

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Компактный и быстрый:
Mercedes-Benz 190 E 2.3-16

Болид Бернда Шнайдера



Гоночные трассы DTM:
Зольдер



Аргентинское турне:
Гран-при президента Перона



Сборка задней
правой части
подвески



ISSN 2218-5410

00032



9 772218 541774

DEAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

32

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Компактные седаны Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, представленные публике на автосалоне 1982 года, сразу же получили смешное прозвище Baby-Benz. Эти «малышки» очень быстро завоевали популярность и стали настоящим хитом продаж.

83-86

Бельгийская кольцевая трасса Зольдер известна своими сложными поворотами, требующими от пилотов мастерства и настоящего мужества. Многие годы именно здесь открывался сезон популярной гоночной серии DTM.

87-88

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Последний раз легендарные «серебряные стрелы» Mercedes вышли на старт в Гран-при президента Перона в 1951 году. После окончания аргентинского турне довоенные автомобили были объявлены музейными экспонатами.

111-114

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Все полученные с этим номером детали относятся к задней правой части подвески нашей радиоуправляемой модели. Сегодня мы начнем сборку задней правой части подвески.

101-102



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №32, 2011
Еженедельное издание

РОССИЯ

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

www.deagostini.ru

Генеральный директор:	Николаос Скилакис
Главный редактор:	Анастасия Жаркова
Финансовый директор:	Наталья Василенко
Коммерческий директор:	Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:	Михаил Ткачук
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 «КНП «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 12.07.2011

Компактный и быстрый: Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 для участия в кузовном чемпионате

Mercedes с индексом «190», представленный публике в 1982 году и сразу же получивший шуточное прозвище Baby-Benz, ждал грандиозный успех. Побеждавшие в DTM компактные седаны стали настоящим хитом продаж. До снятия с производства в августе 1993 года было продано один миллион 879 тысяч таких автомобилей.

В 1982 году публика с нетерпением ждала появления Mercedes-Benz 190 и 190 E. У этих компактных седанов не было предшественников, они дополняли модельный ряд, образуя отдельное, третье семейство. Такое расширение модельного ряда многие воспринимали как рискованное предприятие, более того – как размывание штутгартских традиций выпуска автомобилей премиум- и бизнес-класса.

Однако в 1976 году руководство Daimler-Benz, не обращая внимания на все эти разговоры, дало старт разработке серии W201.

53 прототипа ручной сборки

Baby-Benz стал ответом на выпуск BMW третьей серии. Он должен был

привлечь внимание молодых покупателей к классической марке. При этом исключались любые компромиссы в отношении основных ценностей Mercedes-Benz – комфорта и безопасности.

Пришлось потрудиться и дизайнерам, и конструкторам, и инженерам. Стараясь проработать все варианты и предусмотреть все возможные ситуации, инженеры провели тщательные



Две легенды автоспорта – Mercedes Benz Тур 190 E 2.3-16 и Айртон Сенна. На этом автомобиле пилот Формулы-1 в 1984 году завоевал победу в стартовой гонке на новой трассе Гран-при на Нюрбургринге.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ 190 E 2.3-16, 1984 год

ДВИГАТЕЛЬ: 4-цилиндровый рядный
M 102 E 23/2

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2299 см³

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ:
95,5×80,25 мм²

КЛАПАНЫ: по два впускных и выпускных клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов

ПРИНЦИП РАБОТЫ: четырехтактный бензиновый двигатель (с впрыском во впускной коллектор)

МОЩНОСТЬ: 185 л.с. при 6200 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: макс. 235 Н·м при 4500 об/мин

МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ОБОРОТОВ:
7000 об/мин

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 10,5:1

СИСТЕМА СМАЗКИ: принудительная, с мокрым картером

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

РАМА: самонесущий кузов

ДЛИНА: 4430 мм

ШИРИНА: 1706 мм

ВЫСОТА: 1361 мм

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2665 мм

КОЛЕЯ (ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ):
1445/1429 мм

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 70 л

МАССА АВТОМОБИЛЯ: 1260 кг

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 167 кг

МЕСТ: 5

ТРАНСМИССИЯ: через карданный вал на заднюю ось; переключение передач рычагом на шаровой опоре, шестеренная коробка передач, однодисковое сцепление с сухим картером

ПОДВЕСКА: передняя ось — треугольные рычаги, амортизационные стойки, винтовые пружины, торсионный стабилизатор, регулятор дорожного просвета; задняя ось — подвеска на рычагах, ориентированных в разных плоскостях, торсионные стабилизаторы, регулятор дорожного просвета

ТОРМОЗА: гидравлическая двухконтурная тормозная система, тормоза вентилируемые дисковые

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка», усилитель рулевого управления

КОЛЕСА И ШИНЫ: легкосплавные колесные диски, впереди и сзади шины 205/55 VR 15 Pirelli

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 230 км/ч

испытания пятидесяти трех прототипов, собранных вручную.

Последствия нефтяного кризиса заставили задуматься о необходимости снижения расхода топлива. Поэтому конструкторы стали использовать высокопрочную листовую сталь и другие материалы, позволявшие уменьшить массу автомобиля.

Коэффициент аэродинамического сопротивления C_x составлял всего 0,33 — невероятно низкое для того времени значение.

Пассивную безопасность обеспечивала клиновидная структура передней части кузова, уже применявшаяся в автомобилях 126-й серии. Благодаря такой структуре машины компактного класса отвечали требованиям безопасности при асимметричном лобовом столкновении с 40 %-ным перекрытием на скорости 55 км/ч.

По конструкции стояночного тормоза Mercedes-Benz 190 стал законодателем моды в классе компактных машин. Дело в том, что с 1968 года все легковые автомобили оснащались ножным тормозом, но в данном случае в целях экономии места пришлось вернуться к традиционному «ручнику» между передними сиденьями.

