Герману Лангу оказалось достаточно средней скорости «всего лишь» 261,7 км/ч. На автомобиле аналогичной конструкции Караччиола выиграл первую из двух гонок на выбывание, двигаясь со скоростью 250,4 км/ч.

## Начало «недели рекордов»

Выступления на автодроме Avus, где проводились самые скоростные гонки Германии, пользовались

Этот автомобиль-рекордсмен Daimler-Benz с шасси гоночного W 125 Grand-Prix развивал скорость до 400 км/ч.

колоссальной популярностью и у зрителей, и у прессы.

Соперничество двух крупнейших автопроизводителей — Mercedes-Benz и Auto Union — привлекало толпы болельщиков. Это послужило поводом для организации в том же 1937 году «недели рекордов». ONS (Высший национальный комитет по автомобильному спорту) во главе со своим «главнокомандующим», руководителем национал-социалистского автомобильного корпуса Адольфом Хюнляйном,



**RUDOLF CARACCIOLA**  
**FÄHRT AUF MERCEDES - BENZ**  
**meine REKORDE!**

Bei den am 28. Januar 1938 auf der Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt veranstalteten Rekord-Versuchsfahrten gelang es Rudolf Caracciola, Deutscher Meister und Europa-Meister 1935 und 1937, die bisherigen Rekorde in der Klasse B über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile weit zu überbieten und auf Mercedes-Benz folgende neue Rekorde aufzustellen:

**Fliegender Kilometer 432,692 km / Std.**  
**Fliegende Meile 432,360 km / Std.**  
(Vorbehaltlich der Ansetzung durch die A.A.C.C.)

**Dabei erreichte der Wagen, der mit EC-Kolben, Bosch-Zündung und Continental Reifen ausgerüstet war, in einer Fahrtrichtung die unerhörte Spitzengeschwindigkeit von 436,893 km. Std., die größte Fahrgeschwindigkeit, die je auf einer Verkehrsstraße erreicht wurde. Ein neuer Beweis für die Beherrschung des Kraftfahrzeugbaues durch**

**MERCEDES - BENZ**

В 1938 году такие рекорды скорости были хорошей рекламой. Класс «В» соответствовал рабочему объему двигателя от 5,0 до 8,0 л.

рекордов должна была быть абсолютно равной. Поэтому ONS выбрал местом проведения гонок участок нового автобана между Дармштадтом и Франкфуртом-на-Майне. Он точно соответствовал всем условиям.

Автомобиль, на котором Караччиола ставил рекорды, не оборудовался стартером. Болид толкали, а потом ему требовалось 3 км для старта с хода.

Ответственные руководители компаний Daimler-Benz и Auto Union наверняка приветствовали бы такое решение, но с ними не посоветовались. «Коричневым властителям» Германии демонстрация силы была важнее спорта. Они намеревались показать всему миру превосходство немецких автобанов.

### Чистая аэродинамика

Автомобиль-рекордсмен, созданный на базе W 125, с шасси из труб овального сечения и компрессорным двигателем V12, мощность которого была увеличена до 616 (!) л.с., в ходе разнообразных ходовых испытаний подвергся дальнейшему усовершенствованию. В августе 1937 года он получил обтекаемый кузов, прошедший испытания в аэродинамической трубе в городе Фридрихсхафене: труба предназначалась для испытания аэростатов. Кузов полностью закрывал болид, за исключением двух небольших воздухозаборников в передней части. Благодаря переходу на испарительное охлаждение инженеры смогли свести размер воздухозаборных отверстий до минимума.

Стендовые испытания завершились 14 октября 1937 года. Инженерам удалось путем установки двух дополнительных карбюраторов и компрессоров с давлением наддува 1,28:1 добиться мощности 736 л.с. Максимальное число оборотов составляло 5800 в минуту. В качестве замены

принял решение провести это мероприятие в конце октября.

Берлинская трасса Avus с ее длинными 19-километровыми прямыми хорошо подходила для скоростных рекордов, хотя имела легкий уклон.

В соответствии с международным регламентом трасса для установления

Было бы разумнее устанавливать рекорды скорости в диапазоне от 380 до 450 км/ч не на дорогах общего пользования, а, например, на высохших соляных озерах, как в американском штате Юта. Эту территорию американские и британские автогонщики часто использовали для рекордных заездов.



при необходимости мог использоваться 8-цилиндровый двигатель мощностью 646 л.с.

### Горькое разочарование после первого старта

За конструкцию автомобиля-рекордсмена отвечал старший инженер Георг Шталь, в качестве пилота рассматривался только Рудольф Караччиола. Водителем-испытателем выступал Герман Ланг. Команда «серебряных стрел» с нетерпением ждала возможности померяться силами с основным соперником – звездой Auto Union Берндом Роземайером.

В конце «недели рекордов», проходившей с 25 по 31 октября, команду Mercedes-Benz ждало горькое разочарование: лучшее достижение Роземайера – 406 км/ч – превосходило

После многочисленных испытаний в аэродинамической трубе конструкторы получили коэффициент аэродинамического сопротивления  $C_x = 0,157$ . Для этого им пришлось на 22 см уменьшить ширину кузова по сравнению с автомобилем-рекордсменом 1937 года.

