

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Легендарные трассы DTM:
автодром Авус



Гоночный прототип 300 SL
с впрысковым двигателем



Сборка третьего
амортизатора

Болид Бернда Шнайдера



Болид Бернда Шнайдера

36

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Берлинская трасса Авус – это две прямых и два поворота. Тем не менее, она считается одной из самых сложных в чемпионате DTM. На автодроме Авус в 30-е годы устанавливали скоростные рекорды легендарные «серебряные стрелы».

95–98

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Успех в автогонках 300 SL W 194 вдохновил Daimler-Benz, и к сезону 1953 года компания готовила новую, более мощную версию этой гоночной модели. Однако стратегия неожиданно изменилась: концерн начал серийный выпуск «крыла чайки».

121–124

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Масляный амортизатор радиоуправляемой модели функционирует так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей. Сегодня мы соберем третий масляный амортизатор.

115–118



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №36, 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. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

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

☎ 8-800-500-8-400

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

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

БЕЛАРУСЬ

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КПБ «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: 53 000 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 09.08.2011

Легендарные гоночные трассы DTM: берлинский автодром Авус

Скоростная трасса Авус (Avus) считается одной из самых сложных в чемпионате DTM.

В 1930-е годы здесь устанавливали рекорды «серебряные стрелы» Mercedes.

В течение 12 лет, с 1984 по 1995 год, зрители устремлялись на окраину Берлина, чтобы посмотреть германский кузовной чемпионат.



Название Avus (сокращенно от Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße — «дорога для автомобильного движения и упражнений») знакомо каждому ребенку благодаря игрушечному автодрому для слот-каров: то, что именно Авус был взят в качестве основы, объясняется относительно простой схемой кольцевого трека.

Нехитрая по конфигурации трасса, которая и по сей день остается частью берлинской городской автомагистрали, входит в число самых известных автодромов Германии.

Здесь проходили полные драматизма гонки, в том числе и этапы германского кузовного чемпионата (DTM). Строительство автодрома началось в 1909 году по распоряжению кайзера Вильгельма Второго, который был заядлым автолюбителем.

Долгострой

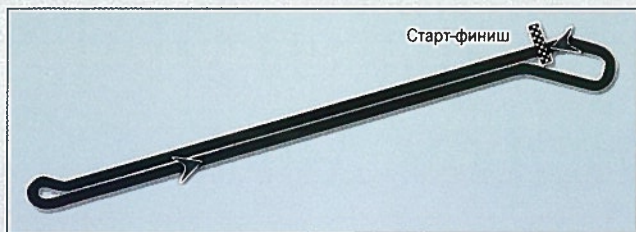
Поскольку автомобильная промышленность Германии заметно отставала от

В центре: тройной успех Mercedes-Benz в Гран-при Берлина (1954). Слева: венок победителя для легендарного автогонщика Манфреда фон Браухича (1932). Справа: новые чемпионы (слева направо) Клаус Людвиг, Роланд Аш и Бернд Шнайдер во время чествования победителей этапа DTM на трассе Авус (1993).

конкурентов — французского и британского автопрома, кайзер Вильгельм распорядился построить гоночную трассу, которая одновременно служила бы испытательным полигоном для немецких машин.

В результате была учреждена компания Automobil-Verkehrs- und

ГОНОЧНЫЕ ТРАССЫ DTM: АВУС



ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ

Длина: 2640 м

Ширина: 8–10 м

Поворотов: 6 (из них две шпильки)

Прямых: 2

Открытие: 24 сентября 1921 года

Реконструкция: 1937 и 1967 годы

Дистанция: 35 кругов (92,4 км)

Дизайн: Эрх Край (инициатор создания крутых поворотов)

Мест для зрителей: около 43 тысяч

Рекорд заезда DTM: 53,24 сек (Курт Тиим)

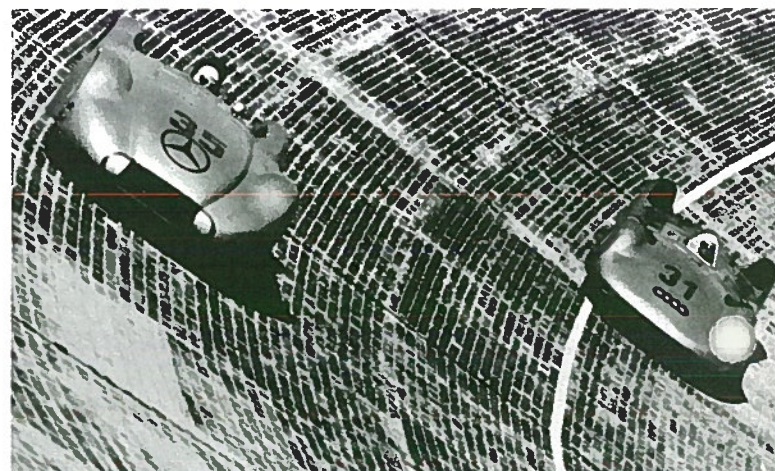
«Новый» Авуc также неоднократно перестраивался. С 1984 по 1988 год гонки DTM проводились на трассе длиной 8,11 км. В 1991 году трасса была укорочена до 4,88 км и позднее — до 2,64 км.

1937 год. Легендарный вираж Klinker. Рудольф Караччиола (№ 35) на болиде Mercedes-Benz W 125 с аэродинамическим кузовом обгоняет Бернда Роземайера на Auto Union.

(Хальдензее, Шарлоттенбург) и южный повороты у озера Николасзее.

В первой гонке всеобщее внимание привлек Фриц фон Опель.