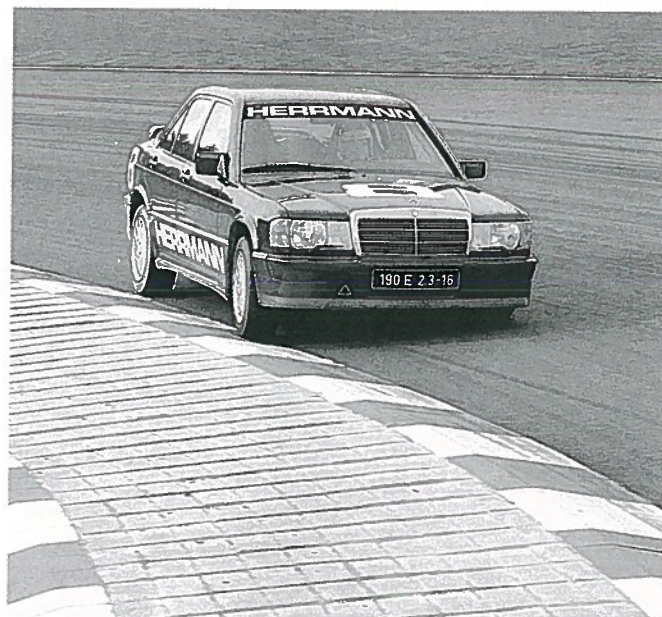
12 мая 1984 года. Стартовая гонка на Нюрбургринге. Звезды гоночного спорта выступают на одинаковых болидах Mercedes-Benz Тур 190 E 2.3-16: Джек Брэбэм, Ханс Херрманн, Фил Хилл, Денис Хьюм, Джеймс Хант, Алан Джонс, Ники Лауда, Клаус Людвиг, Стирлинг Мосс, Ален Прост, Кеке Росберг, Джоди Шектер, Айртон Сenna, Джон Сертис. На фото — Ханс Херрманн, бывший пилот Mercedes и товарищ по команде Хуана Мануэля Фанхио.

Революционная ось

В числе приоритетных задач, стоявших перед разработчиками, было и сохранение отличной динамики автомобиля: болид с индексом «190» был просто обязан побеждать в гонках. С этой целью сконструировали новое шасси. Уже летом 1978 года была создана базовая концепция 201-й серии, начались фундаментальные исследования и испытания ходовой части.

В результате передняя подвеска на независимых треугольных поперечных рычагах и амортизационных стойках с компенсацией продольной раскочки кузова при торможении гарантировала прекрасную устойчивость в движении по прямой, а малая высота конструкции увеличивала пространство моторного отсека.

Не менее кропотливой была работа и над задней подвеской. Инженеры провели испытания восьми базовых концепций и 77 вариантов подвески, установленной на модульный испытательный прототип без кузова. Результатом стала по-настоящему





революционная подвеска на рычагах, ориентированных в разных плоскостях, где каждое заднее колесо направлялось пятью независимыми рычагами.

Такая конструкция позволяла практически полностью компенсировать воздействие продольных и поперечных сил в любых ситуациях, максимально контролировать движение колес и избежать их нежелательных поворотов.

Другими преимуществами этой конструкции были малая масса и небольшие габариты.

Вначале производство было налажено на заводе в Зиндельфингене, но с ноября 1983 года сборка параллельно шла на специально созданном предприятии в Бремне, строительство и оснащение которого потребовало значительных инвестиций.

Двигатели для модификации «Е»

Первоначально серия W201 включала только модели 190 и 190 E. Обе модели оснащались 2-литровыми 4-цилиндровыми агрегатами, относящимися к семейству моторов M 102.

Они базировались на двигателе, который последние два с половиной года устанавливался на модели серии W123 (200-е). В модели Mercedes-Benz 190 работал карбюраторный двигатель, мощность которого была снижена со 109 до 90 л.с. путем уменьшения впускных и выпускных каналов, а также изменения конструкции распределительного вала и уменьшения размера клапанов.

В модели 190 E применялся специально разработанный впрысковый бензиновый двигатель. В этом агрегате, развивавшем мощность 122 л.с., впервые в истории компании Daimler-Benz использовалась электронно-механическая система управления впрыском Bosch KE-Jetronic.

Под номером 20 в стартовой гонке выступал бывший аргентинский гонщик Формулы-1, а сегодня политик, Карлос Ройтеман.

Осенью 1983 года появилась модель 190 D (с абсолютно новым 2-литровым 4-цилиндровым дизельным двигателем) и топ-модель 190 E 2.3-16, адресованная поклонникам спортивного стиля вождения.

Внешне от своих более «покладистых» братьев Baby-Benz отличался не просто широким, а гигантским антикрылом, получившим прозвище «барная стойка», и вариантами окраски – сине-черный металлик и серебристый металлик.

Спортивный потенциал

Но самое интересное скрывалось под капотом: 4-цилиндровый двигатель рабочим объемом 2,3 л, созданный на базе семейства M 102, выдававший 185 л.с. В первую очередь, такая мощность достигалась за счет новой



3 марта 1988 года. Стартовая гонка DTM в Зольдере. Йорг ван Оммен на AMG Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 занял третье место.



Зольдер,
3 марта 1988 года.
AMG Mercedes-Benz
190 E 2.3-16 для
участия в кузовных
гонках (группа А).
Джонни Чекотто
в напряженной
борьбе опережает
Франца Кламмера.

Публика была в восхищении от эффектного шоу. Именно реакция зрителей подтвердила несомненное лидерство Daimler-Benz.

Избалованные успехом

конструкции 16-клапанной головки блока цилиндров.

Спортивный потенциал и надежность, благодаря которым Mercedes с индексом «190» побеждал в гонках DTM, проявились уже за четыре недели до презентации на Франкфуртском автосалоне.

На высокоскоростной овальном трассе в Нардо, на юге Италии, три прототипа установили мировые рекорды в заезде на выносливость (25 тыс. км, 25 тыс. миль и 50 тыс. км), двигаясь со средней скоростью почти 250 км/ч.

Сенна побеждает на болиде Mercedes

Выступления Mercedes-Benz 190 свидетельствовали о серьезных спортивных амбициях штутгартцев. В официальной стартовой гонке, состоявшейся 12 мая 1984 года, Daimler-Benz выставил 20 идентичных автомобилей Mercedes-Benz 190 E 2.3-16.

На старт вышли 20 бывших победителей гонок на Нюрбургринге, одержавших в свое время триумфальные побе-

ды в Гран-при Германии или в гонке на тысячу миль. В их числе были Джек Брэбэм, Ханс Херрманн, Фил Хилл, Денис Хьюм, Джеймс Хант, Алан Джонс, Ники Лауда, Клаус Людвиг, Стирлинг Мосс, Ален Прост, Кеке Росберг, Джоди Шектер, Айртон Сenna, Джон Сертис.

Именитые пилоты соревновались друг с другом в жарких дуэлях на болидах 190 E 2.3-16, технически и внешне максимально приближенных к серийным автомобилям. Наиболее заметным отличием от «гражданских» моделей был каркас безопасности. В стартовой гонке победил Айртон Сenna.

