

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution:  
восемь побед в DTM 1989

Болид Бернда Шнайдера



Триумфальное возвращение  
Mercedes в Формулу-1



Сборка задней части  
подвески



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00037

DeAGOSTINI



Болид Бернда Шнайдера

37

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В 1989 году команда Mercedes осталась без чемпионского титула. Однако Клаус Людвиг, Курт Тийм и Роланд Аш, выступавшие на усовершенствованном Baby-Benz, одержали восемь побед на промежуточных этапах кузовного чемпионата.

99–100

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Задачей команды Mercedes-Benz на 1954 год стало возвращение «серебряных стрел» в Формулу-1. Ставку сделали на мощный гоночный болид W 196 и мастерство чемпиона мира аргентинца Хуана Мануэля Фанхио.

125–130

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Полученные с этим номером новые детали – кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и небольшой стальной штифт – нам пока не понадобятся. Сегодня мы будем заниматься сборкой задней части подвески.

119–122



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №37, 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. 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»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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

### БЕЛАРУСЬ

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

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

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная цена: 249 руб.  
Розничная цена: 44,90 грн., 19 900 бел. руб., 990 тенге

Издатель оставляет за собой право увеличить цену выпусков. Издатель оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели.

Отпечатано в типографии:  
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЛМАЗ-ПРЕСС»  
Юридический адрес:  
123022, г. Москва, Столярный переулок, дом 3, корп.34  
Тираж: 34 500 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 16.08.2011



## Болид Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution: восемь побед в DTM 1989

Вот так Baby-Benz! Гоночному болиду Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution мощностью 333 л.с. пришлось сражаться с сильными соперниками. Именно этот автомобиль в 1989 году принес успех команде AMG. Клаус Людвиг, Курт Тиим и Роланд Аш одержали восемь побед на этапах кузовного чемпионата.



После того как в 1986 году Фолкер Вайдлер одержал две победы на Baby-Benz 190 E 2.3-16 (см. рубрику «Гоночная серия DTM», стр. 86), стало ясно, что «сто девяностому» Mercedes суждено быть звездой кузовного чемпионата. Убедившись в спортивном потенциале компактных автомобилей Mercedes-Benz, с 1988 года завод стал оказывать поддержку гоночной команде, и награда — звание вице-чемпиона — не заставила себя ждать. Во время перерыва в чемпионате зимой

1988–1989 годов штутгартцы смогли привлечь в заводскую команду AMG Клауса Людвига — действующего чемпиона DTM и одного из самых опытных пилотов.

Усовершенствованный Baby-Benz был готов бороться за победу.

---

### Мощность растёт

---

За основу нового болида DTM был взят Mercedes-Benz 190 E 2.3-16. Его

Триумфальная премьера.

14 мая 1989 года Роланд Аш на новом болиде DTM Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution побеждает в первом заезде на аэродроме Майнц-Финтен.

4-цилиндровый впрысковый двигатель развивал мощность 200 л.с.

Чтобы болид мог на равных бороться с соперниками, двигатель необходимо было доработать. Диаметр цилиндра и ход поршня были увеличены с 95,5×80,25 до 97,8×82,8 мм. С четвертого этапа чемпионата



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO, 1989 год

**ДВИГАТЕЛЬ:** 4-цилиндровый рядный М 102 Е 23/2

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 2490 см<sup>3</sup>

**ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ:** 97,8×82,8 мм

**КЛАПАНЫ:** по два впускных и выпускных клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов, привод клапанов через тарельчатые толкатели

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

**УСТАНОВКА:** передняя, продольная, с наклоном 15° вправо

**МОЩНОСТЬ:** 333 л.с. при 8500 об/мин

**КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:** макс. 290 Н·м при 7000 об/мин

**СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ:** 12:1

**СИСТЕМА СМАЗКИ:** принудительная, с мокрым картером

#### МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

**ДЛИНА:** 4430 мм

**ШИРИНА:** 1712 мм

**ВЫСОТА:** 1322 мм

**РАМА:** самонесущий кузов со встроенным каркасом безопасности

**КОЛЕСНАЯ БАЗА:** 2665 мм

**КОЛЕЯ (ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ):** 1470/1455 мм

**ТОПЛИВНЫЙ БАК:** 110 л

**МАССА АВТОМОБИЛЯ:** 1040 кг

**МЕСТ:** одно

**ТРАНСМИССИЯ:** через карданный вал на заднюю ось; переключение передач рычагом на шаровой опоре, 6-ступенчатая шестеренная коробка передач с масляным радиатором, двухдисковое сцепление Sintermetall

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

**ТОРМОЗА:** гидравлическая двухконтурная тормозная система, тормоза вентилируемые дисковые, ø 278 мм, с неподвижными 4- или 6-поршневыми суппортами

**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка» без усилителя рулевого управления

**КОЛЕСА И ШИНЫ:** легкосплавные колеса 9 J×18 с центральным замком; шины впереди 235/605-18, сзади 240/620-18

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** 230 км/ч

30 апреля 1989 года, Нюрбургринг. AMG-Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution Дэни Снобека отличается от своего предшественника более мощным задним спойлером.