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

##### 12-ЦИЛИНДРОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ-РЕКОРДСМЕН MERCEDES-BENZ (ТИП 1938)

**ШАССИ:** рама из труб овального сечения с четырьмя поперечными балками

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:**  
6250×1850×1150 мм

**КОЛЕСНАЯ БАЗА:** 2725 мм

**КОЛЕЯ (передняя/задняя):** 1473/1412 мм

**МАССА:** 1185 кг

**ДВИГАТЕЛЬ:** 12-цилиндровый V-образный MD-DAB/3; цельный 7-опорный коленчатый вал (на роликовых подшипниках); стальной блок цилиндров из двух частей (по три цилиндра в каждой) в каждом ряду цилиндров, с приваренной рубашкой охлаждения из стального листа; головка блока цилиндров приварена к цилиндрам; алюминиевые поршни с неразрезной юбкой; циркуляционная система смазки с сухим картером

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 5577 см<sup>3</sup>

**СТЕПЕРЬ СЖАТИЯ:** 9,17:1 об/мин с подключенным компрессором

**ЦИЛИНДРЫ:** угол развала цилиндров 60°, четыре верхних распределительных вала, четыре клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов

**ПРИВОД:** привод распределительных валов с помощью цилиндрических зубчатых колес, 82×88 мм<sup>2</sup>

**КАРБЮРАТОР/ЗАЖИГАНИЕ:** два всасывающих карбюратора Solex с дополнительными золотниковыми карбюраторами, два компрессора Рута; подача топлива с помощью трехплунжерного насоса Юнкерса; высоковольтное зажигание от магнето Bosch; одна свеча

зажигания на цилиндр; автоматическая регулировка зажигания

**МОЩНОСТЬ:** 736 л.с. при 5800 об/мин (с подключенным компрессором)

**ТРАНСМИССИЯ:** однодисковое сухое сцепление; 4-ступенчатая механическая коробка передач, встроенный привод на задние колеса, расположенный под задней осью; переключение передач с помощью кулисы с механизмом блокировки

**СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ:** испарительное охлаждение при помощи льда

**ТОРМОЗА:** без ручного тормоза, гидравлическая тормозная система; педаль тормоза воздействует на передние и задние колеса (барабанного типа с ребристыми тормозными барабанами из легкого сплава и внутренними колодками)

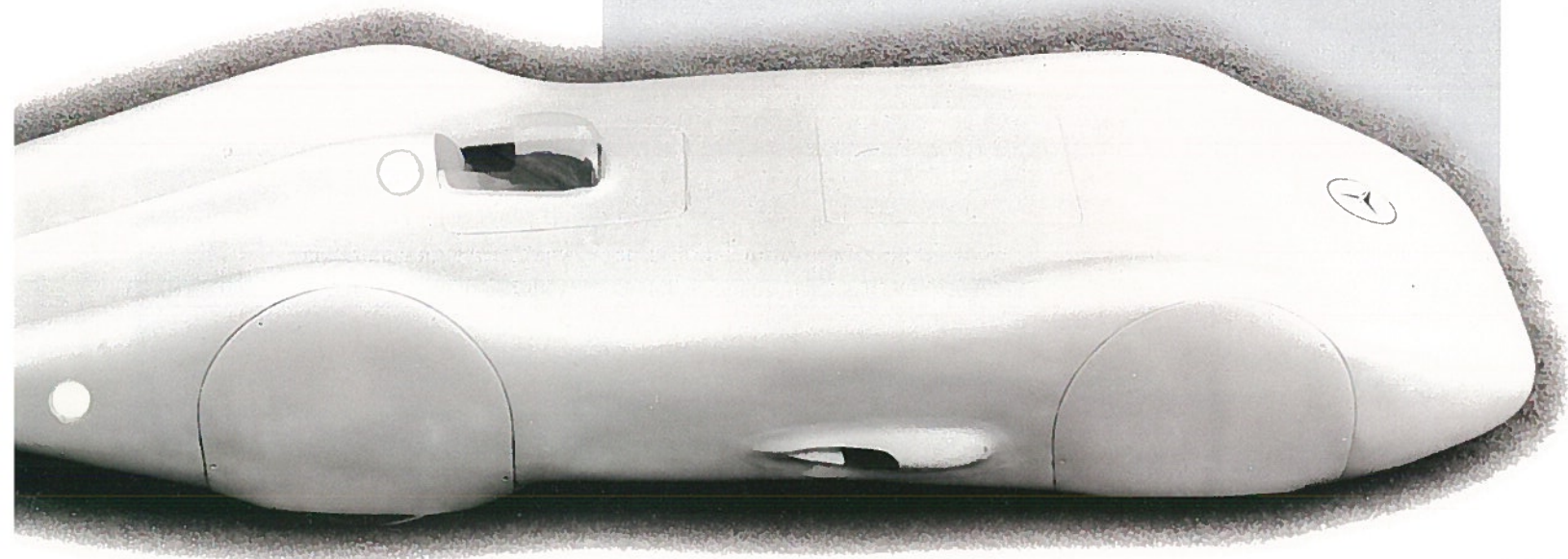
**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с винтовым механизмом

**ПОДВЕСКА:** впереди – на двойных поперечных рычагах, продольно расположенные торсионы, гидравлические амортизаторы; сзади – мост Де-Дион, продольно расположенные торсионы; гидравлические амортизаторы