Он наматывал круги на автомобиле, носящем его имя, со средней скоростью 128,84 км/ч.



Übungsstraße GmbH, которую возглавил принц Генрих Прусский.

Он должен был предпринять все необходимые шаги для разработки и успешной реализации проекта.

Сначала обсуждались идеи, в том числе относительно возможного места строительства: рассматривались Вестфалия, Эльзас-Лотарингия, Аахен и Силезия. По экономическим соображениям остановились на следующих вариантах: Франкфурт-на-Майне (проект Таунус), Берлин и Бранденбург. В конце концов, выбор пал на Берлин. Организаторов привлек участок в Груневальде, между Шарлоттенбургом и Николасзее.

Работы начались во второй половине 1913 года. Смета расходов составила невероятную по тем временам сумму — около 6 800 тысяч марок. Для того чтобы снизить расходы, архитекторы урезали ширину трассы с 12 до 10 метров.

Торжественное открытие было намечено уже на следующий год. Однако Первая мировая война перечеркнула эти грандиозные планы. А после окончания войны Германия оказалась в такой нищете, что о завершении строительства автодрома не могло быть и речи.

Пробудиться от спячки

Только в 1921 году строители смогли, наконец, закончить работу благодаря инвестициям предпринимателя Хьюго Стиннеса.

Открытие кольцевого автодрома длиной около 19 км состоялось 24 сентября. Конфигурация трассы была простой: две прямых соединяли северный

Вскоре после открытия трасса стала доступной и для частных пилотов при условии, что они выступают на собственной машине и могут внести стартовый взнос в размере десяти марок за круг или тысячи марок за квартал. В условиях катастрофической инфляции такую сумму могли выложить лишь немногие, и Авуc «заснул» на целых пять лет — до 11 июля 1926 года, когда здесь состоялось Гран-при Германии.

На глазах восхищенной публики Рудольф Караччиола на 2-литровом автомобиле Mercedes с компрессорным двигателем и Кристиан Рикен на болиде NAG (Nationale Automobil-Gesellschaft) заставили кольцевую трассу, наконец, «пробудиться от спячки». Правда, победы двух «матадоров» были омрачены несколькими авариями на мокром от дождя треке, которые закончились гибелью пилотов.

120 кг взрывчатки

23 мая 1928 года в истории Авуса начался новый этап. На глазах трех тысяч зрителей, среди которых было много известных людей, таких как легенда бокса Макс Шмелинг, поэт Йоахим Рингельнатц и киноактриса Лилиан Харви, Фриц фон Опель на своем «автомобиле-ракете» RAK2 решил установить новый рекорд скорости.

Проект был не просто авантурным — он требовал особого мужества, ведь при каждом нажатии педали газа срабатывали 24 пороховые ракеты.

Находившиеся на борту автомобиля 120 кг взрывчатки разгоняли этот «снаряд на четырех колесах» до фантастической по тем временам скорости — 238 км/ч.

Этот рекордный, «запредельный» заезд позволил понять возможности трассы Авус. В 1937 году архитекторы заменили плавный северный поворот крутым виражом. Его угол составил 43,6°, а радиус был заметно уменьшен.

Границей поворота стала кирпичная стена. В результате Авус превратился не только в одну из самых скоростных, но и самых опасных трасс в мире. Во время открытия, состоявшегося 30 мая, доминировали «серебряные стрелы» Mercedes. Победу одержал Герман Ланг, двигавшийся со скоростью почти 260 км/ч.

Казалось, трасса наконец-то будет использоваться по назначению — для проведения автогонок. Но Гитлер готовился к войне. Строительство южного поворота так и не было закончено. Вместо него использовали дополнительный разворот для мотоциклов в южной части трека около местечка Хуттенвег.

За счет этого протяженность трассы сократилась до 8,3 км.

Возрождение автодрома Авус в послевоенный период тесно связано с маркой Mercedes-Benz. В 1951 году на открытии восстановленной трассы присутствовали 350 тысяч зрителей. Через три года берлинские поклонники автоспорта смогли стать свидетелями гонки Формулы-1 с участием болида W 196 заводской команды Mercedes-Benz и всех

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ DTM, ПРОХОДИВШИХ НА ТРАССЕ АВУС

В период с 1984 по 1995 год на автодроме Авус ежегодно проходили этапы германского кузовного чемпионата.

Победители

- 1984:** Манфред Тринт (1-й заезд)/ Олаф Мантей (2-й заезд)
- 1985:** Клаус Нидзвидц
- 1986:** Фолкер Вайдлер
- 1987:** Франк Била
- 1988:** Джонни Чекотто (оба заезда)
- 1989:** Роберто Равалья (1-й заезд)/ Клаус Нидзвидц (2-й заезд)
- 1990:** Ханс-Йоахим Штук (оба заезда)
- 1991:** Ханс-Йоахим Штук (1-й заезд)/ Франк Била (2-й заезд)
- 1992:** Стив Супер (1-й заезд)/ Бернд Шнайдер (2-й заезд)
- 1993:** Роланд Аш (оба заезда)
- 1994:** Штефано Модена (оба заезда)
- 1995:** Курт Тиим (1-й заезд)


звезд того времени: в гонке победил Карл Клинг, опередивший Хуана Мануэля Фанхио и Ханса Херрманна.

Треугольная развязка

Расположенный на возвышенности северный поворот был постоянным источником опасности и для пилотов, и для зрителей. Именно здесь произошло наибольшее количество аварий, в том числе со смертельным исходом.

В 1967 году организаторы приняли решение убрать этот крутой вираж и восстановить первоначальную конфигурацию трассы Авус с большим радиусом. Так крутой северный поворот превратился в треугольную развязку у радиобашни на автобане.

