

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM 2008: последняя победа  
Бернда Шнайдера

Болид Бернда Шнайдера



Болид W 154 1939 года:  
успех в Гран-при Европы



Сборка передней правой  
стороны подвески



ISSN 2218-5410

00026



9 772218 541774

DeAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

26

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

После блестящей победы в финале сезона 2008 года «мистер DTM» Бернд Шнайдер объявил о завершении карьеры в кузовном чемпионате. За титул чемпиона сражался талантливый новичок команды Mercedes Пол ди Реста. В результате он стал вице-чемпионом, а победа досталась Тимо Шайдеру из команды Audi.

67-70

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Сезон 1939 года оказался для команды Mercedes и счастливым, и трагическим. Команда выиграла шесть из восьми гонок Гран-при, Герман Ланг завоевал титул чемпиона Европы. Но во время проведения Гран-при Бельгии погиб один из лучших гонщиков Mercedes англичанин Ричард Симен.

89-92

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

К этому выпуску прилагаются шесть новых деталей вашего радиоуправляемого AMG Mercedes C-класса, относящихся к передней правой стороне подвески. Вам предстоит завершить сборку передней правой стороны подвески и соединить ее с трансмиссией, установленной на шасси вашей модели.

79-82



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №26, 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
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. 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. 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:  
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 31.05.2011



# DTM 2008: Шнайдер завершает карьеру, ди Реста набирает очки

Грандиозный успех в гонке на Нюрбургринге стал последней победой в DTM Бернда Шнайдера. «Мистер DTM» объявил о завершении своей карьеры в кузовном чемпионате. За титул чемпиона до последнего момента сражался талантливый новичок — шотландец Пол ди Реста.

На старт сезона 2008 года звездная команда Mercedes вышла в новом составе. После того как Мика Хаккинен объявил о своем окончательном уходе из профессионального автоспорта, его «место в строю» занял талантливый молодой пилот команды HWA 22-летний шотландец Пол ди Реста. После ошеломляющего успеха в предыдущем сезоне ди Реста пересел на новую модель С-класса. Вместе с 24-летним Бруно Шпенглером шотландец вошел в первую двойку команды HWA. Второй дуэт составили Джейми Грин и «мистер DTM» Бернд Шнайдер.

Руководитель автоспортивного подразделения Mercedes Норберт Хауг «вытащил из рукава» еще один козырь: после ухода Мики Хаккинена роль любимца публики досталась Ральфу Шумахеру.

## Новая звезда

В отличие от двукратного чемпиона мира, «Шуми II» начал свою карьеру в DTM на годовалой машине в команде Mücke Motorsport.

Кроме него на моделях предыдущего года выступали чемпион

DTM 2005 Гари Паффетт, Маттиас Лауда, Марко Энгель и шотландка Сьюзи Стоддарт.

Все составляющие напряженной дуэли были налицо. Тем не менее, старт нового сезона разочаровал пилотов и болельщиков Mercedes. Пол ди Реста потерял шанс подняться на подиум

Старт на трассе Circuit de Catalunya: Тимо Шайдер (слева) пока еще опережает Пола ди Реста. Однако на 18-м круге пилот Mercedes после решительного маневра вырвется вперед.





Возвращение на Нюрбургринг: «мистер DTM» Бернд Шнайдер побеждает благодаря продуманной тактике замены покрышек и водительскому мастерству.

из-за неудачной остановки в боксах. Вице-чемпион 2007 года Бруно Шпенглер пришел только четвертым, с минимальным отставанием.

В первой гонке сезона на Хоккенхаймринге тройную победу одержала



команда Audi. На втором этапе в Ошерслебене боевой дух пилотов Mercedes и воля к победе принесли первые результаты: Бруно Шпенглер пришел третьим, за ним — Пол ди Реста и Джейми Грин. Команда Mercedes прикладывала все усилия, чтобы дать достойный ответ на мощный старт новой модели Audi A4 DTM.

Благодаря высокому профессионализму команде HWA вскоре удалось переломить ситуацию.

Важным моментом стал этап в Муджелло: уверенная двойная

победа Джейми Грина и Пола ди Реста на трассе в Италии показала, что главная битва за чемпионский титул еще впереди. Упорство, с которым контратаковал дуэт Mercedes, давало надежду на успех. Грин и ди Реста одержали триумфальную победу: они лидировали на протяжении всей гонки, по собственному усмотрению задавая темп.

### Победа «наследного принца»

Соревнования на автодроме ЕвроСпидвей Лаузитц — звездный час Пола ди Реста. Он безукоризненно провел гонку, превратив первый в своей карьере поул в первую победу. Ди Реста, которому на тот момент исполнилось 22 года и 32 дня, стал одним из самых молодых пилотов, когда-либо побеждавших в международных соревнованиях. Моложе его был только Дарио Франчитти, двоюродный брат Пола — звезда американского чемпионата автомобилей с открытыми колесами.

Дуэль равных: после победы в Барселоне Пол ди Реста (справа) принимает поздравления от своего соперника Тимо Шайдера.





DTM СЕЗОН-2008		КЛАССИФИКАЦИЯ ПИЛОТОВ		ОЧКИ В 11 ЗАЕЗДАХ											ОБЩИЙ ИТОГ
Место	Пилот	Машина/команда	* командный зачет	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Σ
1.	Т. Шайдер	A4 DTM '08/Audi Sport Team Abt *2		8	10	x	8	6	8	4	10	8	3	10	75
2.	П. ди Реста	C-Klasse DTM '08/AMG-Mercedes *1		x	5	8	10	4	2	8	8	10	8	8	71
3.	М. Экстрём	A4 DTM '08/Audi Sport Team Abt Sportsline *3		10	1	3	6	5	10	3	6	x	10	2	56
4.	Дж. Грин	C-Klasse DTM '08/Salzgitter AMG-Mercedes *4		3	4	10	4	10	3	6	5	1	x	6	52
5.	Б. Шпенглер	C-Klasse DTM '08/Mercedes-Benz-Bank AMG *1		5	6	x	3	8	4	2	3	x	2	5	38
6.	Б. Шнайдер	C-Klasse DTM '08/Original-Teile AMG-Mercedes *4		1	x	5	2	3	x	10	x	6	4	3	34
7.	М. Томчик	A4 DTM '08/Audi Sport Team Abt Sportsline *3		4	8	x	5	x	5	x	4	5	x	1	32
8.	Т. Кристенсен	A4 DTM '08/Audi Sport Team Abt *2		6	x	6	x	2	6	x	2	x	1	4	27
9.	Г. Паффетт	C-Klasse DTM '07/stern AMG-Mercedes *6		2	x	x	x	x	x	5	1	x	5	x	13
10.	А. Према	A4 DTM '07/Audi Sport Team Phoenix *5		x	x	1	x	x	x	x	x	3	6	x	10
11.	М. Рокенфеллер	A4 DTM '07/Audi Sport Team Rosberg *7		x	2	x	x	x	x	x	x	4	x	x	6
12.	М. Винкельхок	A4 DTM '07/Audi Sport Team Rosberg *7		x	3	2	x	x	1	x	x	x	x	x	6
13.	О. Джарвис	A4 DTM '07/Audi Sport Team Phoenix *6		x	x	4	1	x	x	x	x	x	x	x	5
14.	Р. Шумахер	C-Klasse DMT '07/Trilux AMG-Mercedes *8		x	x	x	x	x	x	1	x	2	x	x	3
15.	М. Лауда	C-Klasse DMT '07/JungeSterne AMG-Mercedes *8		x	x	x	x	1	x	x	x	x	x	x	1

Почти сразу после старта стало ясно, что у ди Реста нет соперников, которых стоило бы всерьез опасаться. Честолюбивый шотландец быстрее всех нарезал один круг за другим, увеличивая отрыв от остальных пилотов.