24-летний гонщик, восходящая звезда Формулы-1, продемонстрировал свое великолепное мастерство и за рулем Mercedes 190.

Яркий период в истории DTM начался в 1986 году с появлением двух частных команд. На «сто девяностых» болидах команды Scuderia Kassel была установлена испытательная модель двигателя, а команде Marko силовые агрегаты поставлял AMG. Официально команды участвовали в DTM с 1988 года. Первый триумф Baby-Benz (Фолкер Вайдлер, 1986) положил начало серии побед в одной из сложнейших мировых серий кузовных гонок.

Первые награды и титулы были завоеваны уже в дебютном 1988 году. В 1992-м Клаус Людвиг, пилотирующий AMG-Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II, стал первым чемпионом DTM на автомобиле со звездой на капоте. А впереди было еще много побед.



Mercedes — само благородство: Томас фон Левис оф Менар на Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 в своем дебютном выступлении за команду Mercedes (1988 год). За свою карьеру он набрал 85 очков в 35 гонках.

Гоночные трассы DTM: Зольдер

С 1984 по 1994 год на автодроме Зольдер в восточной части Бельгии проходила стартовая гонка сезона DTM, зачастую определявшая дальнейший ход чемпионата. Печальную известность эта гоночная трасса получила после тяжелейшей аварии, в которой погиб гонщик Формулы-1 Жиль Вильнёв.



Многие годы автодром Зольдер был для DTM тем, чем сегодня является Хоккенхаймринг: здесь открывался сезон популярной гоночной серии. Бельгийская кольцевая трасса известна своими сложными поворотами, прохождение которых требует от пилотов не только мастерства, но и настоящего мужества.

В 1984 году «Бергский лев» открыл первый сезон DTM. Гонка проходила очень напряженно, а закончилась курьезом. Ханс-Йоахим Штук стабильно ли-

дировал, пока за два круга до финиша у его BMW 635 CSi не оторвалось колесо. «Штрицель» не получил ни единой царапины, но был крайне раздосадован.

Перестройка в целях безопасности

Двумя годами раньше эта гоночная трасса снискала печальную известность, когда 8 мая в квалификацион-

«Бергский лев», сезон DTM 1990. Борьба за позицию: подтормаживание перед легендарным первым левым поворотом Earste после прямой «старт-финиш» особенно сложное, поскольку идеальная линия проходит вплотную к стене пит-лейна. Будущий победитель Курт Тийм (на третьей позиции) на Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution мастерски справляется с этой задачей.

ном заезде Гран-при Бельгии в аварии погиб канадский гонщик, звезда Формулы-1 Жиль Вильнёв. После этого случая организаторы провели реконструкцию автодрома, построенно-



«Бергский лев», Зольдер, 1 апреля 1990 года. Фрицу Кройцпойнтеру подарили схему гоночной трассы в Зольдере, выложенную из жареной картошки, чтобы он «знал, куда ехать».

на 90 градусов. Но самое важное, кольцевая трасса получила новое асфальтовое покрытие, ограждения и гравийные ловушки. В результате ее длина сократилась до 4,194 км.

Реконструкция автодрома отвечала философии организаторов DTM в отношении безопасности.

С тех пор и до 1994 года стартовая гонка сезона кузовного чемпионата всегда проходила в Бельгии. Позже она была перенесена на традиционную трассу Хоккенхаймринг, а «Бергский лев» исчез из календаря DTM. В последней гонке, проходившей на этом автодроме, победил Алессандро Наннини, занявший четвертое место в общем зачете.

В 2001 году трасса подверглась дальнейшей модернизации. Были перестроены и укорочены скоростная шикана и участок Sterrenwacht-Kanaalbocht. Это позволило увеличить зоны выхода из поворотов. После перестройки поворот Bianchi стал более скоростным, а шикана после прямого участка, наоборот, более медленной.

Еще через год DTM на один этап вернулся на автодром Зольдер. На гоночной трассе, протяженность которой теперь составляла всего 3,977 км, победил Лоран Айелло, опередив Кристиана Абта и Бернда Шнайдера.

Вернется ли когда-нибудь DTM в Зольдер снова, пока не ясно. Однако в истории кузовного чемпионата этот автодром всегда будет занимать почетное место.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ: ЗОЛЬДЕР, БЕЛЬГИЯ

Длина: 3,977 км

Ширина: 8–10 м

Поворотов: 9

Направление движения:
по часовой стрелке

Открытие: 1963 год

Мест для зрителей:
20 тысяч

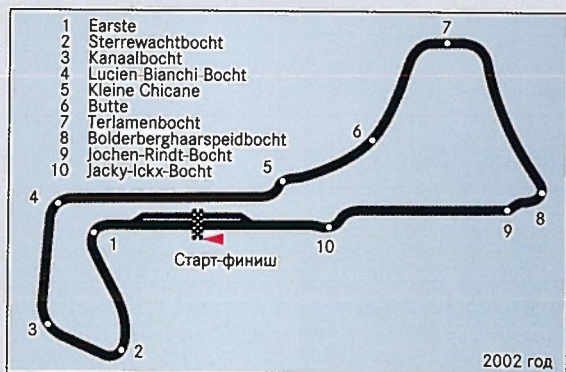
Дистанция: 21 круг
по 3,977 км = 83,517 км

Самый быстрый круг на новой трассе (с 2001 года): 1.42,588 мин, рекордное время удерживают два пилота — Лоран Айелло и Кристиан Абт

Самый быстрый круг на старой трассе 4,194 км (1994 год): 1.38,05 мин, Николя Ларини

Особенности трассы: пилоты, чтобы точно вписаться в первый левый поворот, на всей прямой «старт-финиш» должны промчаться в миллиметре от стены боксов

Сегодня автодром Зольдер — настоящее Эльдorado для любителей мотоциклов. Здесь, в самой восточной провинции Фландрии, проходит чемпионат FIA-GT.



го по проекту голландского архитектора Ханса Хугенхольца в 1963 году, чтобы сделать его более безопасным и отвечающим всем современным требованиям.