Вскоре на автодроме Авус стали проводиться этапы германского кузовного чемпионата. В период с 1984 по 1995 год пилоты популярной гоночной



Автодром Авус, 11 июля 1926 года. Гран-при Германии для спортивных болидов. Адольф Розенбергер (под стартовым номером 19) на Mercedes-Benz с 2-литровым 8-цилиндровым компрессорным двигателем. На заднем плане — построенная в 1924–1926 годах радиомачта. Уже тогда длинные прямые участки, где скорость достигала 200 км/ч, были настоящим вызовом для пилотов.

серии выступали здесь в мае (за исключением 1993 и 1994 годов). Поначалу они проходили семь кругов по 8,11 км (общая длина составила 56,77 км). В последующие годы число кругов и протяженность трассы варьировались.

Стремительный рывок

Состязания зачастую сопровождались драматическими эпизодами. Так, в 1990 году автомобиль BMW M3 австрийца Дитера Квестера врезался в гору покрышек, перевернулся и пересек финишную черту на крыше, высекая искры, разлетавшиеся во все стороны. Однако это неприятное происшествие не помешало Квестеру занять третье место.

В первой гонке DTM 13 мая 1984 года победил Манфред Тринт на Ford Mustang. Однако совсем скоро стало ясно, что длинная прямая трасса таит в себе множество опасностей для мощных турбинговых автомобилей. Чтобы снизить скорости, Аvus был урезан вдвое — до 4,88 км.

28 мая 1989 года пилоты мерялись силами уже на «новой» трассе. Победителями стали Роберто Равалья на BMW M3 и Клаус Нидзвидц на Ford Sierra Cosworth. Два следующих сезона триумфатором был Штрицель Штук. В 1990 году экс-чемпион Формулы-1 завоевал двойную победу, а в 1991-м выиграл первый заезд. К следующему сезону Аvus был укорочен уже до 2,64 км.

В 1992 году победу праздновали Стив Соупер (BMW M3) и Бернд Шнайдер (Mercedes 190 E 2.5-16 Evo2).

Но успешно проведенные соревнования, увы, не повлияли на решение закрыть легендарную гоночную трассу.

В 1995 году здесь произошла серьезнейшая авария: на старте столкнулась половина участвовавших во втором заезде болидов. Стало очевидно, что, несмотря на постоянные реконструкции, 80-летняя гоночная трасса непригодна для проведения соревнований.

Конец легенды

Мимо трибун — свидетелей блестящих побед, там, где когда-то устанавливали рекорды скорости Фриц фон Опель и пилоты Mercedes, сегодня мирно ползут малолитражки, выезжающие на берлинский автобан.

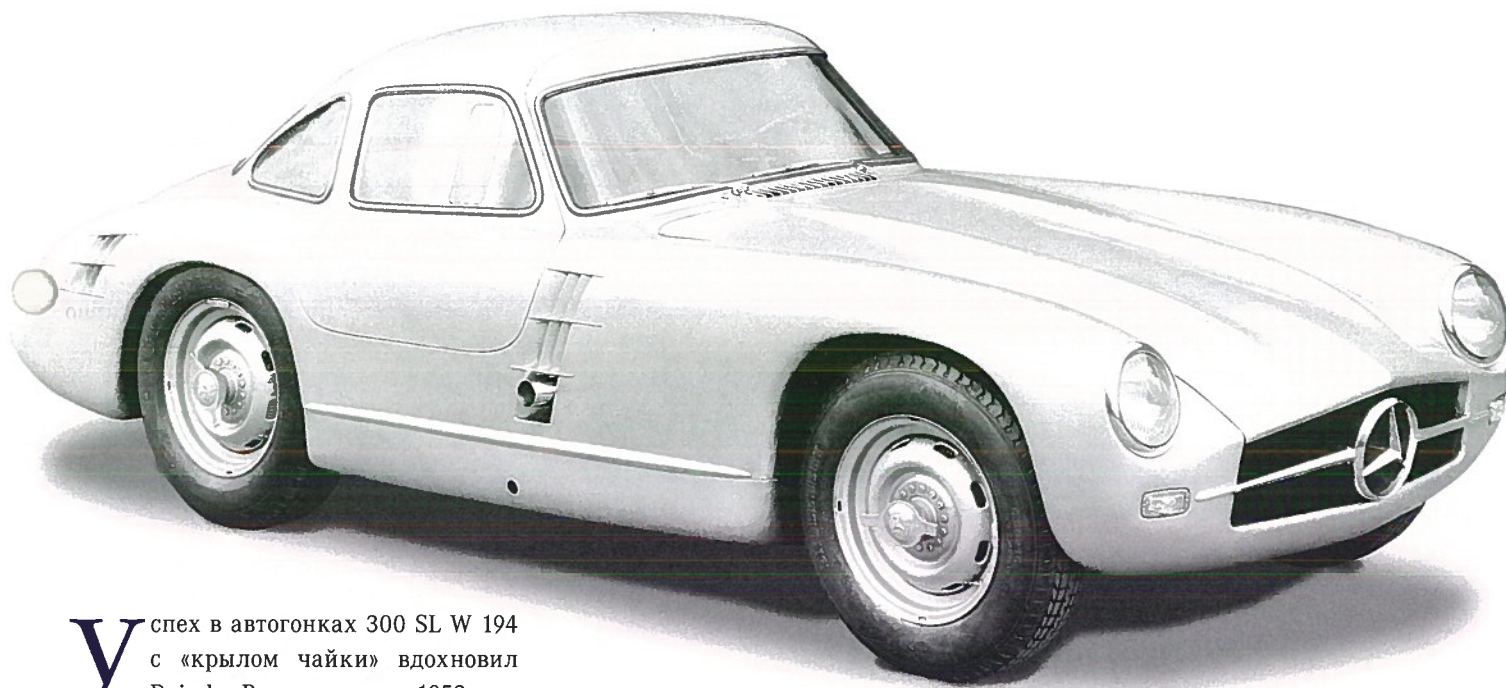
12 сентября 1993 года. Гонка на приз ADAC на трассе Аvus в Берлине. Победитель 1-го и 2-го заездов Роланд Аш под стартовым номером 12 на AMG-Mercedes 190 E готовится к входу в поворот у южной шпильки.