Лучший комплимент в его адрес сделал Тимо Шайдер из команды Audi, лидер турнирной таблицы, который пришел вторым: «Сегодня у нас не было никаких шансов обойти Пола».

В следующей гонке на Норисринге, «домашней трассе» Audi, пилоты Mercedes одержали чистую победу, продвинувшись вверх в турнирной таблице. Исход гонки был решен, когда начался дождь: британец Джейми Грин, выполнив образцовый маневр перед первым поворотом, обогнал своего товарища по команде Бруно Шпенглера, стартовавшего с поула. Грин поднялся вверх в турнирной таблице и теперь всего лишь на одно очко отстал от лидировавшего Тимо Шайдера.

«Групповой полет» на исторической трассе в Ле-Мане. Пока Мартин Томчик (впереди) заезжает в боксы, пилоты Mercedes Бруно Шпенглер (в центре) и Джейми Грин сражаются между собой.

## Возвращение «мистера DTM»

После Нюрнберга казалось, что грядет смена лидера. Однако в Зандворте маятник удачи опять качнулся в другую сторону.

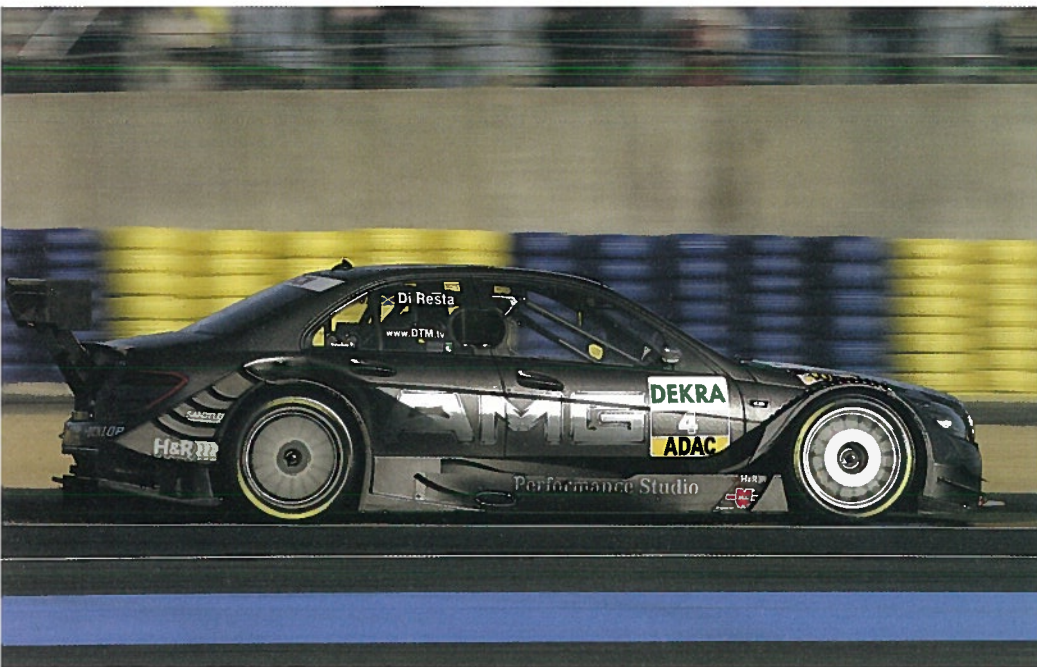
Согласно регламенту после побед в предыдущих гонках сезона-2008 болиды С-класса DTM должны были стартовать с 10-килограммовым весовым гандикапом по сравнению

с Audi A4. Лучший пилот Mercedes Бруно Шпенглер пришел четвертым (перед Гринем и ди Реста). В остальном гонки в Голландии продемонстрировали техническую оптимизацию автомобилей. Концевая секция выхлопной трубы AMG Mercedes С-класса переместилась с правого борта назад.

После временного отступления в Зандворте на Нюрбургринге состоялось гала-представление «мистера DTM» Бернда Шнайдера, который привел к победе еще трех пилотов







Перед последней гонкой сезона-2008 в Ле-Мане Пол ди Реста имел все возможности стать лидером. Заняв второе место, он на пять очков сократил отставание от Шайдера, возглавлявшего турнирную таблицу.

ное решение, в последний момент успела поставить Полу ди Реста дождевые покрышки.

Тимо Шайдер, за два круга до этого установивший слики, был вынужден сделать дополнительный пит-стоп. В результате он был отброшен на шестое место, в то время как ди Реста пришел вторым. Перед финалом преимущество Шайдера составляло всего два очка. Гонка обещала быть максимальной напряженной.

У ди Реста, стартовавшего со второй позиции в Хоккенхайме, на руках были все козыри. Шайдер стартовал с третьей позиции. Однако блиц-старт позволил пилоту Audi вырваться вперед. И хотя бесстрашный шотландец сражался как лев, все было напрасно – Шайдер провел гонку безукоризненно. Тем не менее, ди Реста занял второе место и в свой первый сезон в команде HWA стал вице-чемпионом.

Mercedes – Пола ди Реста, Джейми Грина и Гари Паффетта. Пятикратный чемпион DTM точно рассчитал тактику и выиграл. Когда за десять кругов до финиша начался дождь, Шнайдер поступил в соответствии с проверенной схемой: продолжил движение на сликах и сумел победить на скользком асфальте. Эта победа стала последней в его карьере.

Во второй гонке в Брэндс Хэтч между Тимо Шайдером и Полом ди Реста – основными соперниками, боровшимися за чемпионский титул, разгорелась захватывающая дуэль. На глазах звезды Формулы 1 Луиса Хэмилтона шотландец повел жесткую борьбу, постоянно прессингуя Тимо Шайдера, и в итоге пересек финишную черту с отставанием от лидера всего в 0,8 секунды.

### Захватывающее шоу

На автодроме Circuit de Catalunya в Барселоне состоялся второй раунд борьбы. На этот раз исход был иным. Сначала соперники присматривались друг к другу, и лишь на 18-м круге Пол ди Реста, совершив решительный маневр,

обогнал Шайдера и сохранил лидерство до конца гонки.

Таким образом, ди Реста сократил отставание от германского гонщика до семи очков.

На предпоследнем этапе DTM сезона-2008 во французском Ле-Мане тактика сыграла решающую роль. Казалось бы, все шансы на победу были у Тимо Шайдера, поскольку к началу гонки команда Audi на высыхающем после дождя асфальте сделала ставку на слики. Однако начавшийся снова дождь стал усиливаться, и во время второй обязательной остановки в боксах команда HWA, приняв правиль-

Душ из шампанского для основных соперников в борьбе за титул чемпиона DTM 2008.

Новый чемпион Тимо Шайдер (слева) и вице-чемпион Пол ди Реста на пьедестале почета после финала на Хоккенхаймринге. По результатам финальной гонки их отделяли друг от друга четыре очка.







# Курс на победу: болид W 154 с увеличенной мощностью в сезоне 1939 года

Заводская команда из Унтертюркхайма в 1939 году выиграла шесть из восьми гонок Гран-при, а Герман Ланг завоевал титул чемпиона Европы. В том же сезоне Mercedes-Benz потерял одного из своих лучших гонщиков — англичанина Ричарда Симена.