Первый левый поворот Earste был немного сглажен, а на месте аварии Вильнёва построена связка поворотов, названная в честь знаменитого канадца. Для того чтобы снизить скорость над тоннелем, сузили шикану Jacky Ickx. Теперь она состоит из двух поворотов

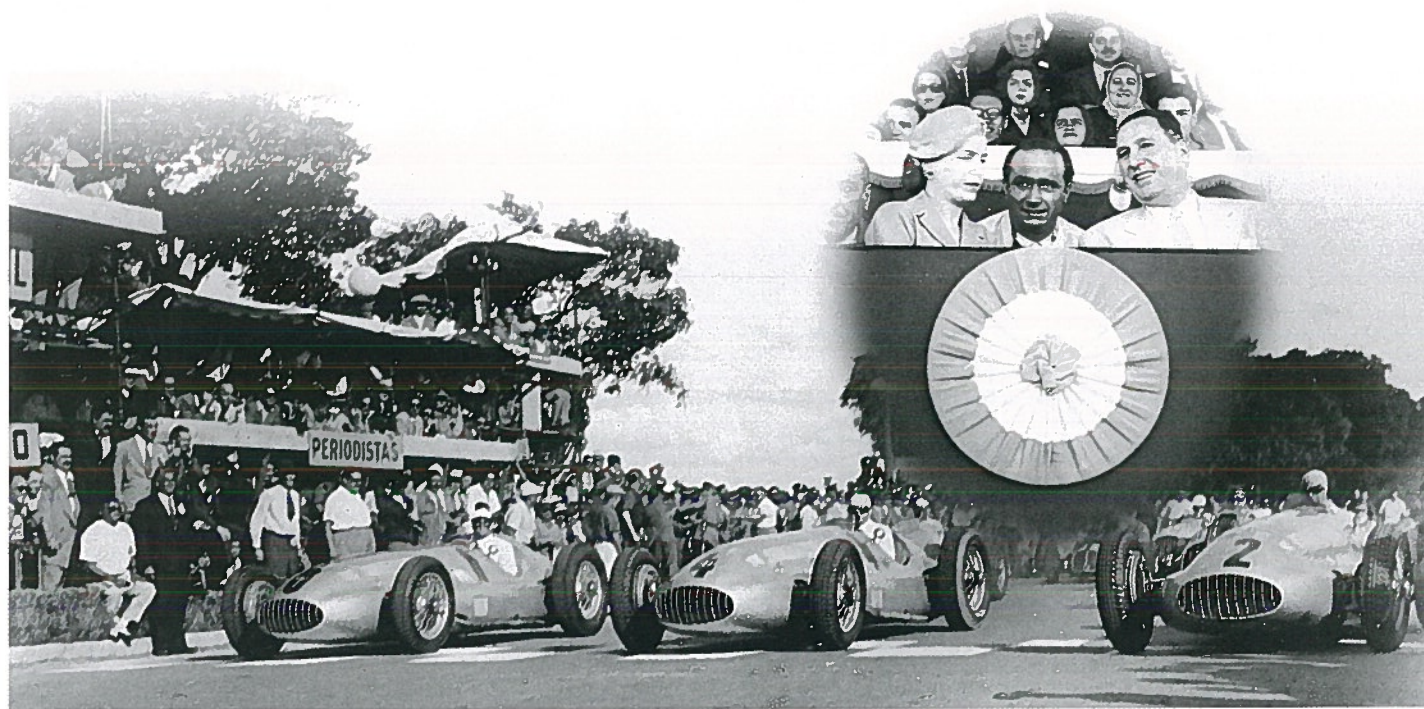
Для Зольдера характерно сочетание скоростных прямых и крутых поворотов. Звезда DTM Клаус Людвиг (на лидирующей позиции), занявший в стартовой гонке сезона-1990 второе место, входит в один из девяти поворотов, преследуемый армией BMW M3.





Аргентинское турне: Гран-при президента Перона 1951 года

Последнее выступление трех автомобилей Гран-при Mercedes-Benz Typ W 154 состоялось в Южной Америке в феврале 1951 года. Их появление после долгого вынужденного перерыва ознаменовало закат старой эры и начало новой.



Вряд ли кто-то мог предвидеть, что эвакуированные в годы войны в окрестности Бреслау и Дрездена гоночные болиды практически не будут иметь шансов на возвращение в Штутгарт. В первые послевоенные годы в Германии было не до автоспорта, однако очень скоро эта тема вновь стала актуальной.

В ноябре 1947 года вернувшийся на Daimler-Benz слегка похудевший Альфред Нойбауэр провел инвентаризацию всего, что имело какое-либо отношение к автогонкам. Он обна-

ружил два автомобиля W 154 и два трехлитровых двигателя.

Два других болида непонятно какими путями очутились в Берлине. Вместе с компрессорным Mercedes образца 1924 года они оказались на стоянке подержанных машин на Вексштрассе в районе Фриденау.

Нойбауэр пустил в ход все свое искусство переговорщика, чтобы вернуть болиды Гран-при заводу. Он ни минуты не сомневался: когда германские гоночные автомобили снова выйдут на старт международных

Гран-при президента Перона в Буэнос-Айресе, 18 февраля 1951 года. В сорокаградусную жару на старт впервые после войны вышли три Mercedes-Benz W 154. Под стартовым номером 6 — Карл Клинг, под номером 4 — Герман Ланг, под номером 2 — Хуан Мануэль Фанхио. На почетной трибуне — президент Перон с супругой.

соревнований, в их числе обязательно будут болиды Mercedes-Benz. Его мечты сбылись, но, увы, не так быстро, как хотелось бы.

Лишь осенью 1950 года «серебряные стрелы» из Унтертюркхайма были готовы выйти на старт.

Для возвращения в автоспорт штуртгартцы выбрали не европейский чемпионат, а две гонки в Аргентине 1951 года – Гран-при генерала Перона (18 февраля) и Гран-при в честь его супруги донны Эвиты (24 февраля).

W 154 могли участвовать только в этих гонках, ведь в Гран-при Европы теперь действовал новый регламент для 1,5-литровых компрессорных двигателей. Здесь Daimler-Benz мог бы выставить свои малолитражки, но конкурентоспособных автомобилей типа W 163 образца 1939 года в Зиндельфингене не нашлось.

С сентября 1950-го подготовленные к выступлению в Аргентине 3-литровые W 154 начали наматывать тренировочные круги на Нюрбургринге, и Альфред Нойбауэр снова ощутил себя в родной стихии. Он был убежден, что участие Mercedes-Benz в престижных соревнованиях в Южной Америке найдет позитивный отклик и в самой Германии.