Гоночный прототип 300 SL «крыло чайки» С НОВЫМ ВПРЫСКОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Штутгартцы с блеском завершили 1952 год и к следующему спортивному сезону планировали подготовить еще более мощный болид. Однако стратегия неожиданно изменилась: концерн Daimler-Benz начал серийный выпуск «крыла чайки».



Успех в автогонках 300 SL W 194 с «крылом чайки» вдохновил Daimler-Benz, и к сезону 1953 года компания готовила новую, более мощную версию этой популярной модели. W 194/II получил усовершенствованную подвеску колес, задний мост новой конструкции и новый двигатель с алюминиевым блоком цилиндров.

Вместо карбюратора использовалась впрысковая система подачи топлива. Этот принцип был успешно опробован в 1934 и 1935 годах в авиационных двигателях и в модели V12, специально созданной для установления скоростных рекордов. Впрысковый двигатель M 198, основные характеристики которого были аналогичны

характеристикам карбюраторного агрегата автомобиля 300 SL, теперь развивал мощность не 180, а 215 л.с.

Прототип Mercedes-Benz 300 SL W 194/II, предназначенный для участия в гонках сезона 1953 года.

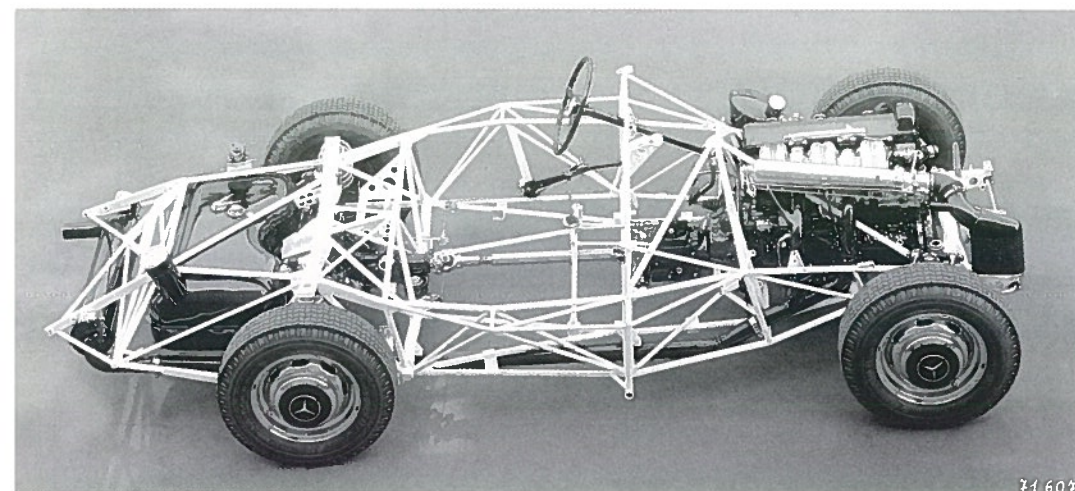
1953 год: Mercedes не выходит на старт

Руководство технической частью проекта было возложено на инженера-конструктора доктора Ханса Шеренберга, а общее руководство — на технического директора Фритца Наллингера. За конструирование

и проработку всех деталей отвечал инженер Хайнц Ламм.

Автомобиль, предназначенный для участия в гонках сезона 1953 года, претерпел целый ряд изменений.

Испытания в аэродинамической трубе показали, что отвод горячего воздуха от радиатора к задней части кузова значительно (почти на 20%) ухудшает коэффициент аэродинамического сопротивления.

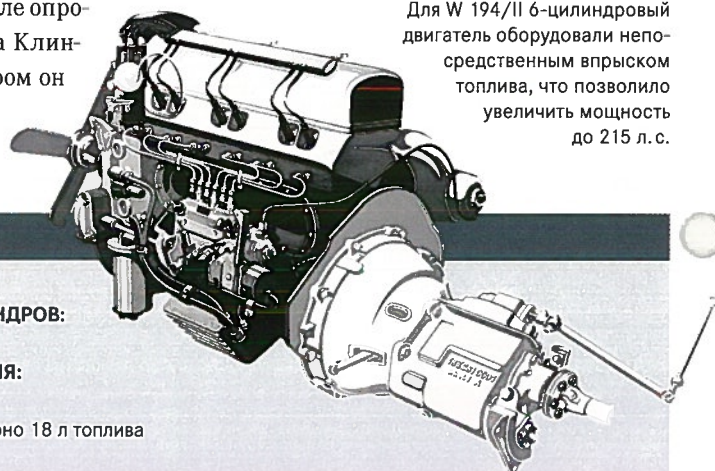


Глядя на трубчатую раму 300 SL с высокими порогами, понимаешь, почему этот автомобиль не мог оснащаться обычными дверями.