В первой половине сезона DTM 1990 команды Mercedes-Benz выступали преимущественно на Evo I. На фото — Роланд Аш (стартовый номер 14) во время гонки на Нюрбургринге 22 апреля 1990 года.



использовался модифицированный двигатель рабочим объемом 2,5 л.

Но модернизация предполагала не только увеличение объема двигателя. Гоночный агрегат объемом 2,5 л теперь оснащался двумя верхними распределительными валами, приводившимися двойной цепью. Вместо серийной электромеханической системы впрыска бензина Bosch KE III Jetronic применялась электронная система впрыска во впускной коллектор (Bosch Motronic MS 2.7).

## Долой жирок!

Стараясь максимально использовать возможности мощного двигателя, инженеры оснастили «сто девяностый» передней подвеской на треугольных поперечных рычагах, амортизационными стойками, винтовыми пружинами и торсионным стабилизатором. Болид получил заднюю подвеску на рычагах, ориентированных в разных плоскостях, и торсионный стабилизатор.

Кроме того, «малышу» Benz пришлось изрядно «похудеть»: чтобы добиться предписанной регламентом минимальной массы в 1040 кг, салон практически полностью «раздели», отказавшись от кондиционера и шумоизоляции. Но и это еще не все: многие детали кузова — капот, крышка багажника и спойлер — изготавливались из легкого и прочного кевлара. В салоне был установлен каркас безопасности.

Согласно регламенту DTM, завод должен был выпустить не менее 500 шоссейных модификаций автомобиля для продажи частным владельцам. Версия 190 E 2.5-16 для дорог общего пользования развивала мощность 204 л.с. Всего Mercedes выпустил 502 экземпляра этой модели после омологации: они пользуются популярностью и сегодня.

В 1989 году чемпионский титул достался соперникам. Однако Клаус Людвиг, Курт Тиим и Роланд Аш одержали на «сто девяностом» восемь побед, завоевав первые места на отдельных этапах сезона.