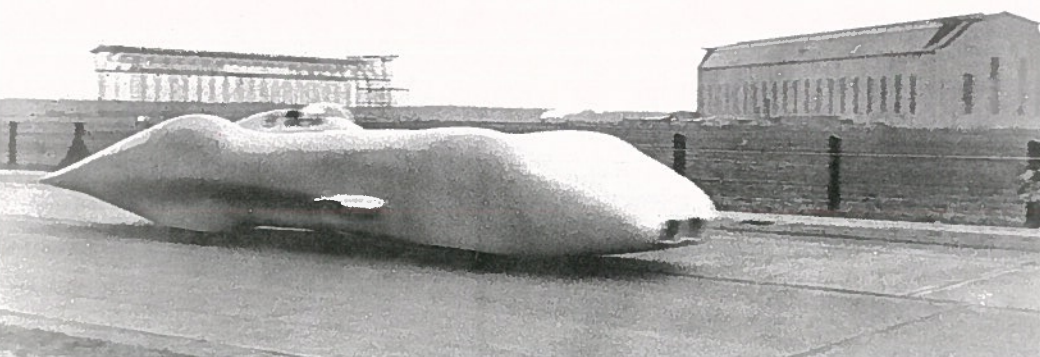
**КОЛЕСА И ШИНЫ:** тангентные колеса с центральным замком, полностью закрытые; шины 6.25-22 впереди и 7.00-24 сзади

**КОЭФФИЦИЕНТ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ:**  $C_x = 0,157$

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** 437 км/ч







28 января 1938 года. Рекордный заезд на автобана Франкфурт-Дармштадт. Рудольф Караччиола на автомобиле Mercedes-Benz с аэродинамическим кузовом (на фоне здания аэропорта) еще до завтрака успел установить два новых рекорда.

### ... и скорби

скорость Караччиола на 9 км/ч. Пока «серебряная стрела» боролась с проблемами, которые доставлял ей двигатель, и отставала на всех дистанциях, благодаря Роземайеру достижения Auto Union не сходили со страниц газет.

Однако руководители Daimler-Benz не хотели мириться с таким положением вещей. Они смогли уговорить ONS провести еще одни соревнования в конце января следующего года, чтобы дать возможность стuttgartцам взять реванш.

28 января 1938 года автомобиль-рекордсмен W 125 вышел на старт франкфуртского автобана уже с модернизированным двигателем и новой системой ледяного охлаждения, с кузовом, усовершенствованным в ходе испытаний в аэродинамической трубе и стеклянным фюзеляжем. Уже в 5 часов утра руководитель гонок Нойбауэр и Рудольф Караччиола прибыли на место, чтобы познакомиться с трассой.

преимущественно из спирта) и охлаждающего льда его машина весила 1185 кг.

Испарительная система охлаждения с помощью льда позволила отказаться от громоздкого водяного радиатора и системы подачи воздуха, что в свою очередь положительно сказалось на аэродинамических формах кузова.

К сожалению, зрителей было значительно меньше, чем в октябре. Караччиола, стартовав с хода, показал среднюю скорость 432,692 км/ч для километра и 432,360 км/ч для мили. Это был грандиозный успех и повод отпраздновать победу за завтраком во франкфуртском Парк-отеле.

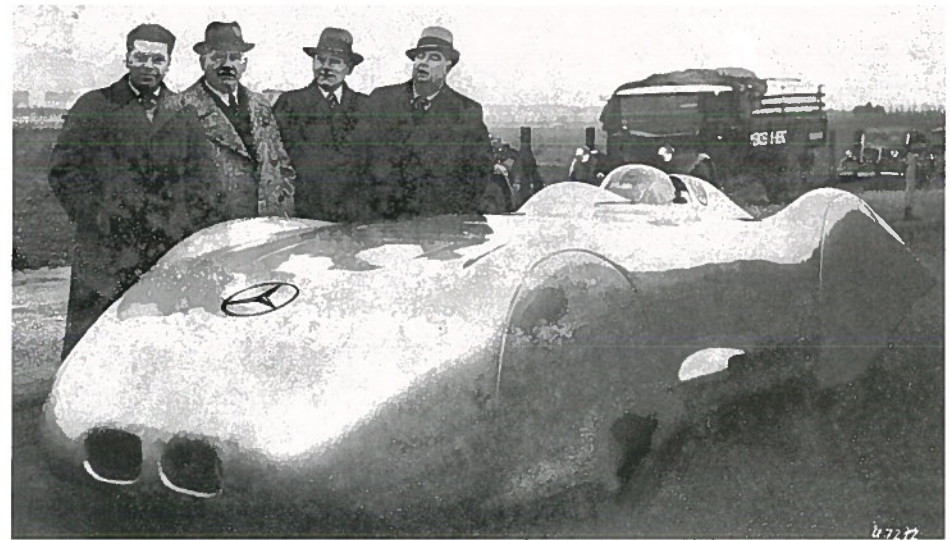
«Карач» вернул Daimler-Benz оба важнейших титула чемпионата по установлению рекордов скорости.

Смог бы Auto Union превзойти эти достижения? Саксонцы прекрасно подготовились к предстоящей дуэли. Однако попытка Бернда Роземайера превзойти рекорд Караччиола, разогнавшись до 440 км/ч, закончилась гибелью молодого гонщика. Из-за бокового ветра его автомобиль занесло, два колеса оказались на бордюре, машина перевернулась, и пилот погиб.

Автомобиль-рекордсмен Mercedes-Benz W 125 с 12-цилиндровым двигателем на автобана недалеко от Франкфурта. Слева направо: Рудольф Уленхаут, Макс Зайлер, Георг Шталь, Альфред Нойбауэр. Отверстия в передней части кузова использовались не для охлаждения, а для подачи воздуха к карбюраторам.