Кроме того, автомобили 1953 года получили кузов из более легкого магниевого сплава и алюминиевый корпус коробки передач. В ходе испытаний конструкторы перенесли коробку передач к заднему мосту в целях улучшения

Чтобы компенсировать этот недостаток и улучшить аэродинамику автомобиля, в крыльях были сделаны шлицы для выхода горячего воздуха в зону меньшего давления.

Эту разработку вначале опробовали на болиде Карла Клинга — том самом, на котором он выступал в Ле-Мане в 1952 году.



Для W 194/II 6-цилиндровый двигатель оборудовали непосредственным впрыском топлива, что позволило увеличить мощность до 215 л.с.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ W 194/II 300 SL (гоночный прототип 1953 года)

ДВИГАТЕЛЬ: установленный с наклоном 50° влево 6-цилиндровый рядный двигатель M 194/II с двумя клапанами на цилиндр и одним верхним распределительным валом

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ: 7-опорный кованый стальной

БЛОК ЦИЛИНДРОВ: из литой стали

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ: из легкого сплава

ПОРШНИ: алюминиевые с неразрезной юбкой (Mahle)

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2996 см³

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ: 85×88 мм

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 8,55:1

МОЩНОСТЬ: 215 л.с. при 5800 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 28,0 ткр (275 Нм) при 4600 об/мин

КЛАПАНЫ: наклонная подвеска клапанов, привод с помощью качающихся рычагов

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ: водяное охлаждение

СИСТЕМА СМАЗКИ: циркуляционная, с сухим картером, приводимая шестеренным насосом

ПОДАЧА ТОПЛИВА: с помощью насоса, механическое регулирование непосредственного впрыска топлива в камеры сгорания, шесть плунжеров, система Bosch

ЗАЖИГАНИЕ: Bosch от батареи 12В; одна свеча зажигания Bosch или Beru

ПОРЯДОК РАБОТЫ ЦИЛИНДРОВ:

1-5-3-6-2-4

РЕГУЛИРОВКА ЗАЖИГАНИЯ: автоматическая

РАСХОД ТОПЛИВА: примерно 18 л топлива и 0,2 л масла на 100 км

ПРИВОД: двухрядная цепь

СЦЕПЛЕНИЕ: однодисковое, сухое

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 4-ступенчатая, механическая, перед задним мостом

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ПЕРЕДАЧ: при помощи кулисы

СТУПЕНИ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 3,34 (1.), 1,97 (2.), 1,385 (3.), 1,00 (4.)

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ: попеременно 3,43 или 3,25, 3,42, 3,89 или 4,11

ШАССИ: стальная трубчатая пространственная рама, двухдверный легкосплавный кузов купе (с открывающимися вверх дверями в виде крыла чайки)

ТОРМОЗА: двухконтурная гидравлическая тормозная система, педаль тормоза, воздействующая на задние колеса (тормоза барабанного типа с внутренними колодками, усилитель тормозов); легкосплавные барабаны (Alfin) с турбированным охлаждением, впереди — дуплексные, сзади — симплексные, диаметр 260 мм; ручной тормоз, воздействующий на задние колеса

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка»

ПОДВЕСКА: впереди — на двойных треугольных рычагах и винтовых пружинах, гидравлические телескопические амортизаторы, торсионные поперечные стабилизаторы; сзади — двухшарнирный задний мост Де-Дион с качающимися рычагами подвески задних колес, гидравлические амортизаторы

КОЛЕСА: дисковые, из легкого сплава с центральным замком

ШИНЫ: 8,26×16 впереди и сзади

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ (КУПЕ)

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2300 мм

КОЛЕЯ (ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ): 1340/1445 мм

ОБЩИЕ ГАБАРИТЫ: 4400×1790×1300 мм

СУХАЯ МАССА: 800 кг

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 260 кг

КОЭФФИЦИЕНТ АЭРОДИНАМИЧЕСКОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ: C_x = 0,25

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 170 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: до 275 км/ч



Хотя в 1953 году 300 SL Coupe и не участвовал в гонках, он прекрасно подходил для рекламы. Альфред Нойбауэр в игривой позе во время Гран-при в Монце (1954 год).

тельному автомобилю большой успех на рынке США.

И Хоффман оказался прав (кстати, он представлял в США интересы и других европейских компаний, в частности Jaguar и Ferrari).

Как и серия S/SS/SSK двадцать лет назад, мощный и быстрый спортивный автомобиль произвел настоящий фурор и вызвал живой интерес у частных автовладельцев. Купе с поднимающимися вверх дверями, стоившее 29 тысяч марок, очень скоро стало самым популярным в мире сверхмощным автомобилем для дорог общего пользования.

Большая часть машин была продана за границу.

Частные пилоты, выступавшие на «крыле чайки» в спортивных соревнованиях, заказывали на заводе более жесткие пружины и амортизаторы. По желанию заказчика устанавливался алюминиевый кузов и гоночные покрышки Dunlop.

развесовки по осям. И наконец, машина получила 16-дюймовые колеса вместо 15-дюймовых.

К горькому разочарованию поклонников автогонок W 194/II не участвовал в соревнованиях сезона 1953 года. Возможно, руководство компании избежало жесткого соперничества с Ferrari и Jaguar.

Однако испытания прототипов на всех стадиях разработки продолжались: машины наматывали тысячи километров на треках разных гоночных трасс.

В числе испытателей нового автомобиля были автогонщик из Штутгарта Ханс Херрманн, успевший к тому времени получить профессию кондитера, и аргентинец Хуан Мануэль Фанхио. Молодых пилотов опекал Альфред Нойбауэр, который безоговорочно верил в их успех.

Через океан

В течение 1953 года стратегия в отношении 300 SL кардинально изменилась, и с марта 1954-го концерн Daimler-Benz AG начал серийный выпуск «крыла чайки» и продажи через дилерскую сеть.