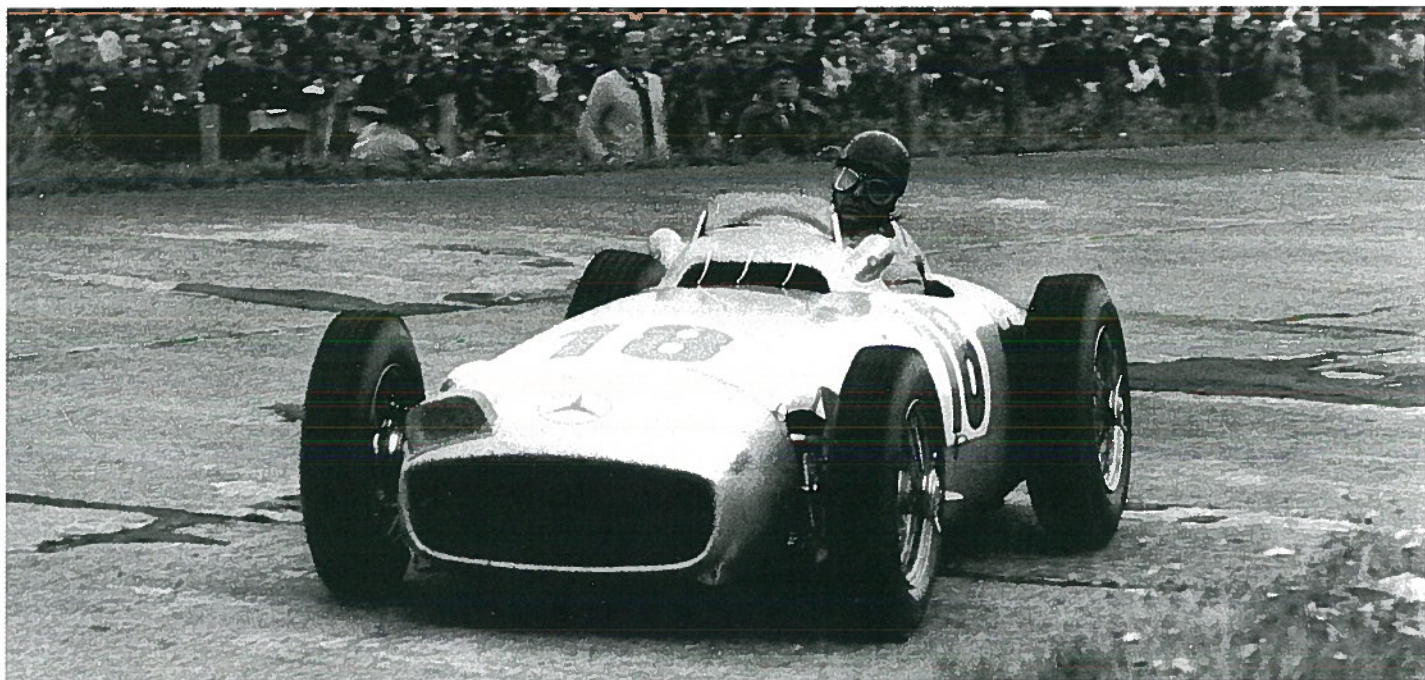






# Бурный сезон 1954 года: возвращение «серебряных стрел» в Формулу-1, триумф W 196 и победа Фанхио в чемпионате мира

После вступления в силу нового технического регламента Формулы-1 в 1954 году Mercedes-Benz вернулся в королевский класс. Продолжатель лучших традиций «серебряных стрел» гоночный болид W 196, созданный по последнему слову техники, обеспечил победу команде Mercedes.



**К**оманда Mercedes-Benz блестяще выступала в гонках 50-х годов. Однако и соперники не дремали. Поэтому задачей штутгартцев на сезон-1954 стало возвращение в Формулу-1: вновь засиявшая звезда Mercedes должна была ассоциироваться у публики и специалистов с автоспортом.

Хуан Мануэль Фанхио по прозвищу El Chueco (Кривоногий), как в шутку

называли его друзья, должен был набирать для команды очки — и чем больше, тем лучше.

---

## Все для Фанхио

---

В 1954 году Кубок конструкторов в Формуле-1 еще не разыгрывался. В то время

Гран-при Европы, Нюрбургринг, 1 августа 1954 года. Хуан Мануэль Фанхио на Mercedes-Benz W 196 R приближается к финишу в характерной для него уверенной манере.

каждый автопроизводитель — и компания из Унтертуркхайма, и лидировавший в Формуле-1 на протяжении 1952 и 1953 годов Ferrari — стремился связать Кубок пилотов в чемпионате мира по автогонкам с собственной маркой.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### MERCEDES-BENZ W 196 и W 196 R 1954 года для Формулы-1

**ДВИГАТЕЛЬ:** 8-цилиндровый, рядный M 196, установленный с наклоном влево под углом 53°; жидкостная система охлаждения, два клапана на цилиндр, четыре верхних распределительных вала, клапаны, установленные под углом 45°, управляемые двумя кулачками каждый; 76×68,8 мм

**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ:** 2496 см<sup>3</sup>

**МОЩНОСТЬ:** 257 л.с. при 8250 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ:** 25,2 ткр при 6300 об/мин (247 Н·м)

**СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ:** 9,0:1

**КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ:** 10-опорный стальной кованный коленчатый вал системы Hirth

**БЛОК ЦИЛИНДРОВ:** стальное литье

**ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ:** из легкого сплава

**ПОРШНИ:** алюминиевые с неразрезной юбкой (Mahle)

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

**ПОДАЧА ТОПЛИВА:** система впрыска Bosch (с восемью плунжерами); подача топлива с помощью двух механических насосов, с середины 1954 года — с помощью дополнительного электронасоса; расход топлива 35–40 л на 100 км; 2,1 л масла на 100 км

**ЗАЖИГАНИЕ:** высоковольтное зажигание от двойного магнето Bosch; две свечи зажигания на цилиндр, автоматическая регулировка зажигания

**ПРИВОД:** однодисковое сухое сцепление; 5-ступенчатая механическая коробка передач, привод на заднюю ось; переключение передач с помощью кулисы; переменное передаточное число главной передачи от 2,167 до 3,154:1 в зависимости от условий гонок

**ШАССИ:** стальная трубчатая пространственная рама с открытым одноместным кузовом (аэро-

динамический кузов W 196 с закрытыми колесами, W 196 R, где R — открытые колеса)

**ТОРМОЗА:** двухконтурная гидравлическая тормозная система, педаль тормоза, воздействующая на передние и задние колеса; смещенные под днище кузова тормоза барабанного типа с внутренними колодками, усилитель тормозов; легкосплавные барабаны (Alfin) с турбированным охлаждением, с четырьмя колодками, внутренний диаметр барабана 350 мм (в конце 1954 года — 330 мм), сзади 275 мм

**РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** червячного типа, поперечная рулевая тяга из трех частей

**ПОДВЕСКА:** впереди — на двойных треугольных поперечных рычагах с шаровыми шарнирами на ступицах колес, винтовые пружины, гидравлические телескопические амортизаторы, торсионные поперечные стабилизаторы; сзади — независимая подвеска колес, двутавровый профиль с центральным креплением полуосей под дифференциалом, торсионы, гидравлические амортизаторы

**КОЛЕСА И ШИНЫ:** 16-дюймовые тангентные колеса с центральным замком, шины передние 6,00×16", задние 7,00×16" (Pirelli, Continental)

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** колесная база 2350 мм, колея передняя/задняя 1330/1358 мм, общие габариты 4160×1625×1040 мм (длина W 196 R — 4100 мм)

**СУХАЯ МАССА:** снаряженная масса 761 кг (W 196) и 758 кг (W 196 R)

**МАССА ДВИГАТЕЛЯ:** 204 кг

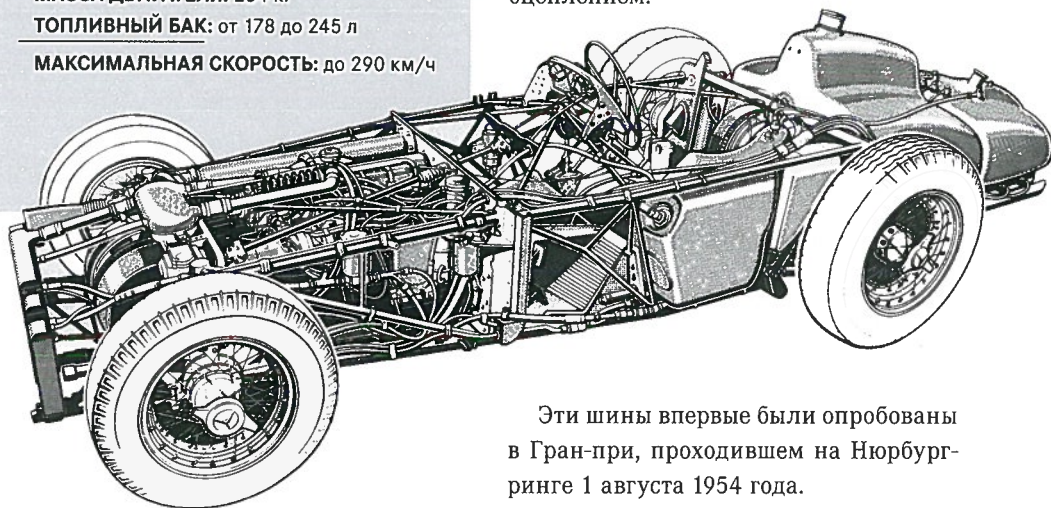
**ТОПЛИВНЫЙ БАК:** от 178 до 245 л

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:** до 290 км/ч

## Новые «серебряные стрелы»

Новые болиды W 196 имели атмосферный двигатель разрешенного регламентом объема (2,5 л), сконструированный под руководством Рудольфа Уленхаута. Алюминиевый кузов устанавливался на трубчатую раму; за водительским сиденьем находился подголовник, от которого назад уходил аэродинамический элемент. В варианте с открытыми колесами (W 196 R) у расположенного справа воздухозаборного отверстия выходили две длинные выхлопные трубы, которые заканчивались у заднего правого колеса.

Основные проблемы возникли с резиной: по результатам испытаний W 196 подошли только покрышки Pirelli. Несколько позже компания Conti разработала новые шины с улучшенным сцеплением.



Эти шины впервые были опробованы в Гран-при, проходившем на Нюрбургринге 1 августа 1954 года.

## Двойная победа в Реймсе

По инициативе руководителя заводской команды Mercedes-Benz Альфреда

В 50-е годы, как когда-то в 30-е, регламент еще не обязывал пилотов начинать и заканчивать гонку на одном и том же автомобиле.

Поэтому в команде Mercedes действовало введенное Альфредом Нойбауэром правило, в соответствии с которым Карл Клинг и Ханс Херманн должны были подстраховать Фанхио, если у него возникнут проблемы — взять лидерство на себя или отдать свою машину, если автомобиль Фанхио придет в бокс с поломкой. Однако в сезоне 1954 года все

Фантомное изображение Mercedes-Benz W 196 R 1954 года с открытыми колесами.

прошло нормально: Фанхио на болиде Mercedes-Benz уверенно завоевал желанную победу.