Фанхио подписывает контракт с Mercedes-Benz

Альфред Нойбауэр установил контакт с Германом Лангом и Рудольфом Караччиолой. Он с удовольствием вернул бы в свою команду и Манфреда фон Браухича, но тот жил теперь в Восточной Германии и не мог

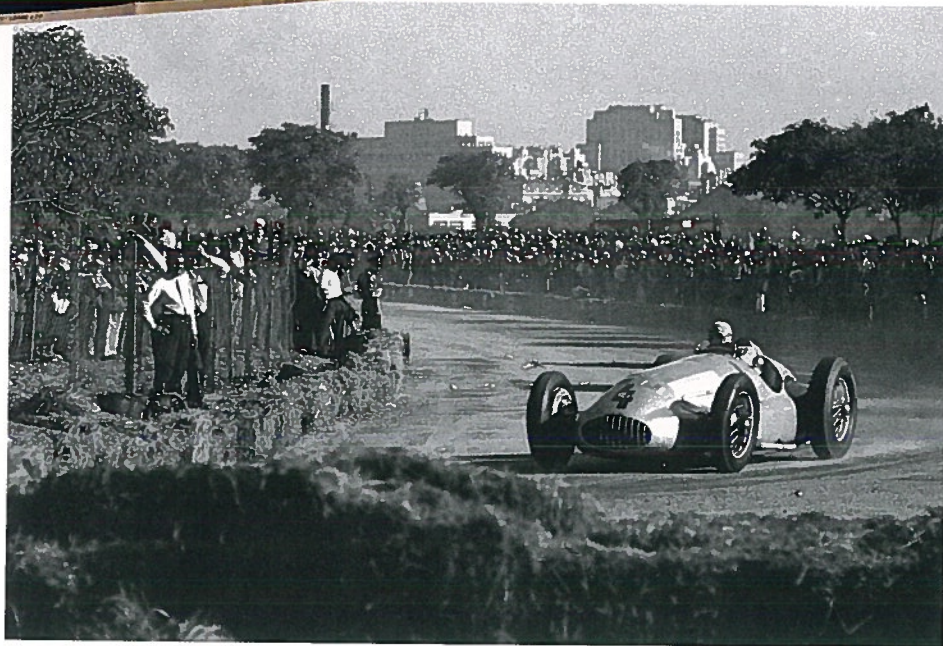
Герман Ланг мчится по трассе. В обеих гонках Гран-при он пришел вторым.



Плакат, выпущенный к международным автомобильным гонкам в Буэнос-Айресе 1951 года. Особо подчеркивается участие зарубежных команд.

работать с Mercedes. Место фон Браухича занял бывший инженер сервисной службы Daimler-Benz Карл Клинг. Неожиданно для всех Караччиола, сделав несколько пробных кругов на Нюрбургринге, отказался от участия в соревнованиях.

Шансы Mercedes-Benz были невелики. Тем не менее, Нойбауэр не сдавался. Он нанял Хуана Мануэля Фанхио. И не только потому, что этот пилот был родом из Аргентины: в 1950 году Фанхио завоевал титул вице-чемпиона Гран-при, выступая на Alfa Romeo. Нойбауэр считал его одним из лучших кандидатов.



Карл Клинг на W 154 перед стартом гонки в Буэнос-Айресе 18 февраля 1951 года. Обведенная жирным контуром красная цифра на капоте — типичный элемент дизайна болидов Mercedes-Benz.

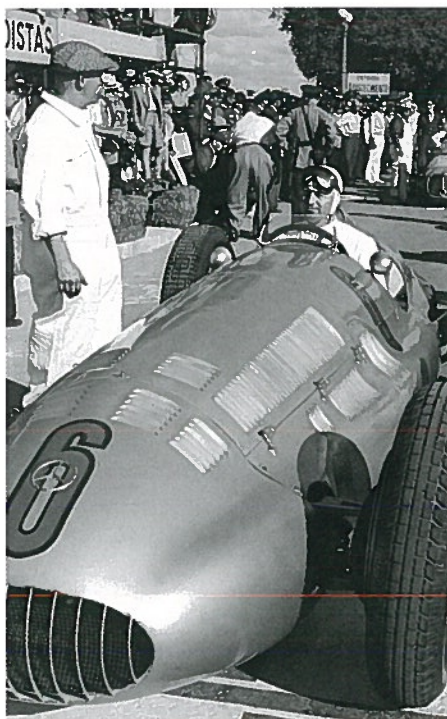
Всего лишь досадная неудача?

Нойбауэру едва удалось заполучить Фанхио — ведь у того все еще был контракт с Alfa Romeo.

Однако итальянцы все же позволили забрать пилота, поскольку сами не планировали выступить в Буэнос-Айресе. Фанхио, с 1949 года живший в Европе, привлекал внимание необычайно уверенным стилем вождения и по мастерству не уступал Караччиоле. Он никогда не рисковал слишком сильно, считался прекрасным тактиком и в нужный момент умел использовать резервы. Едва ли Нойбауэр мог найти лучшего пилота. Фанхио не смог победить в дебютной гонке Mercedes в своем родном городе, однако Нойбауэр считал это всего лишь «досадной неудачей».

Первую гонку, проходившую 18 февраля, выиграл Хуан Хосе Гонсалес на автомобиле новой марки класса Гран-при — Ferrari. Герман Ланг пришел вторым, Хуан Мануэль Фанхио — третьим, Карл Клинг — шестым. Остальные места распределились между еще одним Ferrari, двумя Alfa Romeo, тремя Maserati и одним Simca-Gordini, причем всеми машинами управляли аргентинские пилоты.

Словно загипнотизированный своим шестым стартовым номером Клинг в обеих гонках Гран-при пришел на своей «серебряной стреле» шестым.