Уже в сентябре 1938 года Рудольф Уленхаут определил стратегию участия в гонках сезона-1939: «По характеристикам разгона и максимальной скорости наш автомобиль несколько превосходит конкурентов,

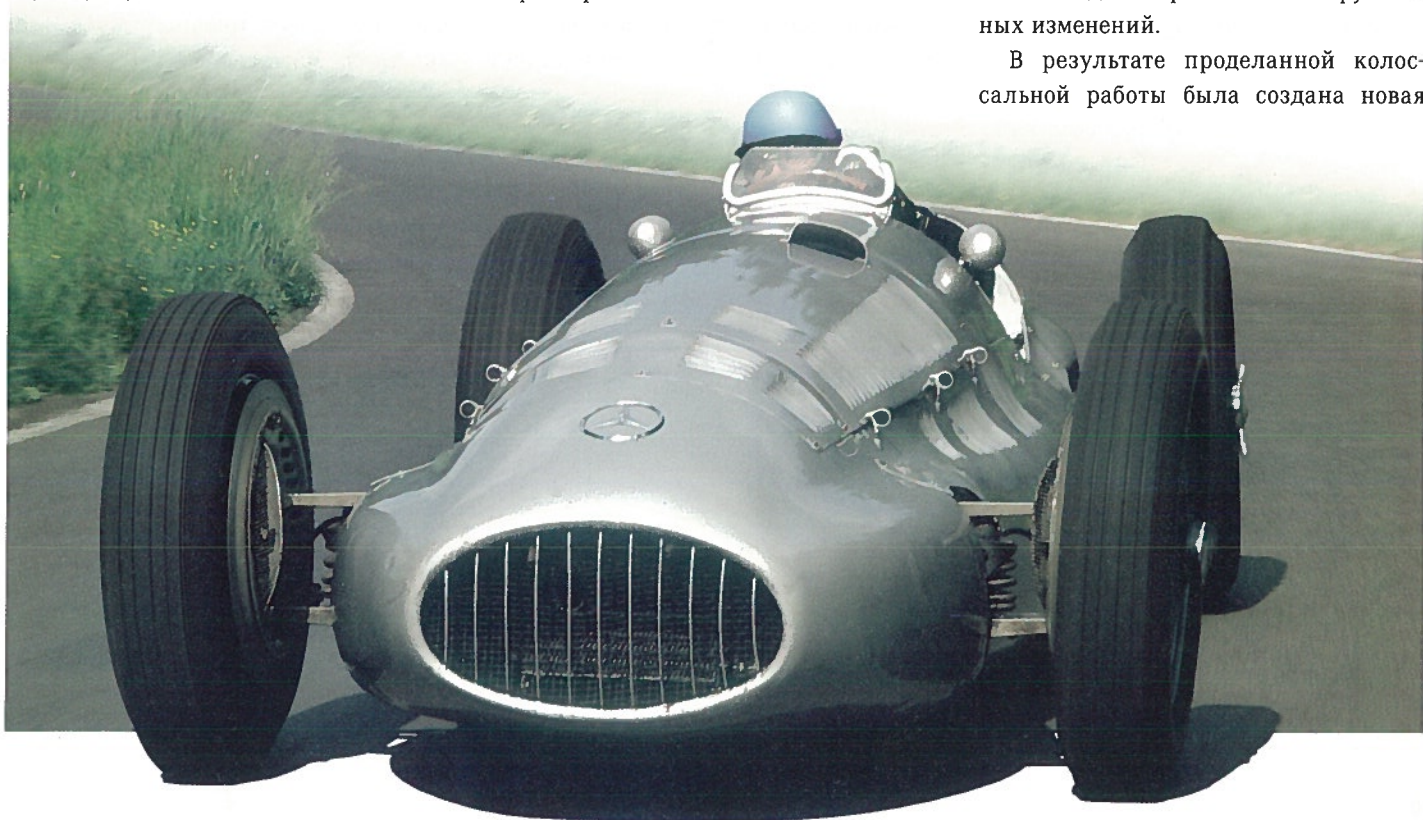
Mercedes-Benz W 154/M 163 для Гран-при 1939 года (фото сделано в 1980 году). Этот болид также принимал участие в Гран-при Аргентины 1951 года.

наши лидирующие позиции обеспечиваются высокой надежностью двигателя и ходовой частью. Вместе с тем, мы с уверенностью можем сказать, что и автомобили Auto Union скоро достигнут необходимого уровня надежности. Одним словом, инженерам Mercedes необходимо было работать над дальнейшим совершенствованием технических характеристик своих машин.

## Рождение M 163

В гонках сезона 1938 года участвовали девять двигателей M 154, хотя всего их было изготовлено 19 экземпляров. Таким образом, в запасе имелось еще десять моторов, которые могли использоваться для отработки конструктивных изменений.

В результате проделанной колоссальной работы была создана новая





## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### ОДНОМЕСТНЫЙ MERCEDES-BENZ W 154 1939 ГОДА

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

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** 4250×1750×1010 мм

**БАЗА/КОЛЕЯ (ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ):** 2730; 1475/1412 мм

**МАССА:** 949 кг; без шин 850 кг

**ДВИГАТЕЛЬ:** 12-цилиндровый V-образный M 163/8 Тур К водяного охлаждения, четыре клапана на цилиндр, два верхних распределительных вала для каждого ряда цилиндров; 7-опорный составной коленчатый вал с торцевым зубчатым зацеплением; стальной блок цилиндров из четырех частей (по три цилиндра в каждой), с приваренной рубашкой охлаждения из стального листа; головка блока цилиндров приварена к цилиндрам; алюминиевые поршни с неразрезной юбкой; циркуляционная система смазки с сухим картером с помощью вакуумного и нагнетательного насосов; коэффициент сжатия 7,5:1; инерционный стартер без генератора; расход топлива около 180 л, расход масла 2,7 л на 100 км

**ПРИВОД:** цилиндрические зубчатые колеса, наклонная подвеска клапанов, привод с помощью качающихся рычагов 76×70 мм<sup>2</sup>

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 2963 см<sup>3</sup>

**КАРБЮРАТОР/ЗАЖИГАНИЕ:** один двухкамерный всасывающий карбюратор с дополнительным золотниковым карбюратором, два двухступенчатых компрессора Рута; двойное магнето Bosch; одна свеча зажигания Bosch 450 G 4 на цилиндр; автоматическая регулировка зажигания

**МОЩНОСТЬ:** 483 л.с. при 7800 об/мин; 470 л.с. при 7500 об/мин (с подключенными компрессорами); макс. число оборотов

8000 об/мин; макс. крутящий момент 50 ткр (около 490 Нм) при 5000 об/мин

**ТРАНСМИССИЯ:** однодисковое сухое сцепление; 5-ступенчатая механическая коробка передач, встроенный привод на задние колеса, расположенный поперечно под задней осью; переключение передач с помощью кулисы с механизмом блокировки

**СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ:** водно-гликолевая, циркуляционная

**ТОПЛИВО:** емкость топливного бака 233 л; топливо для гонок WW Standard Oil: 88,0 % метилового спирта, 8,8 % ацетона, 4,4 % нитробензина, 0,8 % диэтилового эфира

**ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА:** двухконтурная, гидравлическая, педаль тормоза воздействует на передние и задние колеса, без ручного тормоза

**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с винтовым механизмом

**ПОДВЕСКА:** впереди — на двойных треугольных поперечных рычагах; торсионы 18 мм с дополнительными винтовыми пружинами, гидравлические амортизаторы; двухшарнирный задний мост «Де-Дион» с качающимися рычагами подвески задних колес, торсионы 18 мм, гидравлические амортизаторы

**КОЛЕСА И ШИНЫ:** тангентные колеса с центральным замком, шины передние 6,5×19 (для скоростей свыше 270 км/ч), в остальных условиях 5,5×19; задние 7,00×22 (для скоростей свыше 270 км/ч), в остальных условиях 7,0×19

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** 330 км/ч

ответствии с требованиями Рудольфа Уленхаута. Однако на практике разработчикам пришлось довольствоваться 7500 об/мин, чтобы исключить повреждение шатунных подшипников. После каждой второй гонки двигатель подвергался капитальному ремонту.