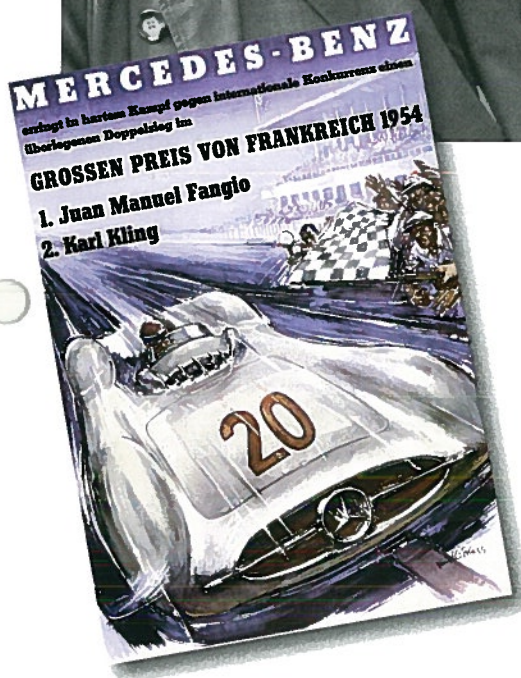




Берн, 22 августа 1954 года. Руководитель команды Mercedes Альфред Нойбауэр и Хуан Мануэль Фанхио в Гран-при Швейцарии. Немцу Нойбауэру и аргентинцу Фанхио приходилось общаться между собой на английском.

Двигаясь со скоростью 195,4 км/ч, Херрманн установил новый рекорд для кольцевой трассы. Правда, дальше случилось то, чего опасались инженеры — двигатель «забастовал».

### Неудача в Сильверстоуне



В Гран-при Франции участвовал W 196 с аэродинамическим кузовом. Иллюстрация с плаката Ханса Лиски.

«серебряных стрел» должна была состояться во время Гран-при Франции в Реймсе, на одной из самых скоростных трасс Европы, сравнимой с берлинским автодромом Авус, дополнительные 18-20 км/ч скорости могли серьезно повлиять на результат.

Расчеты Нойбауэра оправдались. 4 июля 1954 года в Реймсе Хуан Мануэль Фанхио одержал уверенную победу, а Карл Клинг занял второе место. Болиды были готовы только за три недели до проведения гонки, и Ханс Херрманн, третий пилот в команде, получил машину с необкатанным двигателем. Тем не менее, Нойбауэр пошел на этот риск.

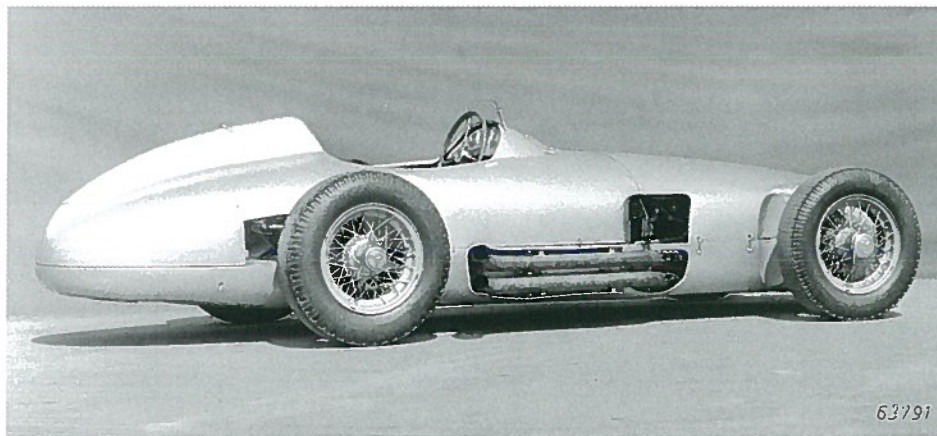
Аэродинамический кузов болидов W 196, на которых выступали Фанхио и Клинг, одержавшие в Реймсе двойную победу, плохо подходил для состоявшегося 17 июля в Сильверстоуне Гран-при Англии — там была важна не столько скорость, сколько управляемость.

Гонка проходила на аэродроме. На трассе с крутыми поворотами, обозначенными бочками из-под масла, команда Mercedes не сумела полностью использовать мощность W 196 и была вынуждена уступить итальянцам. Протаранив одну из бочек, Фанхио смог прийти лишь четвертым после Гонсалеса и Хоторна на Ferrari и Маримона

Нойбауэра штутгартцы построили три болида с аэродинамическим кузовом и закрытыми колесами.

Нойбауэр предоставил конструкторам полный отчет о скоростях, достигнутых автомобилями с аэродинамическими кузовами в конце 30-х годов. Поскольку премьера новых

Mercedes-Benz W 196 R. Между кузовом и выхлопными трубами установлен защитный экран.