### Повод для радости...

Небо было затянуто тучами, но снег не шел. Из-за оледенения бетонного покрытия Караччиола смог стартовать не на рассвете, а лишь в 8.15. Без топлива (топливная смесь состояла





## 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 кузова. 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.

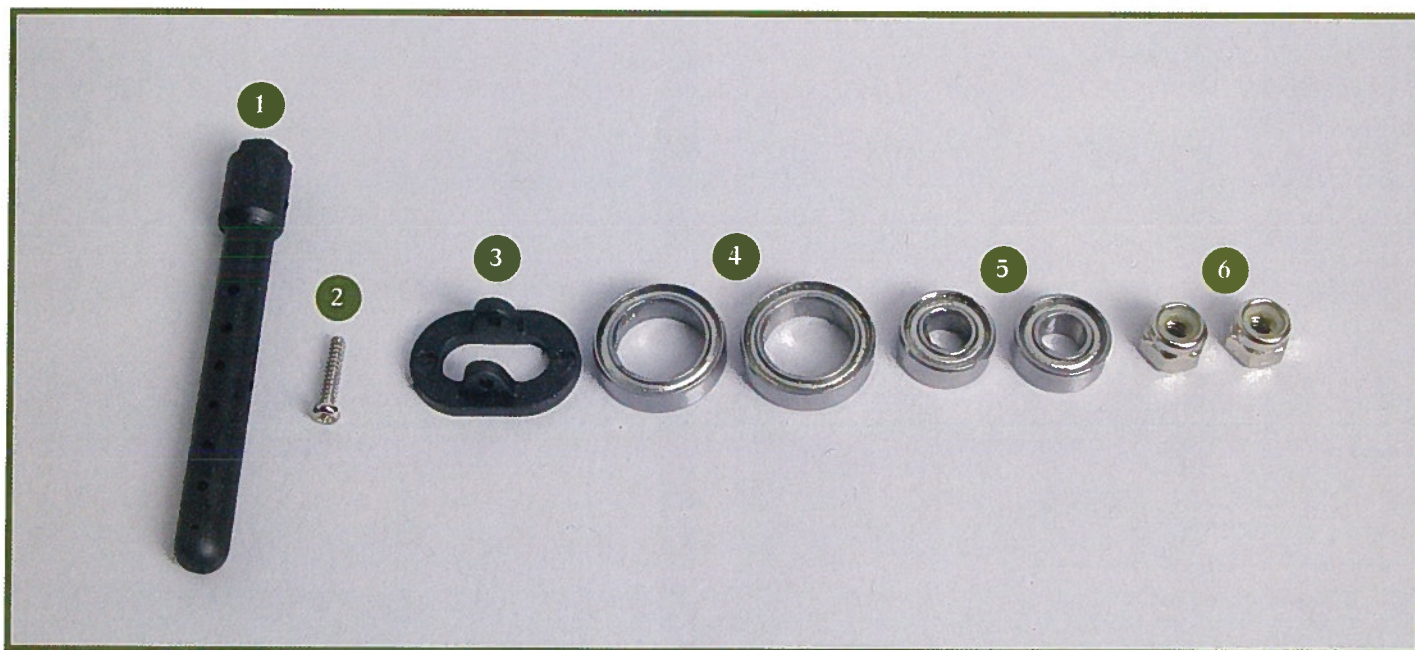
Сегодня мы используем большие и малые подшипники, чтобы завершить сборку передней левой стороны подвески радиоуправляемого болида Mercedes C-класса DTM 2008.

- 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.)

### ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

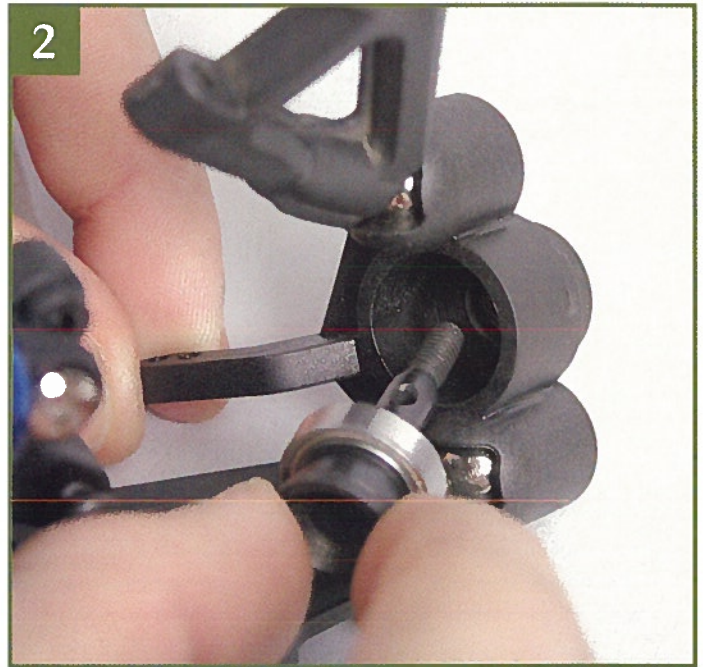
- КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ДЛИННОГУБЦЫ