Торжественное прощание

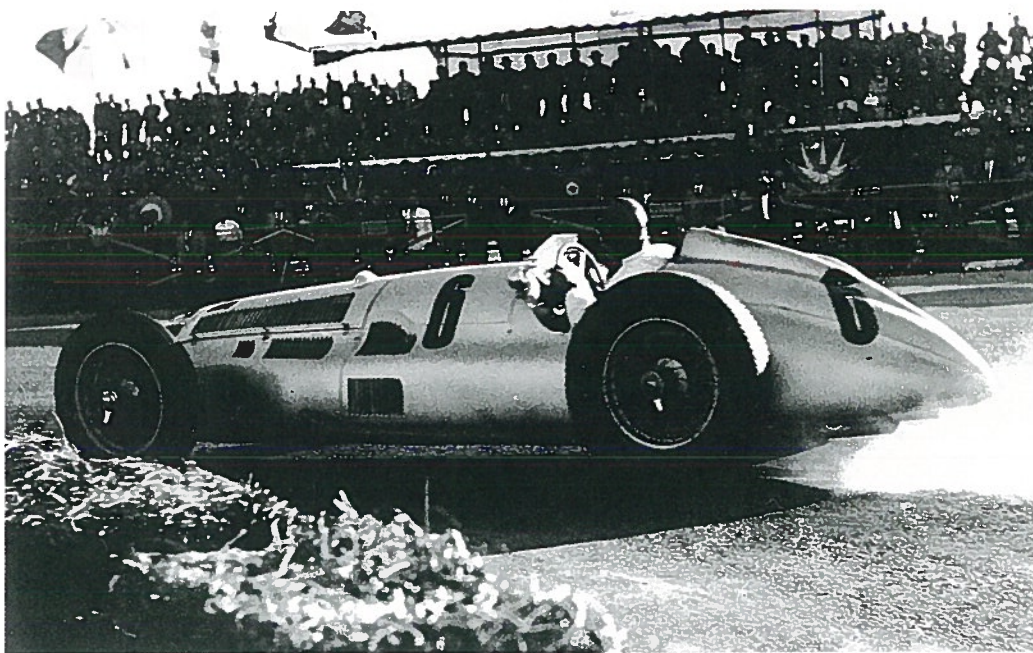
В проходившей шестью днями позже гонке на приз первой леди, Фанхио

и Клингу опять пришлось сдаться. Караччиола как будто предвидел это: «вынужденный простой» длиной в десятилетие не пошел на пользу «серебряным стрелам».

Гонсалес управлял своим легким коротким двухлитровым Ferrari почти артистично, маневрируя по узким городским улицам. Казалось, сорокоградусная жара абсолютно не вредит его болиду.

Эвите Перон выпала честь поднять государственный флаг. От волнения она чуть не забыла об этом. Как позднее рассказывал Нойбауэр, лишь «легкий толчок по ее стройной талии» напомнил ей о необходимости выполнить эту почетную обязанность.

Хотя три «серебряных стрелы» и смогли продержаться до конца соревнований, стало ясно, что они уже не те, что были в 1939 году. Гонки в Буэнос-Айресе означали прощание с эпохой, на самом деле закончившейся уже в 1939-м.



Новый карбюратор, новые компрессоры

Нельзя сказать, что в Аргентине W 154 выступали в том же состоянии, в каком их извлекли из гаражей, чтобы сделать пару пробных кругов на Нюрбургринге.

Они были оборудованы новыми компрессорами, изменилась и передняя часть кузова — она была сконструирована заново. Наверное, штутгартцам следовало бы доверить проект такому опытному генеральному конструктору, как Рудольф Уленхаут. Но ему приходилось решать совсем другие задачи: Уленхауту было поручено создание нового поколения легковых автомобилей.

Еще один W 154 был доставлен из Чехословакии через Англию в США: в 1947 году на нем собирался выступить в гонке на 500 миль в Индианаполисе некий американец по имени Томас Ли. Однако Ли пришлось сдаться из-за поломки двигателя, как и в 1948-м, когда ему также не удалось

Герман Ланг и его механик Эрвиг Групп в боксах на городской трассе Костанера Норте. Буэнос-Айрес, 18 февраля 1951 года.

добраться до финиша — вышла из строя система охлаждения. Хотя штутгартский завод и прислал ему запчасти, но без настоящего гоночного сервиса, которым могли воспользоваться все участники гонок Инди, не имело смысла выставлять в Индианаполисе одну «серебряную стрелу».

В 1949 году Альфред Нойбауэр приехал в США, чтобы посмотреть гонки и проверить возможность участия в них заводской команды.

Довоенные модели больше не выходят на старт

В 1937 году Симен занял второе место в Кубке Вандербильта. В 1938 и 1939 годах рассматривалась возможность участия болидов из Унтертуркхайма в соревнованиях в США, однако в конечном счете от этой затеи отказались.



В ходе визита в Индианаполис в 1949 году Нойбауэр даже взял пробу покрытия трассы, чтобы дома проанализировать ее в шинной лаборатории.

Если до выступлений в Буэнос-Айресе руководство компании еще рассматривало выход на старт в Индианаполисе в 1951 году, считая его целесообразным — способствующим развитию импорта автомобилей Mercedes в США, то в апреле 1951-го эти планы были похоронены окончательно.

Daimler-Benz решил сосредоточиться на разработке 2,5-литровых болидов для новой формулы Гран-при, которая должна была вступить в силу в 1954 году. При этом руководство не собиралось одновременно вкладывать колоссальные средства, чтобы вывести на старт новое поколение «серебряных стрел». Участие 1,5-литровых малолитражек Тур W 163 также не рассматривалось. Все довоенные автомобили были окончательно объявлены музейными экспонатами.

Первая леди Аргентины Эвита Перон, в честь которой 24 февраля 1951 года проходила вторая гонка Гран-при, на трибуне для почетных гостей рядом со своим супругом. Справа от главы государства — министр промышленности д-р Гомес, слева от Эвиты Перон — президент автомобильного клуба Аргентины д-р Анези.



Сборка задней правой части подвески

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

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

Сегодня мы только начинаем сборку задней правой части подвески, поэтому не все из полученных деталей пригодятся нам именно сейчас. Уберите лишние элементы в надежное место, чтобы не потерять их. Внима-

тельно следуйте инструкции по сборке и сверяйте полученный результат с фотографиями.