## На старт с новым компрессором

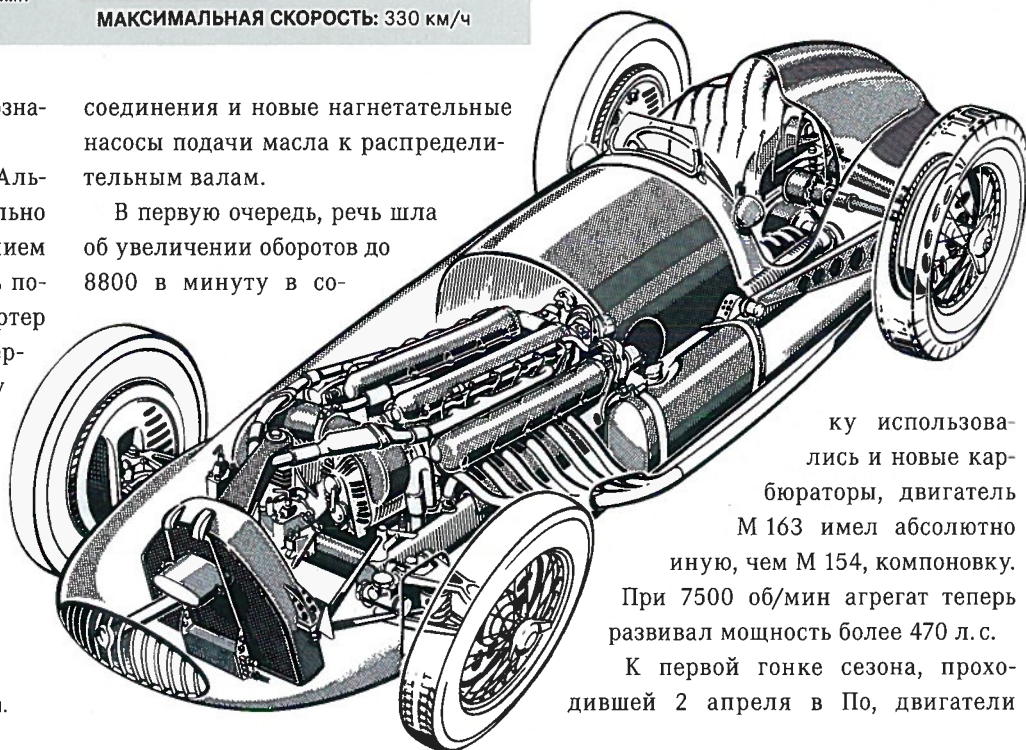
Решающее значение имело увеличение выходной мощности компрессоров. Поэтому специалисты из Унтертуркхайма провели испытания двухступенчатого нагнетателя: увеличенная крыльчатка лучше нагнетала сжатый воздух и топливную смесь (в «мокрое» нагнетателе). Такие предвключенные компрессоры уже применялись в авиационных двигателях. Посколь-

модель двигателя с заводским обозначением «M 163».

Инженеры под руководством Альберта Хееса кропотливо и внимательно трудились над усовершенствованием каждой детали. В итоге двигатель получил новый, более широкий картер с двумя вентиляционными отверстиями, новую масляную ванну и улучшенную систему смазки шатунных подшипников. Стоит упомянуть составной коленчатый вал с торцевым зубчатым зацеплением, усиленные резьбовые

соединения и новые нагнетательные насосы подачи масла к распределительным валам.

В первую очередь, речь шла об увеличении оборотов до 8800 в минуту в со-

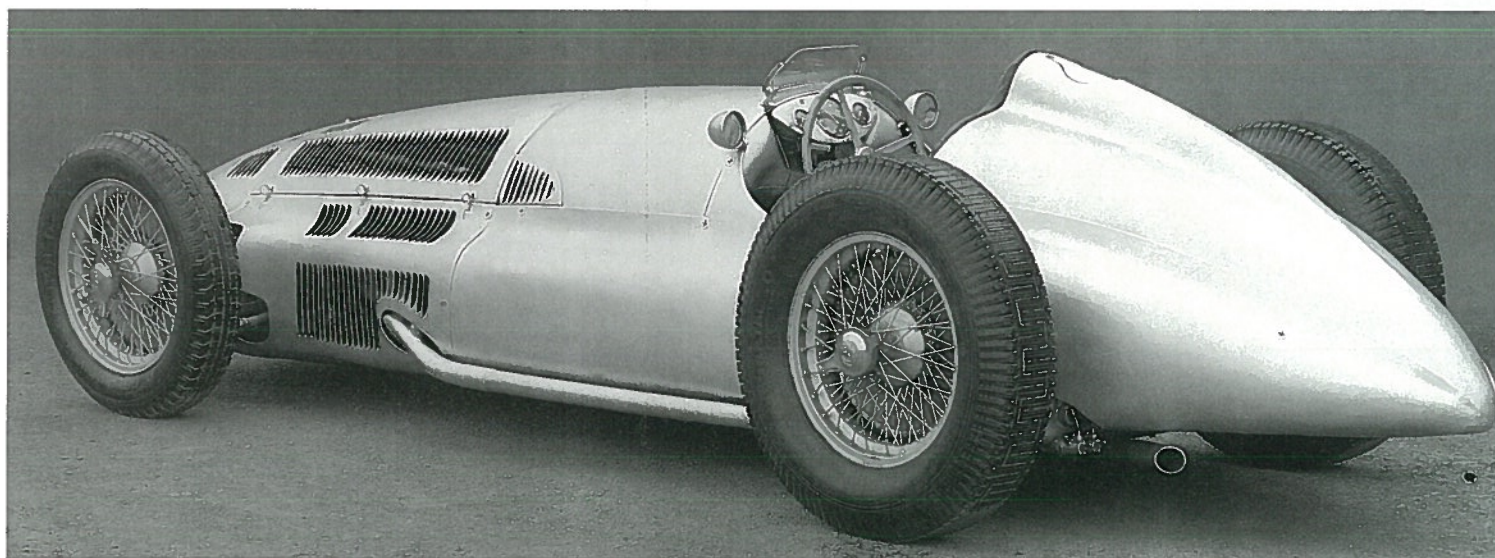


Художник-график Вернер Шленциг изобразил гоночный Mercedes-Benz W 154/M 163 1939 года с объемистым внешним топливным баком перед кокпитом.

ку использовались и новые карбюраторы, двигатель M 163 имел абсолютно иную, чем M 154, компоновку. При 7500 об/мин агрегат теперь развивал мощность более 470 л.с.

К первой гонке сезона, проходившей 2 апреля в По, двигатели





с двухступенчатым вентилятором еще не были готовы. Тем не менее, Герман Ланг и Манфред фон Браухич одержали двойную победу. Караччиола был вынужден сойти с дистанции из-за обрыва маслопровода, а Нуволари вообще не смог выйти на старт – из-за начавшейся гражданской войны в Испании Муссолини запретил итальянским гонщикам стартовать во Франции. 21 мая Ланг выиграл гонку в Айфеле, на этот раз на автомобиле, оснащенный новым двигателем. Всего лишь за две недели до этого его машина еще проходила испытания.