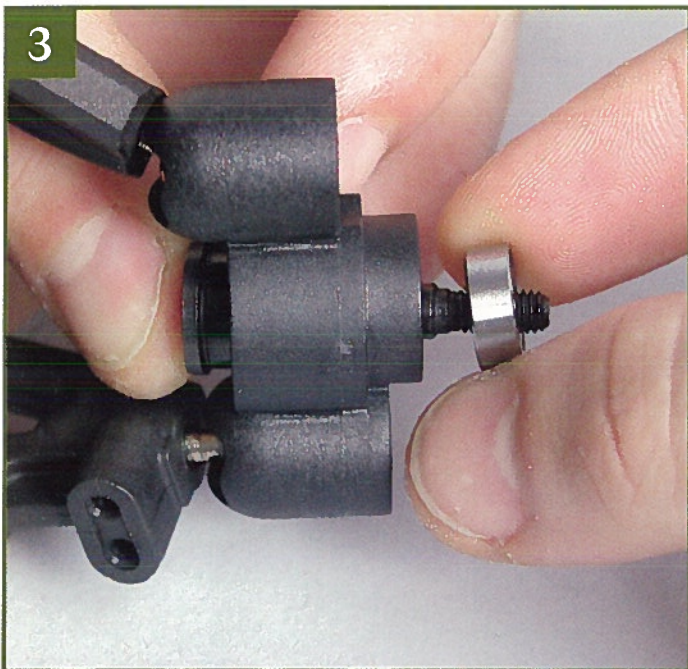




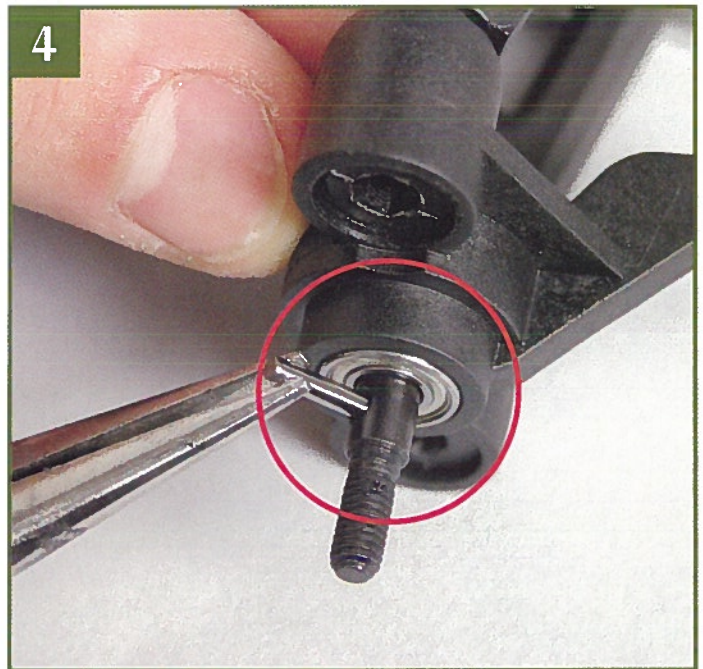
**1** Возьмите полученную вами с выпуском № 9 полуось и снимите с нее штифт и шестигранник крепления колеса (см. стр. 28). Затем наденьте на полуось подшипник 10x15 из перечня на стр. 73.



**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.

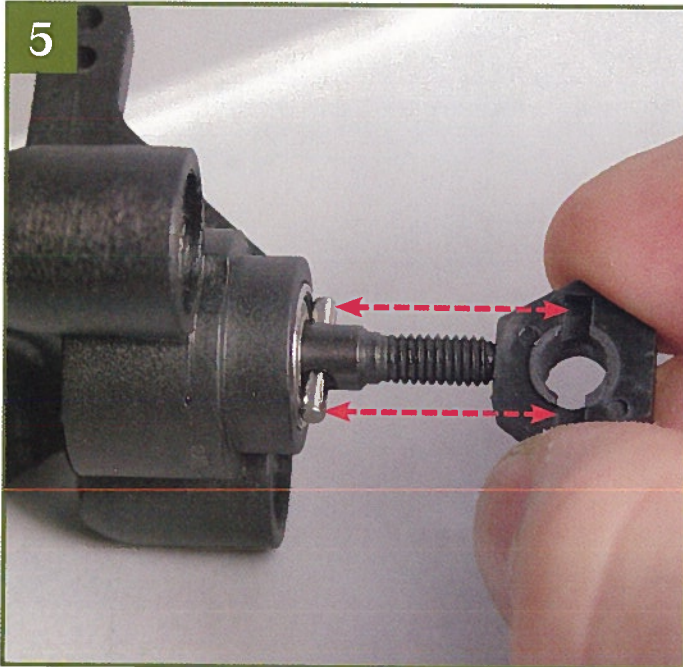


**3** Проталкивайте полуось через рулевой кулак, пока внутренний подшипник не встанет на свое место. Затем возьмите подшипник 5x11 из перечня на стр. 73 и оденьте его на полуось с внешней стороны кулака.

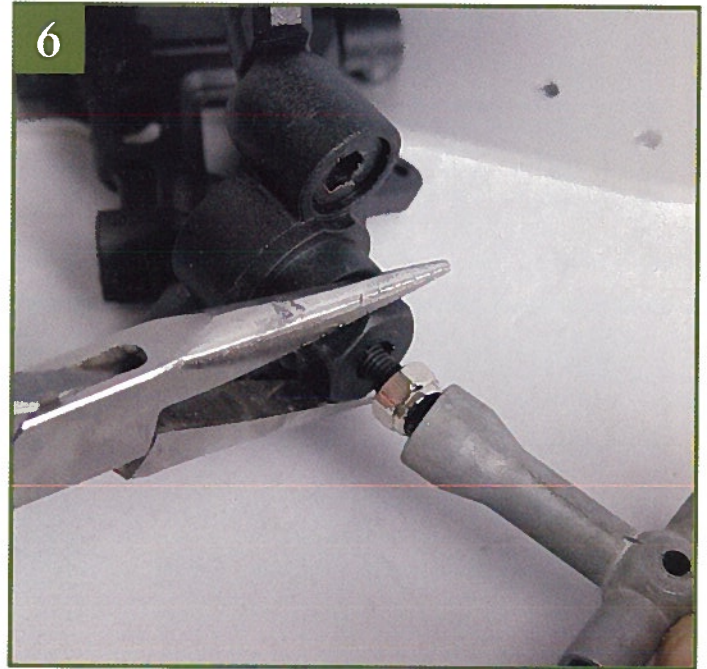


**4** На фото сверху показано правильное положение подшипника 5x11 в рулевом кулаке. Возьмите штифт, снятый с полуоси (см. пункт 1), и вставьте его в отверстие на полуоси.