К такому решению компанию подтолкнул американский импортер Макс Хоффман, прочивший привлека-

Все варианты купе Mercedes-Benz 300 SL: крайний справа — гоночный болид 300 SL (W 194) 1952 года, рядом — прототип для сезона 1953 года, далее — серийный автомобиль (W 198) 1954 года, крайний слева — гоночный прототип 300 SLR, «купе Уленхута» (W 196 S), 8-цилиндровый спортивный родстер 1955 года в особом исполнении.



Совершенствуя детали

Автомобиль с «крылом чайки» не был приспособлен для длительных поездок: салон моментально нагревался. К тому же практически весь багажник занимало запасное колесо и 130-литровый топливный бак. Для размещения багажа можно было использовать пространство за сиденьями: выпускался даже специальный комплект чемоданов.

Проемы дверей серийной модели инженеры сместили немного вперед. Это сделало посадку в машину более удобной и улучшило внешний вид кузова. Для открывания распашных дверей испробовали разные решения и в конечном счете остановились на конструкции, состоявшей из рычага и пружинных петель, удерживавших открытые двери вместо распорок. Если первые экземпляры автомобиля получили трехспицевый руль, то серийные

модели оснащались рулевым колесом с двумя спицами.

Первые 55 машин оборудовались длинным рычагом переключения передач, выступавшим из-под передней панели.

Впоследствии эта конструкция была заменена системой тяг, доходившей до центра рабочего места водителя, что позволило использовать более короткий рычаг и сделать удобнее переключение передач. Для дорог общего пользования устанавливались шины Continental 6,70×15 на 5,5-дюймовых дисках, а для гонок — шины размером 8,26×16. Передняя часть кузова была заново спроектирована дизайнером Карлом Вильфертом.

Новая маркетинговая стратегия

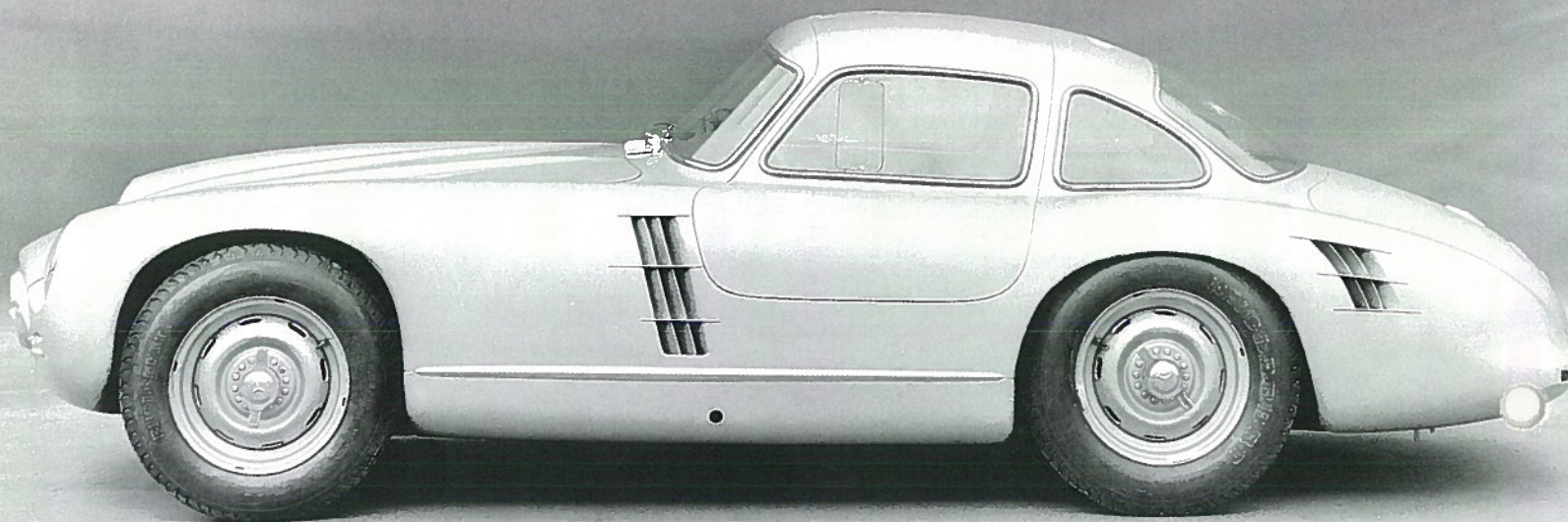
Почему же все-таки руководство Daimler-Benz AG изменило стратегию, и W 194/II так и не принял участия

в гонках? На то были как минимум две причины.

Во-первых, реализация планов по участию в Гран-при 1954 года потребовала бы от компании мобилизации всех финансовых и технологических ресурсов. Во-вторых, с экономической точки зрения было бы недальновидно отказываться от возможности запуска 300 SL в серийное производство в условиях, когда рынки разных стран с нетерпением ждали появления сверхмощного спортивного автомобиля Mercedes-Benz.

В долгосрочной перспективе такая маркетинговая и имиджевая стратегия принесла колоссальные дивиденды. Миф Mercedes был возрожден. Кроме того, сосредоточившись на королевском классе автогонок, Mercedes создал модель SLR на базе SL. Этот болид имел сенсационный успех в 1954 и 1955 годах.

При взгляде на прототип 1953 года бросаются в глаза мощные 16-дюймовые колеса с гоночными покрышками большого диаметра. 300 SL сезона 1952 года оснащался шинами меньшего диаметра.