63791





на Maserati. Его товарищ по команде Карл Клинг довольствовался всего лишь седьмым местом. За рулем W 196 R (R = открытые колеса) пилоты Mercedes имели бы куда больше шансов на победу.

Новые болиды с открытыми колесами Mercedes-Benz Grand-Prix впервые вышли на старт 1 августа в Гран-при Европы, проходившем на Нюрбургринге. Их собрали всего за день до дебюта.

«Серебряные стрелы», обуемые в покрышки Conti, оправдали надежды Нойбауэра — победа досталась Фанхио.

Карл Клинг, стартовавший на одной из последних позиций и пробившийся в ходе состязания далеко вперед, стремился выиграть время для заправки топливом. В пылу сражения он сошел

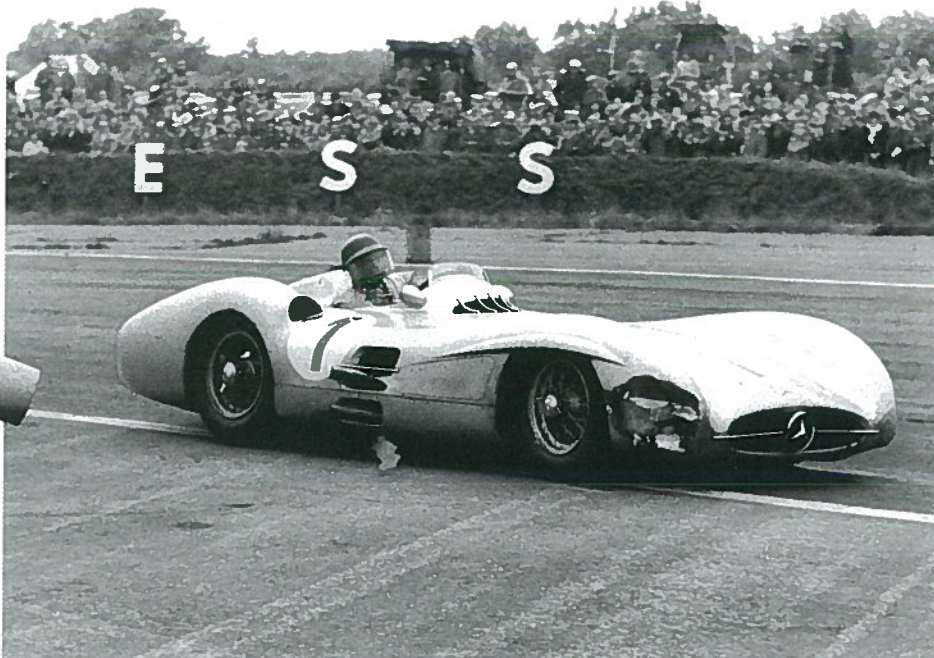
Гран-при Англии. Аэродром Сильверстоун, 17 июля 1954 года. Машины с полностью закрытыми аэродинамическими кузовами не подходили для извилистой кольцевой трассы, размеченной бочками из-под масла. Фанхио, протаранивший одну из бочек, в конечном итоге пришел четвертым.

с трассы и был вынужден заехать в боксы для ремонта. Тем не менее, Клиngu все же удалось занять четвертое место.

## Решающее сражение

В Гран-при Швейцарии, проходившем 22 августа в Бремгартене, Фанхио принес команде Mercedes-Benz еще одну победу. Через пару недель, 5 сентября, в Гран-при Италии штурмгартцы снова выступали на машине с закрытыми колесами, которая обеспечила им преимущество в несколько секунд во время гонки в Монце.

В Гран-при Италии должен был определиться чемпион мира. Фанхио и Клинг выступали на W 196 с закрытыми аэродинамическими кузовами, в то время как Херрманн и Ланг вышли на старт на болидах с открытыми колесами.



## ПОРТРЕТ

**ХУАН  
МАНУЭЛЬ  
ФАНХИО**



**1911:** родился 24 июня в Балкарсе (Аргентина); четвертый ребенок в семье выходцев из Италии

**1933:** открывает авторемонтную мастерскую

**1936:** впервые участвует в автогонках на стареньком Ford

**1937:** собирает собственный гоночный автомобиль

**1938:** участвует в Гран-при Аргентины (Gran Premio de la Republica)

**1940:** побеждает на автомобиле Chevrolet в шоссейной гонке на 9500 км в Гран-при Северной Аргентины и Перу

**1941:** выигрывает Гран-при Жетулиу Варгаса

**1942:** становится победителем Гран-при Росарио и других гонок

**1948:** побеждает в Гран-при Отонио и других гонках на автомобиле Simca-Gordini

**1949:** одерживает первую победу в европейской автогонке — Гран-при Сан-Ремо — на автомобиле Maserati, затем побеждает еще в пяти гонках