До последней минуты механики колдовали над регулировкой в соответствии с пожеланиями Ланга

и Уленхаута. Караччиола пришел третьим, вслед за Нуволари на Auto Union.

После гонки «Карач» заявил, что у него была более быстрая машина, однако, залив в бак 300 л вместо необходимых 100 л, он оказался в невыгодном положении.

---

### Все поставлено на карту по имени «Ланг»

---

Альфред Нойбауэр дал указание пилотам команды не оспаривать лидерские позиции Германа Ланга в чемпионате Европы. 7 мая Ланг уже победил в Гран-при Триполи среди автомоби-

Mercedes-Benz W 154/M 163 1939 года, вид сзади. Внешне он отличался от модели 1938 года только в деталях.

лей с двигателем рабочим объемом 1,5 л и 20 августа должен был выиграть Гран-при Швейцарии.

Перед этим он успел стать чемпионом Гран-при Бельгии, проходившего 26 мая. Таким образом, в ходе сезона он победил в пяти из восьми Гран-при.

Согласно стратегии Нойбауэра, предпочтение отдавалось наиболее перспективному гонщику по итогам начала сезона, даже если он побеждал не во всех гонках. В 1939 году именно Герман Ланг принес команде Mercedes чемпионский титул. Команда Auto Union заявила на участие в гонке в Айфеле шесть автомобилей (из которых вышли на старт только четыре).

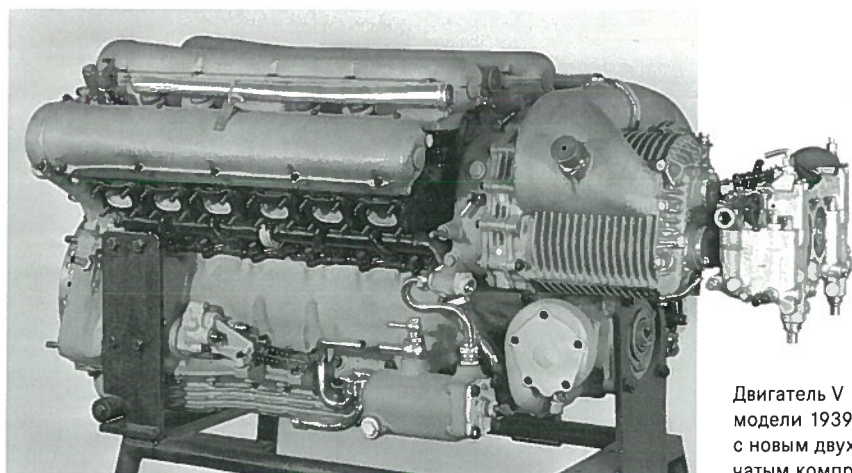
Таким образом, все было поставлено на карту по имени «Ланг»: этот «козырь» и решил исход сезона.

---

### Нервный старт в дождь

---

Хотя Гран-при Бельгии проходил только в конце июня, это была первая гонка чемпионата Европы (помимо нее были еще три – во Франции,



Двигатель V 12 M 163 модели 1939 года с новым двухступенчатым компрессором.





Городские гонки в Белграде, проходившие 3 сентября 1939 года. Новичок Вальтер Боймер (под стартовым номером 2) на Mercedes-Benz W 154. После схода с трассы Германа Ланга (из-за травмы, полученной от удара камня) он проехал несколько кругов на его машине. Победа досталась Нуволари, фон Браухич пришел вторым.

Ланга пришел фон Браухич, занявший третье место. Однако даже столь высокие результаты пилотов Mercedes в Гран-при Бельгии на фоне трагических событий никого не обрадовали.

### Блестящее завершение сезона

В Гран-при Франции (итальянцы опять не могли стартовать из-за запрета Муссолини) у «серебряных стрел» из Штутгарта снова проявились многочисленные технические дефекты. Зато Караччиола на глазах у 300 тысяч зрителей одержал блестящую победу в Гран-при Германии, а в Швейцарии заключительным аккордом стала победа Ланга, «Карача» и фон Браухича, занявших с первого по третье места. Хартманн пришел пятым.

В Белграде Ланг, стартовавший с поула-позиции, был вынужден сойти с дистанции. Победа досталась Нуволари. Несмотря на начало Второй мировой войны, организаторы все же провели соревнования, руководствуясь финансовыми соображениями.

Германии и Швейцарии). В первом ряду стартовали Джузеппе Фарина на Alfa Romeo, Герман Ланг на Mercedes и Х.П. Мюллер на Auto Union, за ними — Дик Симен и Тацио Нуволари. Гонка обещала быть интересной. Дополнительную интригу создавал дождь, начавшийся после 40-дневной засухи.

Автомобиль Джузеппе Фарины, стартовавший на покрышках для сухой трассы, непреднамеренно покатился вперед под уклон еще до того, как был дан стартовый сигнал. Однако за первые три круга его обогнали германские автомобили. На девятом круге мокрое от дождя покрытие стало настоящим проклятием для Караччиола — он вылетел на газон, а двигатель его машины заглох.

Mercedes шли пилоты Auto-Union — Мюллер, Нуволари, Шорш, Майер (впервые участвовавший в Гран-при) и Хассе. Чтобы сделать отрыв максимальным, на 21-м круге на шпильке Ля Сорс Симен слишком сильно прибавил газ. Его машину вынесло с трассы, она ударилась о деревья и загорелась: в баке было 250 л бензина.

Симену потребовалась целая минута, чтобы выбраться из горящих обломков. Через несколько часов он скончался в больнице от ожогов.

Герман Ланг, обогнав Рудольфа Хассе, увидел победный клетчатый флаг. Почти через две минуты после

### Трагедия в Ля Сорс

Вопреки указаниям Нойбауэра Дик Симен обогнал Германа Ланга. Англичанин ехал очень быстро: чтобы пропустить своего немецкого товарища по команде, ему пришлось бы специально тормозить. От такого маневра могли выиграть только соперники. Сзади практически вплотную за болидами

Гран-при Бельгии, 25 июня 1939 года. Авария в Спа-Франкоршам оборвала жизнь англичанина Ричарда Симена. На 21-м круге он лидировал с отрывом в 28 секунд. На скользкой от дождя трассе в шпильке Ля Сорс его машина вылетела с трассы и ударилась о деревья. Автомобиль загорелся. Через несколько часов Симен скончался от травм и ожогов.





# Сборка передней правой стороны подвески

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

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

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

следовать инструкции и сверять каждый свой шаг с фотографиями.