Сборка третьего амортизатора

Масляный амортизатор состоит из большого количества тщательно продуманных и качественно выполненных деталей. Сегодня мы соберем третий амортизатор, функционирующий точно так же, как аналогичные устройства настоящих гоночных автомобилей.

Вашей радиоуправляемой модели DTM Mercedes 1:10 четыре масляных амортизатора. У вас есть все необходимые детали, чтобы собрать третий амортизатор и узнать, как он работает.

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- ДЛИННОГУБЦЫ
- МАСЛО ДЛЯ АМОРТИЗАТОРА

(поставляется с одним из следующих выпусков)

1 Крышка амортизатора

2 Верхняя алюминиевая крышка амортизатора

3 Днище амортизатора

4 Корпус амортизатора

5 Верхний упор пружины

6 Пружина амортизатора

7 Нижний упор пружины

8 Винты с полукруглой головкой (2 шт.)

9 Втулка крепления амортизатора

10 Диафрагма амортизатора

11 Шток амортизатора

12 Пластиковая шайба (большая)

13 Уплотнительное кольцо (2 шт.)

14 Пластиковая шайба (маленькая)

15 Е-клипса (2 шт.)

16 Поршень амортизатора

17 Наконечник амортизатора

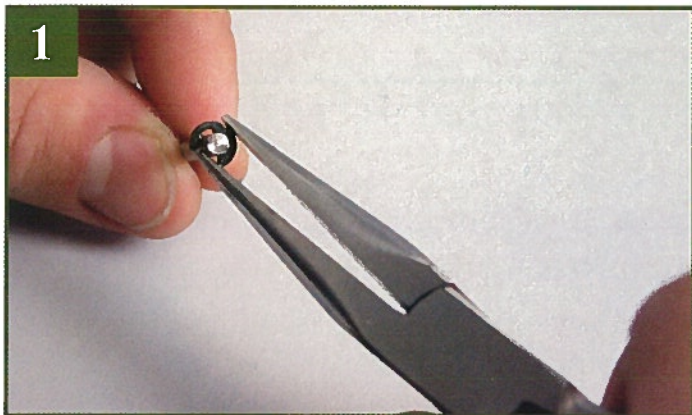
18 Шар

19 Регулировочная шайба амортизатора (2 мм)

20 Регулировочная шайба амортизатора (3 мм)

21 Регулировочная шайба амортизатора (1 мм)

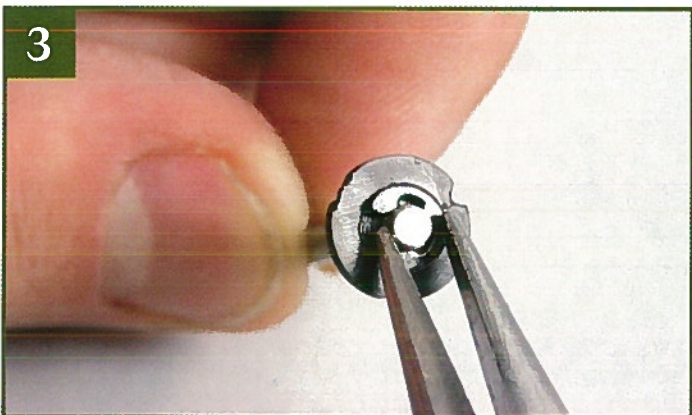




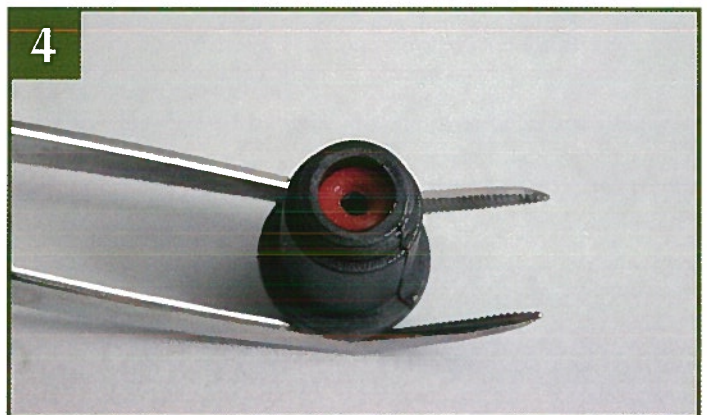
1 На одном конце штока амортизатора есть две кольцевые канавки. При помощи длинногубцев установите E-клипсу на нижнюю канавку.



2 Затем установите на шток поршень амортизатора, оперев его на E-клипсу.



3 Зафиксируйте поршень на штоке второй E-клипсой.



4 На нижней стороне корпуса амортизатора есть гнездо под два красных уплотнительных кольца и малую пластиковую шайбу. Вставьте в гнездо первое из двух колец.



5 Установите на кольцо малую пластиковую шайбу.



6 Закройте ее вторым уплотнительным кольцом.



7 Закройте днище амортизатора соответствующей крышкой. Затяните ее плотно, но не перетягивайте.



8 Смажьте шток амортизатора небольшим количеством масла (поставляется с выпуском № 39). Это поможет избежать повреждения уплотнительных колец.