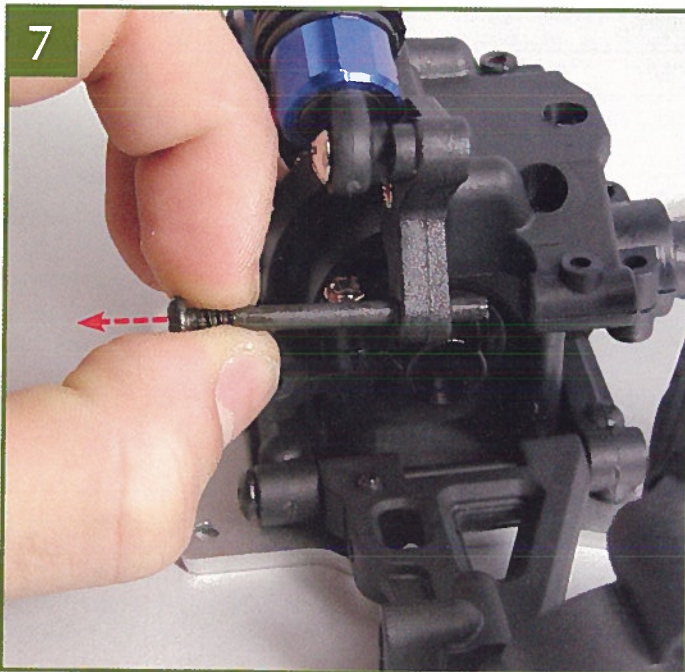




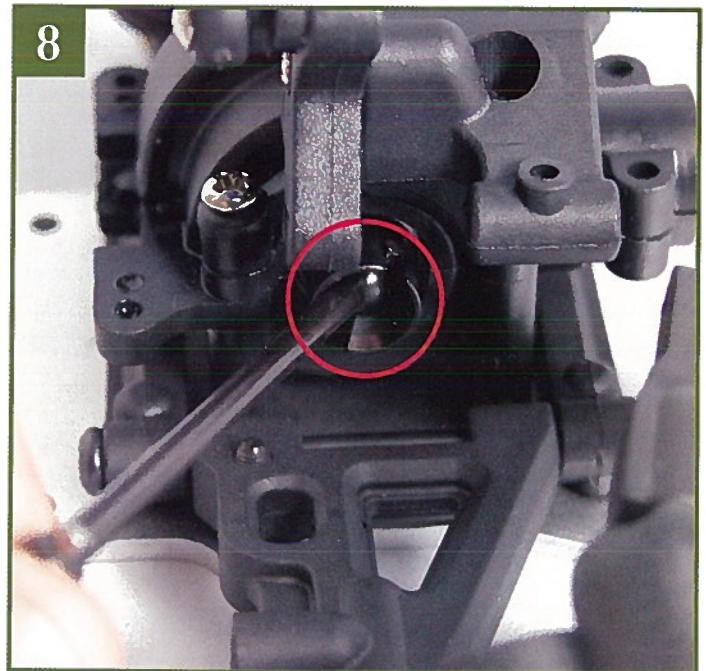
**5** На внутренней стороне шестигранника, снятого вами согласно пункту 1, есть паз под штифт. Наденьте шестигранник на полуось и заведите его на штифт.



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

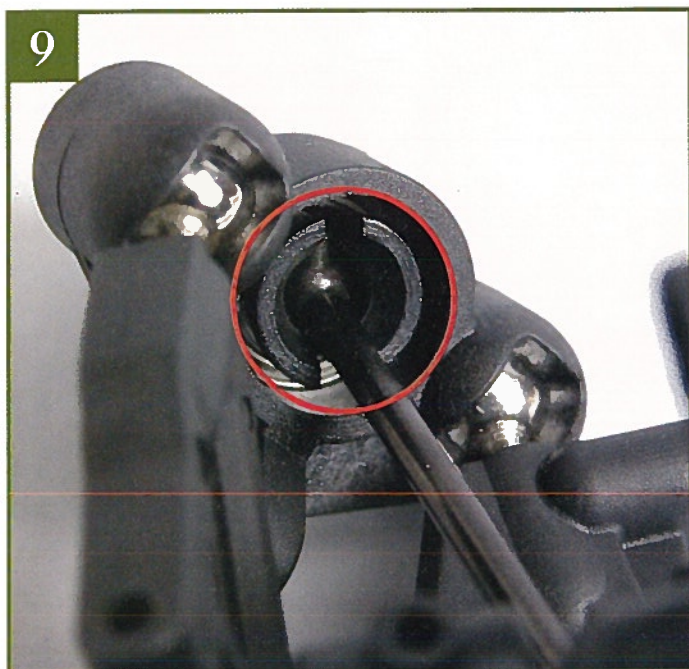
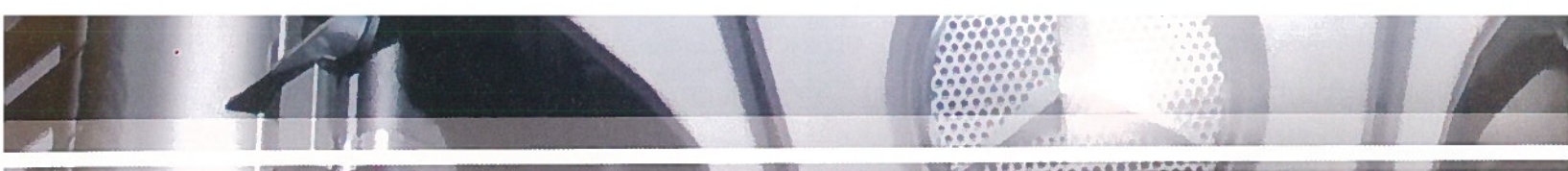


**7** Ослабьте и снимите верхний винт передней подвески, предварительно установленный вами на стойке крепления амортизаторов (см. № 23, пункты 4 и 5 на стр. 72).