1 Винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм

2 Винт крепления нижнего переднего рычага

3 Передний нижний рычаг подвески

4 Установочный болт подвески

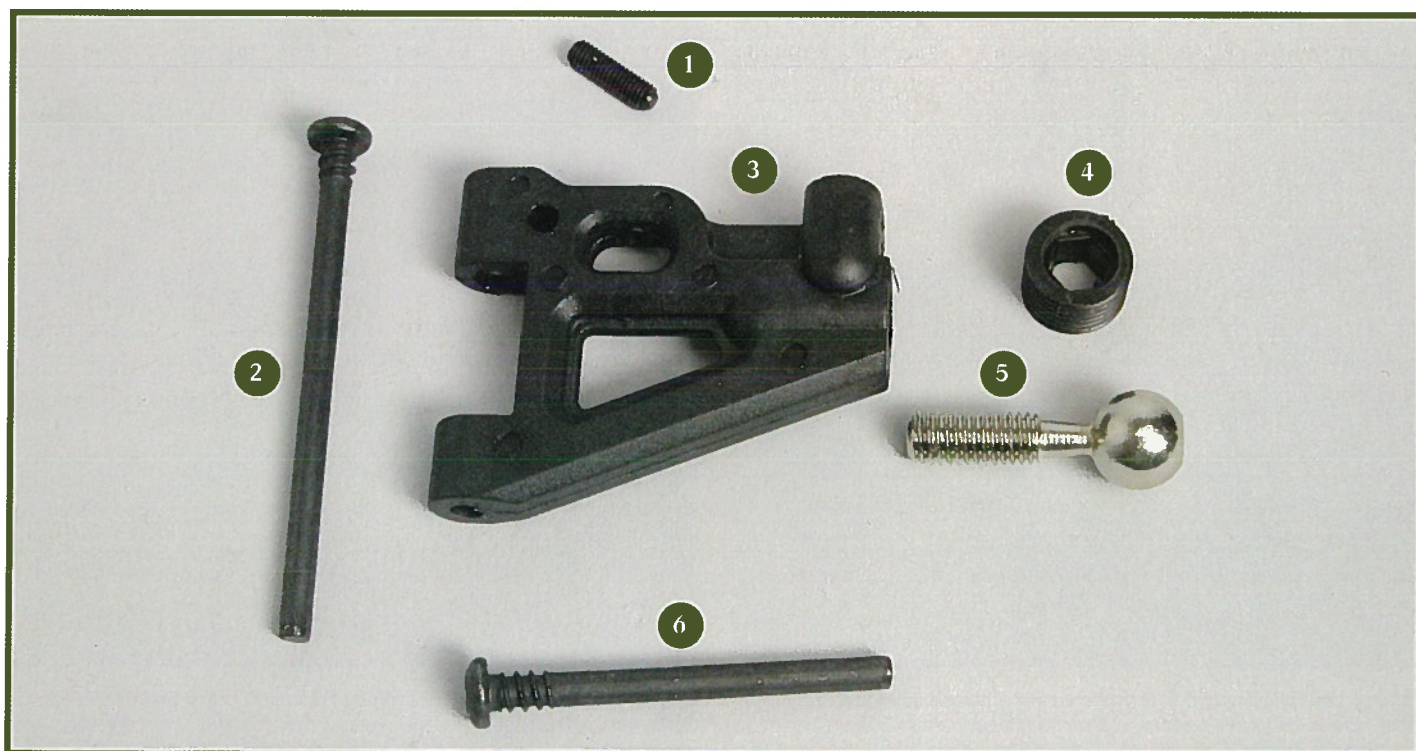
5 Болт с шаровой головкой

6 Винт крепления верхнего переднего рычага

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

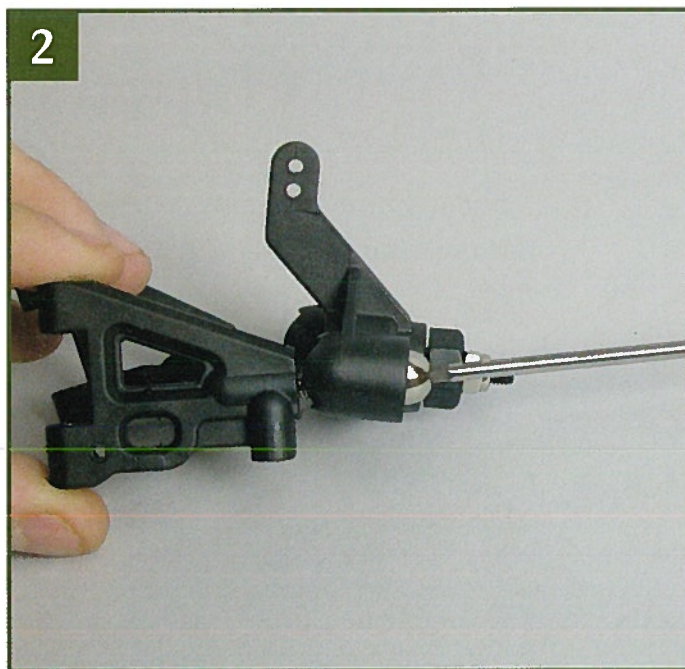
- ДЛИННОГУБЦЫ
- КРЕСТОВЫЙ КЛЮЧ
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 2,5 ММ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 5 ММ



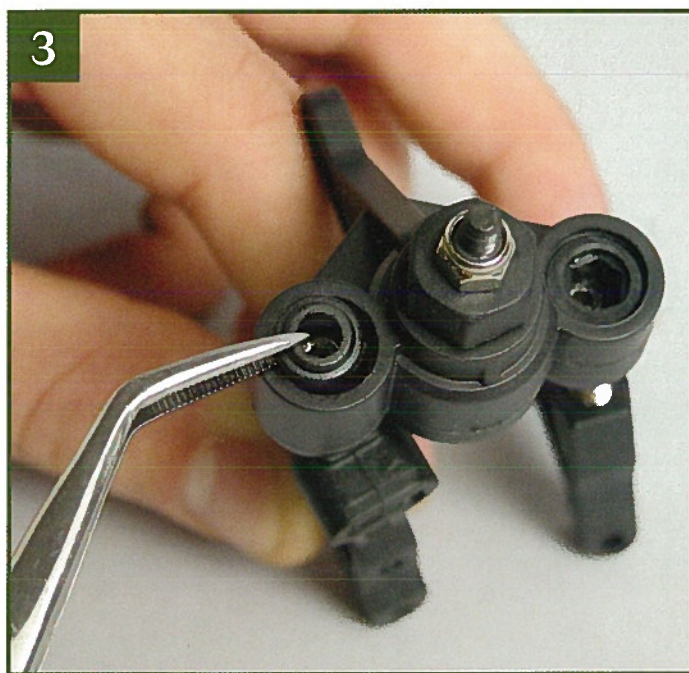




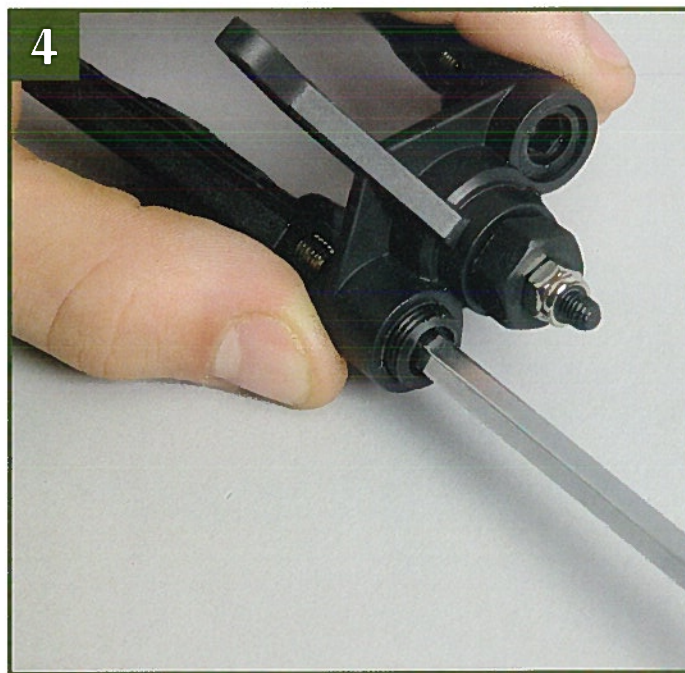
**1** Возьмите штифт, шестигранник крепления колеса и полуось (см. № 23); два подшипника 10×15 и 5×11 мм и гайку М4 (см. № 24); правый рулевой кулак, соединенный с рычагом подвески (см. № 25). Повторите шаги 1-6 инструкции по сборке из № 24 (стр. 74-75).