**1950:** заключает договор с Ferrari

**1951:** на болиде Alfa Romeo выигрывает чемпионат мира

**1954:** заключает договор с Maserati и Mercedes-Benz, становится чемпионом мира

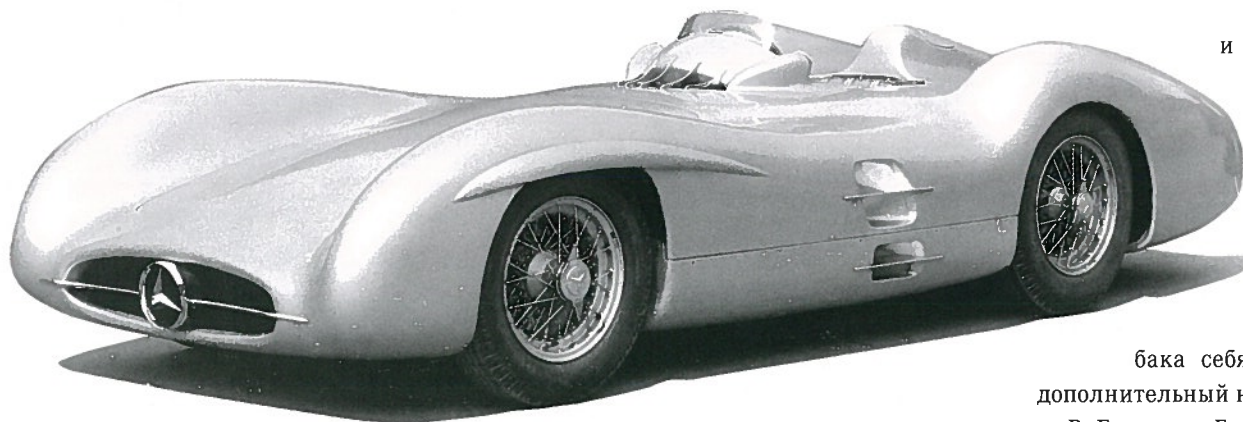
**1955:** завоевывает титул чемпиона мира на болиде Mercedes-Benz; становится чемпионом мира (в соревнованиях спортивных автомобилей) по результатам гонки Тарга Флорио на 300 SLR

**1956:** завоевывает титул чемпиона мира на автомобиле Ferrari

**1957:** побеждает в чемпионате мира на автомобиле Maserati; завершает карьеру после 68 побед в Гран-при

**1995:** скончался 17 июля 1995 года на 85-м году жизни





В некоторых гонках с автомобилями с аэродинамическими кузовами для более эффективного охлаждения снимали передний молдинг.

В напряженной борьбе Фанхио на последнем круге обошел блестяще выступавшего англичанина Стирлинга Мосса на Maserati и обеспечил себе титул чемпиона 1954 года.

Эта гонка имела особое значение и для Альфреда Нойбауэра, пристально наблюдавшего за выступлениями Стирлинга Мосса: опытный и прозорливый Нойбауэр быстро разглядел в нем выдающегося пилота. Именно в Монце Нойбауэр принял решение предложить 25-летнему автогонщику контракт на следующий сезон. Мосс согласился, и уже осенью 1954 года получил возможность провести ряд пробных заездов.

Мосс отличался критическим складом ума. Это по его инициативе W 196 был модернизирован.

Перед каждой гонкой сезона 1954 года инженеры тщательно дорабатывали болид, не ограничиваясь давно практиковавшимся изменением передаточных чисел коробки передач и главной передачи или отказом от хромированного молдинга. Так, выступавшие в Берне автомобили были оборудованы дополнительным

электронасосом с питанием от небольшого аккумулятора: насос подкачивал топливо из основного бака в промежуточную емкость.

### До последней капли

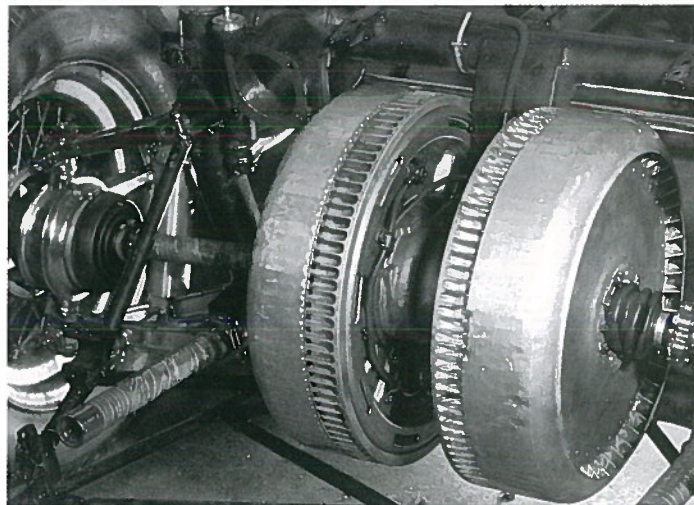
Благодаря электронасосу топливо подавалось в систему впрыска 8-цилиндрового двигателя полностью, до последней капли.