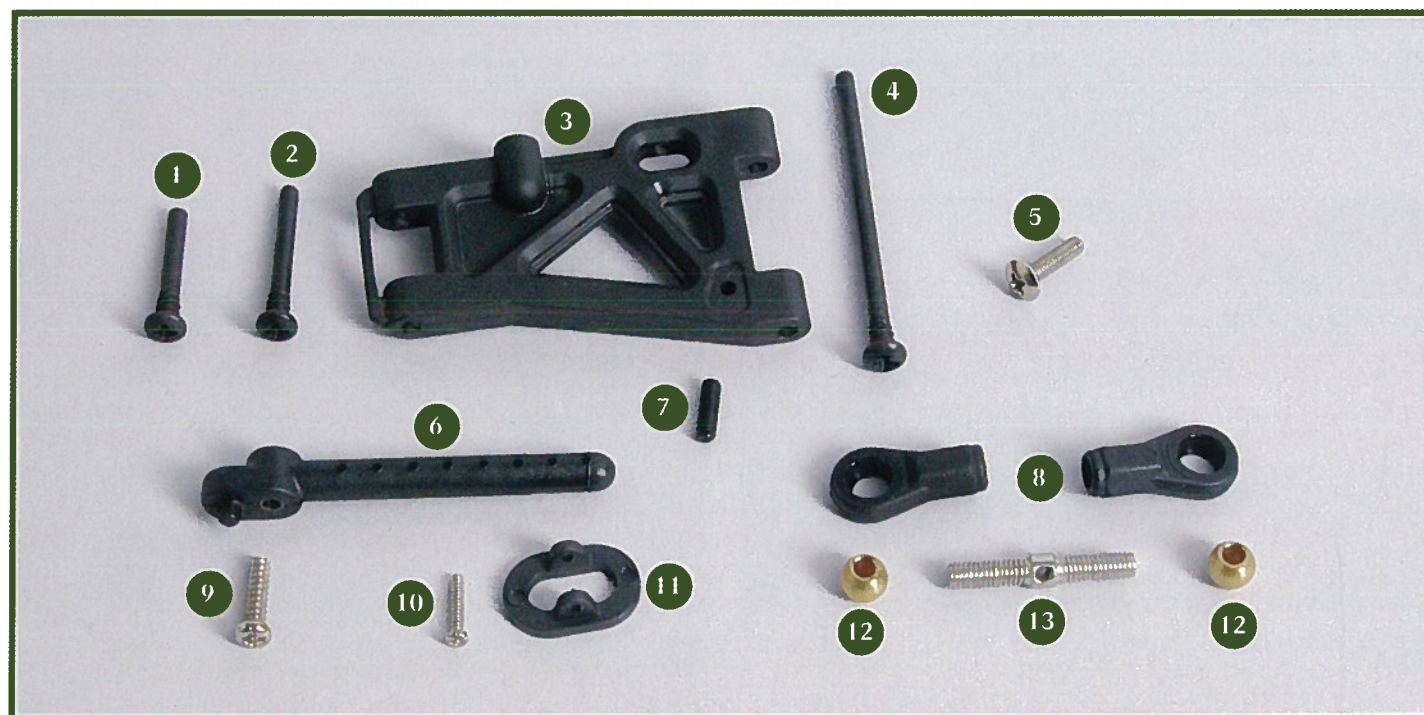
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

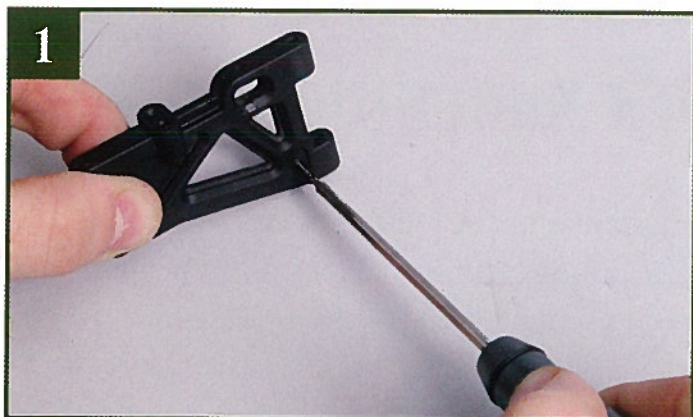
Для сборки вам потребуются:

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

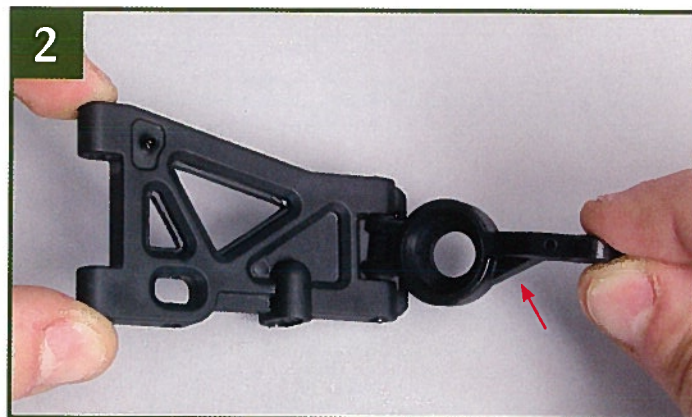
- 1 Винт крепления верхней тяги
- 2 Винт крепления нижнего рычага и заднего кулака подвески

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

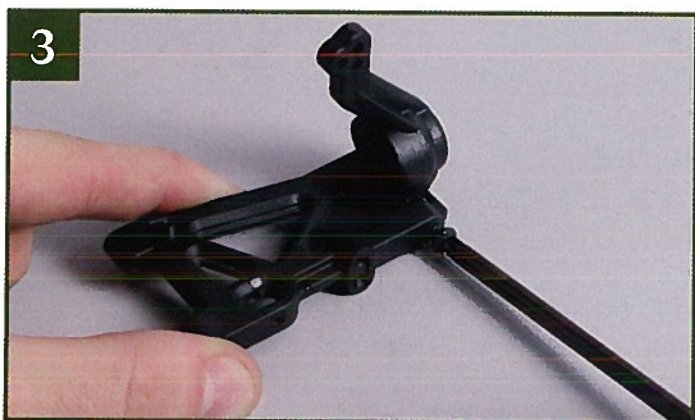




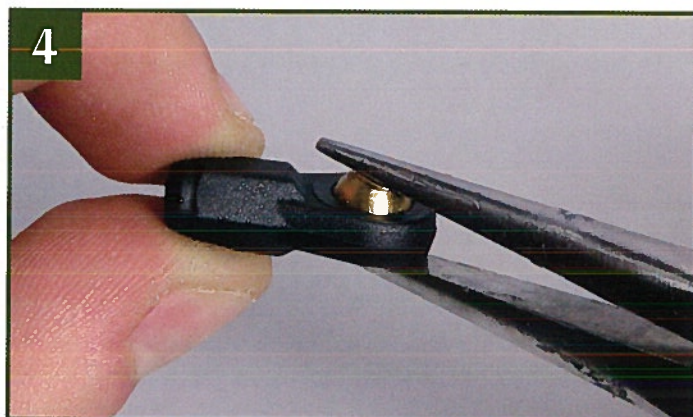
1 Возьмите задний нижний рычаг подвески и винт регулировки свободного хода подвески 3×10 мм. Вставьте установочный винт в соответствующее отверстие на рычаге подвески. Шестигранным ключом затяните винт так, чтобы он выходил с обеих сторон рычага на одинаковое расстояние.