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

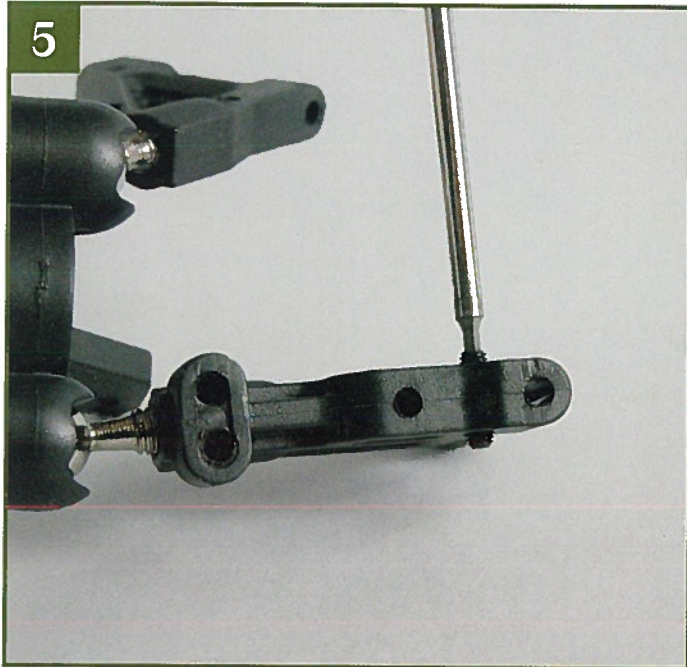


**3** Возьмите проклад под шаровую головку, полученный с № 15, и установите его полый стороной на шаровую головку болта с помощью длинногубцев.

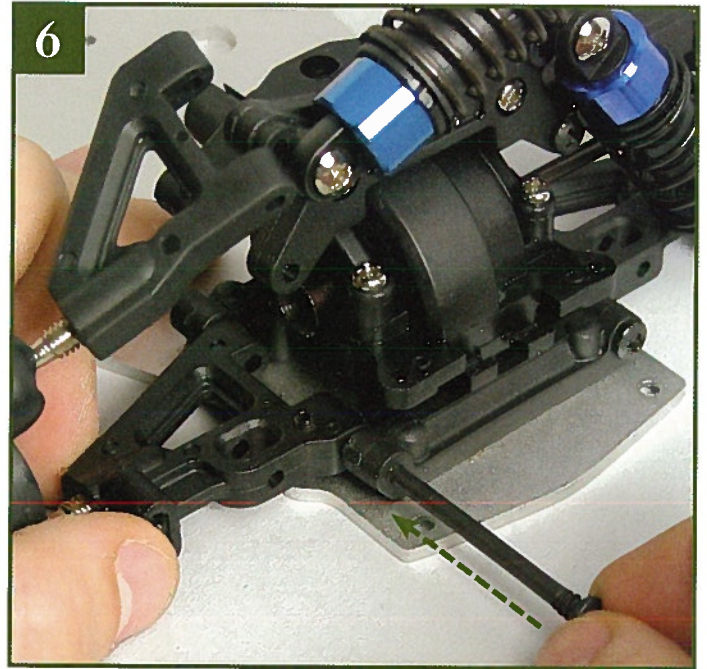


**4** Поставьте установочный болт подвески (стр. 79), как показано на фото, и затяните его при помощи шестигранного ключа 5 мм, но не перетягивайте: болт с шаровой головкой должен двигаться свободно.

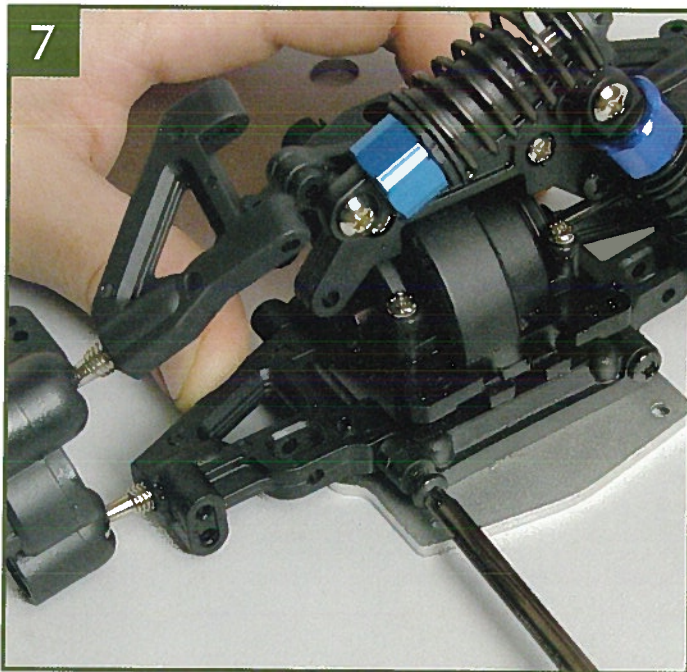




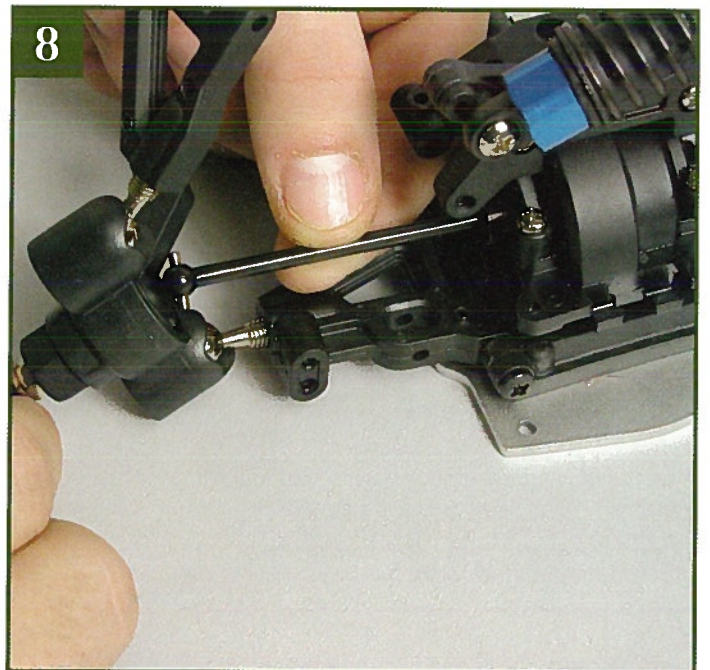
**5** Возьмите шестигранный ключ 1,5 мм и винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм. Установите винт в соответствующее отверстие в переднем нижнем рычаге подвески и затяните его так, чтобы он выступал с обеих сторон рычага на равное расстояние.