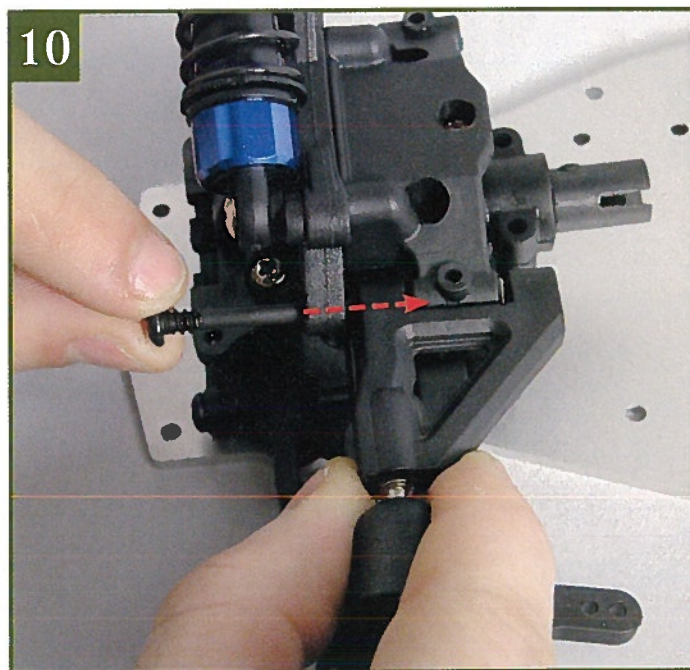


**8** Возьмите кость привода, полученную с № 9, и соедините ее с полуосью дифференциала. Проследите за тем, чтобы концевой штифт кости привода вошел в соответствующие прорези полуоси.

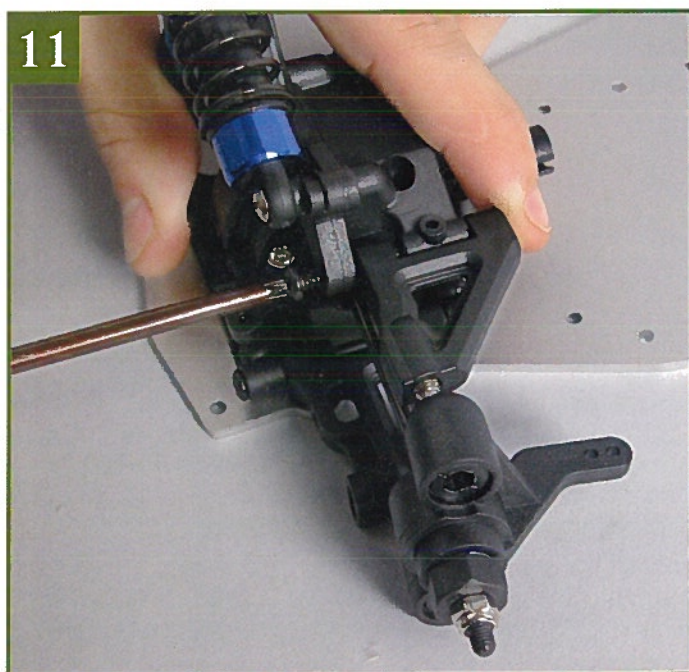




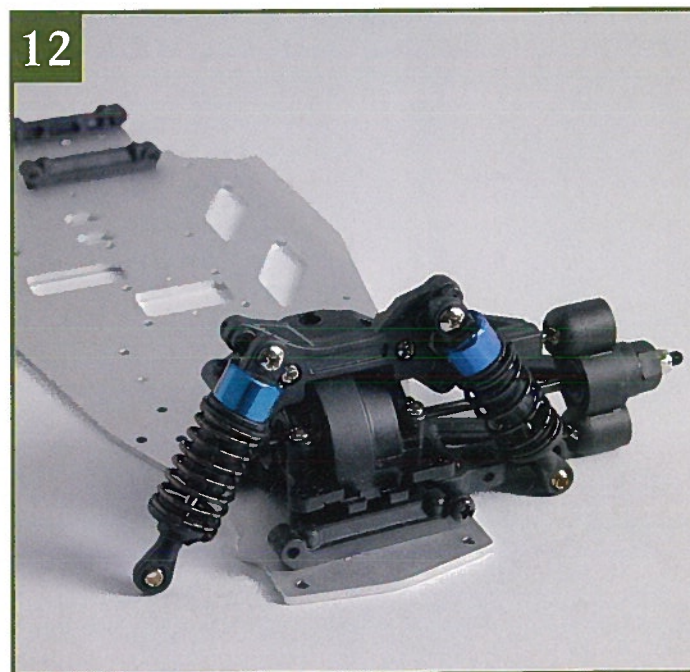
**9** Соедините второй конец кости привода с полуосью, установленной в рулевом кулаке. Проследите за тем, чтобы концевой штифт кости привода вошел в соответствующие прорези полуоси.