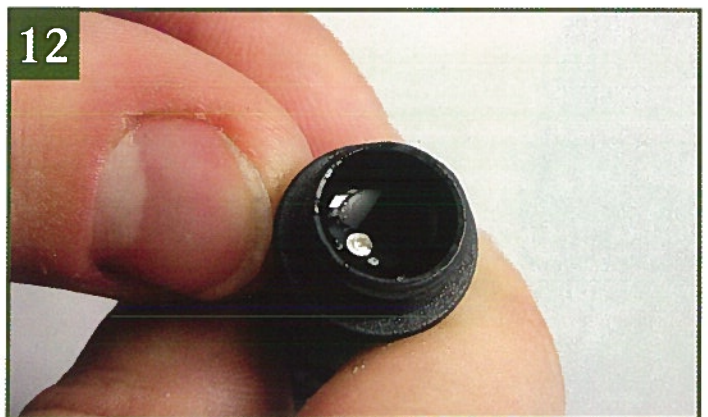
9 Вставьте шток с поршнем в корпус амортизатора. Проталкивайте шток до тех пор, пока он не покажется с противоположной стороны корпуса амортизатора.



10 Удерживая шток амортизатора длинногубцами, навинтите наконечник амортизатора на шток (до конца резьбы).



11 Держа корпус вертикально, заполните его маслом для амортизатора. Заливайте масло до тех пор, пока до верхнего края не останется 1 мм.



12 Подождите пять минут, чтобы из амортизатора вышел весь лишний воздух.



13 Вставьте крышку амортизатора в верхнюю алюминиевую крышку.



14 Поместите внутрь крышки амортизатора диафрагму, как показано на фото.



15 Закройте амортизатор крышкой. Наденьте на корпус верхний упор пружины.



16 Уприте пружину в верхний упор.



17 Зафиксируйте пружину, установив на шток нижнюю опору пружины.



18 Завершите сборку третьего амортизатора, установив на позиции, обведенные зеленым, шар наконечника амортизатора и втулку верхней крышки.

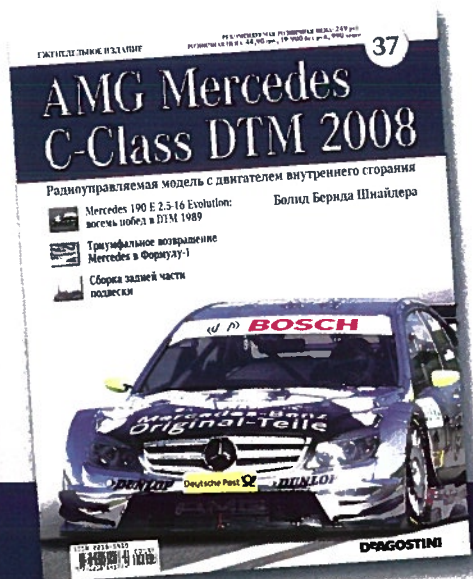
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы познакомимся с новыми деталями и соберем третий масляный амортизатор нашей радиоуправляемой модели.



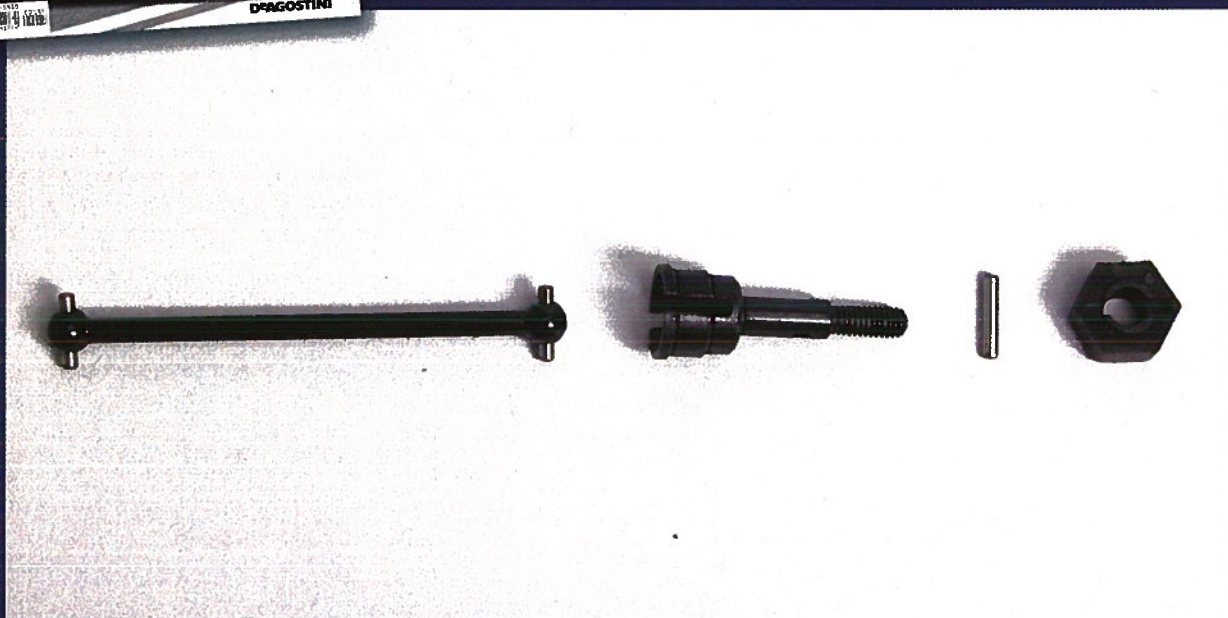
В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 37)

и комплект деталей:

- кость привода
- шестигранник крепления колеса
- штифт
- полуось.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Новый болид
Mercedes 190 E
2.5-16 Evo

мощностью 333 л.с.
в 1989 году принес
команде AMG восемь
побед.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Задачей
штутгартцев
на 1954 год

стало возвращение
в Формулу-1. Ставку
сделали на Хуана
Мануэля Фанхио.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмот-
рим прилагаю-
щиеся детали
и приступим к сборке
задней части подвески.

ISSN 2218-5410



9 772218 541724

00036