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

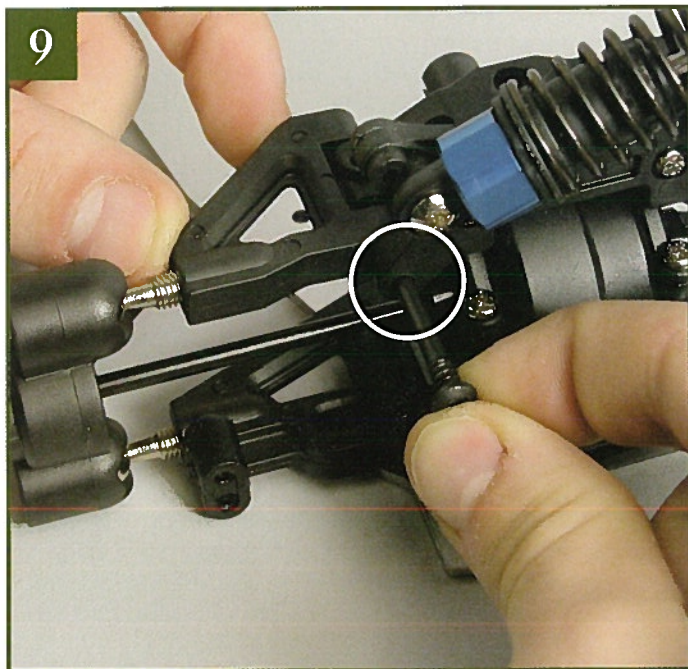


**7** Винт крепления нижнего переднего рычага снабжен резьбой. Используйте крестовую отвертку, чтобы затянуть его до упора.

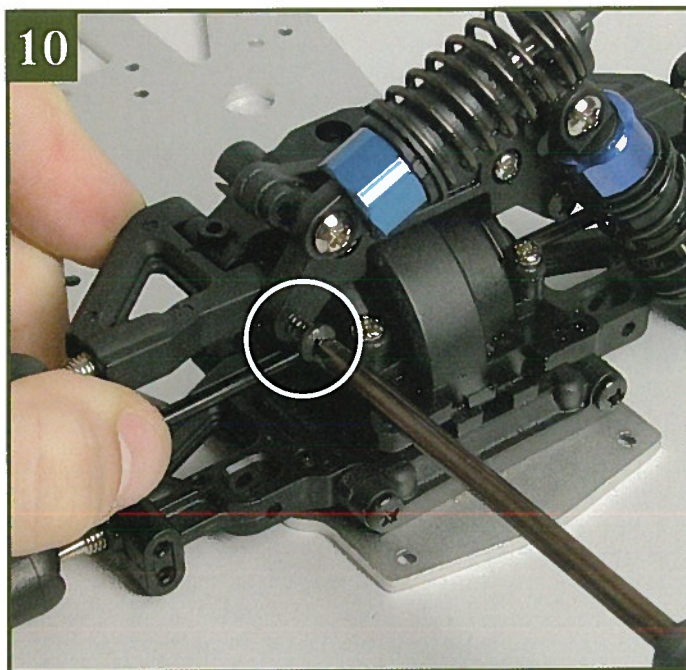


**8** Возьмите ось привода из № 23 и вставьте один ее конец в полусь дифференциала, а второй – в полуюсь колеса.

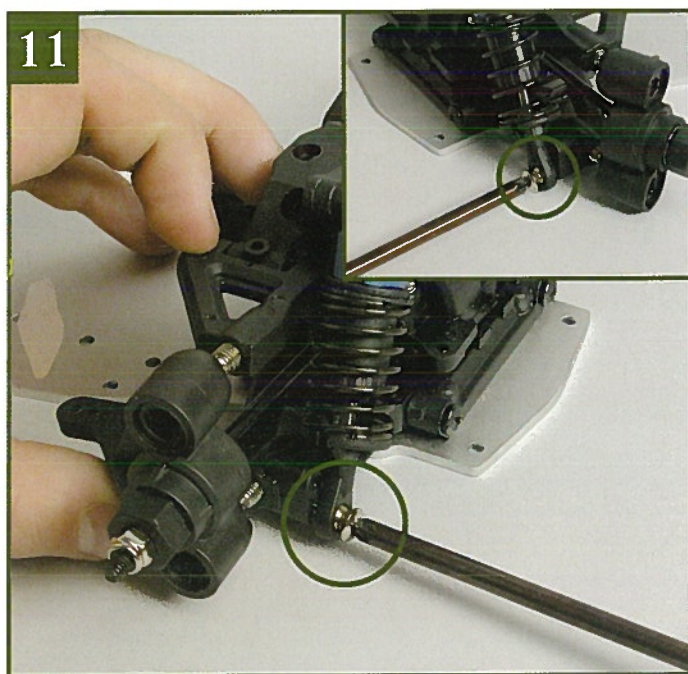




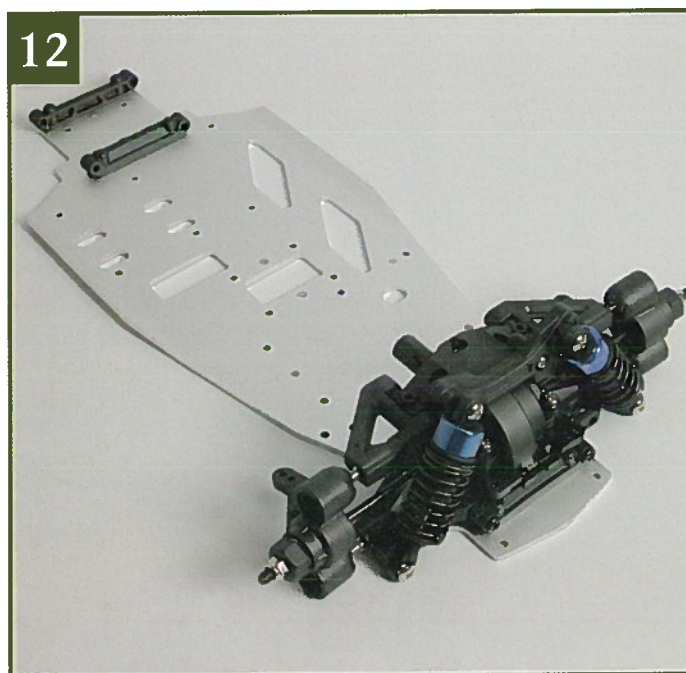
**9** Установите на место передний верхний рычаг подвески. Вставьте в него винт крепления верхнего переднего рычага, как вы сделали это с передним нижним рычагом подвески.



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



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



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



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

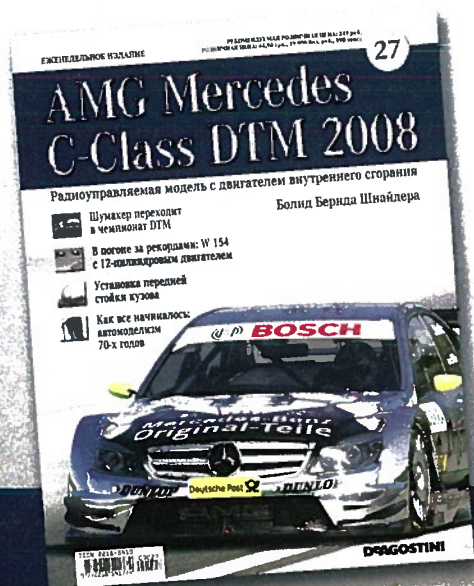


К этому номеру прилагаются шесть новых деталей, относящихся к передней правой стороне подвески вашей радиоуправляемой модели. Мы завершим сборку передней правой стороны подвески и соединим ее с трансмиссией, установленной на шасси.





# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 27) и комплект деталей:

- полуось дифференциала
- стопорная пружинная шайба
- подшипник 10×15 мм (2 шт.).



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В 2008 году в кузовном чемпионате Ральф Шумахер — брат знаменитого гонщика Михаэля Шумахера.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1939 году на базе гоночного W 154 были созданы два новых болида, предназначенных для установления скоростных рекордов.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы установим переднюю стойку кузова на бампер радиоуправляемого болида.

## АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Тот, кто увлекался автомоделлизмом в 70-е годы, должен был обладать чутьем первооткрывателя и талантом импровизатора.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774