**10** Заверните 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.



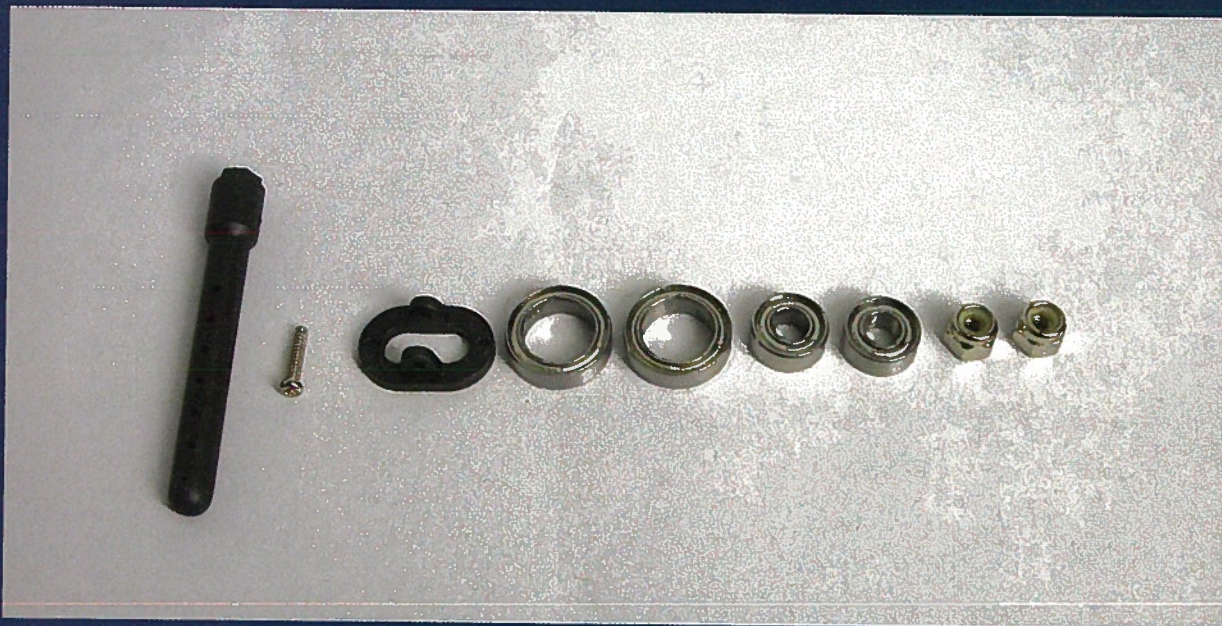
**11** У верхнего винта есть часть с резьбой. Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть винт и провести его через отверстия в рычаге подвески.



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



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



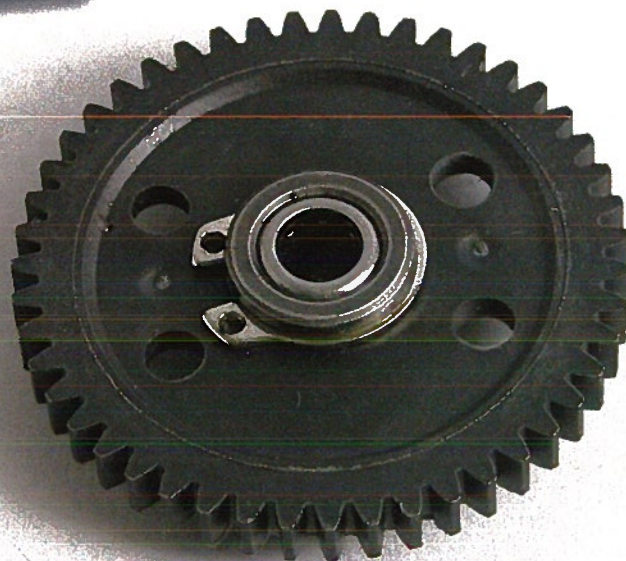
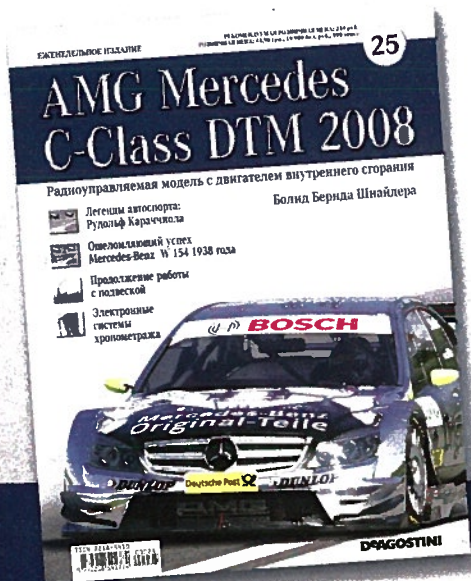
Используя большие и малые подшипники, мы завершим сборку передней левой стороны подвески нашего радиоуправляемого болида Mercedes C-класса DTM 2008.





# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 25)  
и пластиковая шестеренка первой передачи.



## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Рудольф Караччиола, один из самых

успешных пилотов команды Mercedes, трижды выигрывал Гран-при Европы.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1938 году созданный специалистами

Mercedes-Benz автомобиль новой конструкции W 154 произвел настоящий фурор.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающуюся деталь и продолжим работу с подвеской.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



С середины 80-х годов в соревнованиях радиоуправляемых моделей машин применяется электронная система измерения времени.

ISSN 2218-5410



00024

9 772218 541774