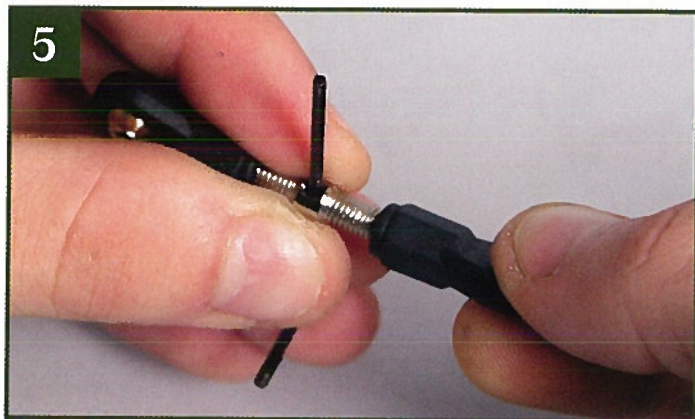
2 Задний правый кулак подвески, полученный с № 22, соедините с задним нижним рычагом подвески. Следите за правильным положением деталей относительно друг друга. В этом вам поможет часть, отмеченная на фото красной стрелкой.



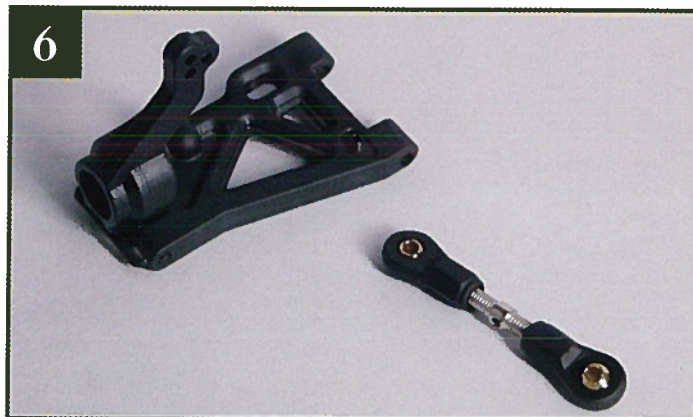
3 Соедините задний правый кулак и задний нижний рычаг подвески винтом крепления нижнего рычага и заднего кулака подвески. Вставьте винт в отверстие и затяните при помощи крестовой отвертки.



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

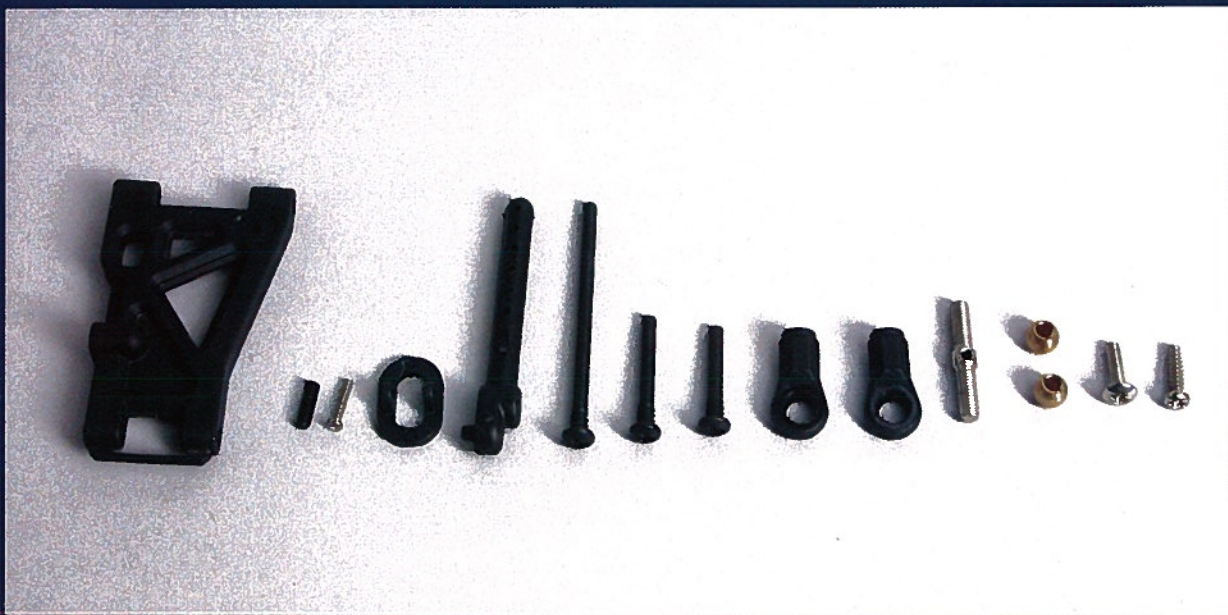


5 Верхняя задняя тяга имеет двустороннюю резьбу на концах. С одной стороны она идет влево, а с другой вправо. Воспользуйтесь любым подходящим инструментом, чтобы зафиксировать тягу и навернуть на нее пластиковые наконечники.



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

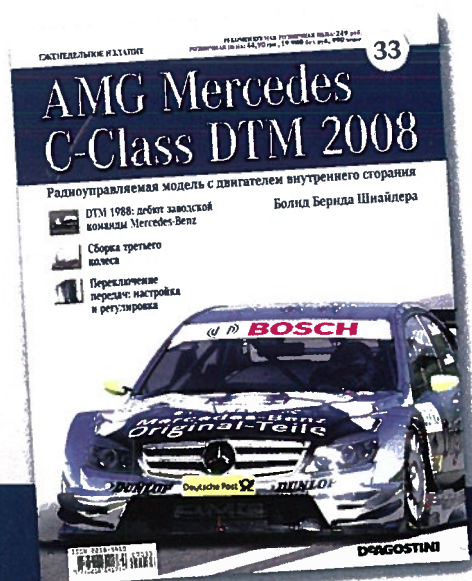
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Используя полученные детали, мы начнем сборку задней правой части подвески радиоуправляемого гоночного болида Mercedes DTM.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 33)
и комплект деталей:

- колесный диск
- покрышка
- губчатая вставка.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В 1988 году заводская команда

Mercedes-Benz впервые приняла участие в Германском кузовном чемпионате (DTM).

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся

к номеру детали и соберем третье колесо нашего радиоуправляемого болида.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Радиоуправляемые модели оснащаются

коробкой передач с несколькими автоматически переключающимися ступенями.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774