Такая конструкция обеспечивала подачу топлива на случай отказа одного из двух механических насосов. В зависимости от конфигурации трассы

и обусловленного этим расхода топлива объем топливного бака варьировался от 178 до 245 л. Снижение массы до 5 кг за счет уменьшения объема топливного бака себя оправдывало, ведь дополнительный насос весил 1,5 кг.

В Гран-при Берлина, состоявшемся 19 сентября на трассе Аvus, команда Mercedes выступала на трех полностью облицованных W 196, которые в ходе подготовки развивали более высокую скорость на длинных прямых, чем болиды модификации R: их максимальная скорость составляла 290 км/ч. На автодроме Аvus Хуан Мануэль Фанхио одержал еще одну победу. За ним финишировали Карл Клинг и Ханс Херрманн. Эта гонка не являлась этапом чемпионата мира, исход которого уже был решен в Монце. Поражение Daimler-Benz в последней гонке сезона — Гран-при Испании, состоявшемся 24 октября, — также не повлияло на итоги мирового чемпионата.

Передние тормоза W 196, как и тормоза на задней оси, были смещены внутрь, под днище кузова; полуоси соединяли их со ступицами колес. К концу сезона внутренний диаметр передних тормозных барабанов был уменьшен с 350 до 330 мм.





---

## Ложка дегтя

---

В Барселоне все германские «серебряные стрелы» страдали от недостаточной подачи воздуха. В незащищенные решетки радиаторы W 196 набивалась листва, а в радиатор машины Фанхио, кроме того, попали летавшие вдоль трассы обрывки газет. Перегревавшиеся из-за застоя воздуха двигатели теряли мощность. В итоге Фанхио занял в Барселоне третье место, а Клинг — пятое.

---

## Тормоза: меньше и эффективнее

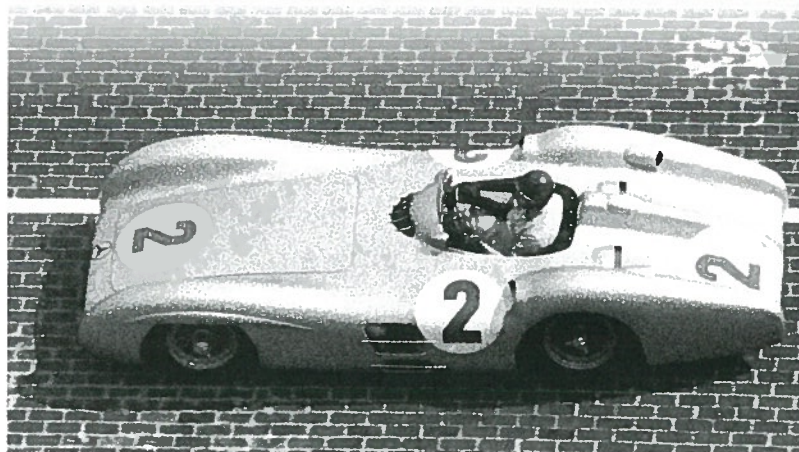
---

Еще до окончания сезона 1954 года инженеры из Унтертуркхайма внесли в конструкцию W 196 R ряд дополнительных изменений по итогам испытаний на заводском полигоне

Гран-при Берлина.  
Автодром Авус,  
19 сентября 1954 года.  
На северном повороте болиды с аэродинамическими кузовами сумели развить скорость до 290 км/ч.

и на трассе в Хоккенхайме. Результатом исследования поведения автомобиля под действием поперечного ускорения стало усовершенствование направляющей системы подвески колес. Кроме того, у производителя шин Continental были заказаны покрышки с новым составом резины.

Необходимо было улучшить сцепление с мокрым покрытием в предельных режимах. Изменения коснулись и тормозной системы — при этом диаметр передних тормозных барабанов был не увеличен, а уменьшен.



В многочисленных испытаниях принимал участие Стирлинг Мосс: главный инженер Рудольф Уленхаут ценил его как чрезвычайно компетентного и внимательного партнера.

Поскольку Уленхаут прекрасно говорил по-английски, они быстро нашли общий язык и с удовольствием общались.

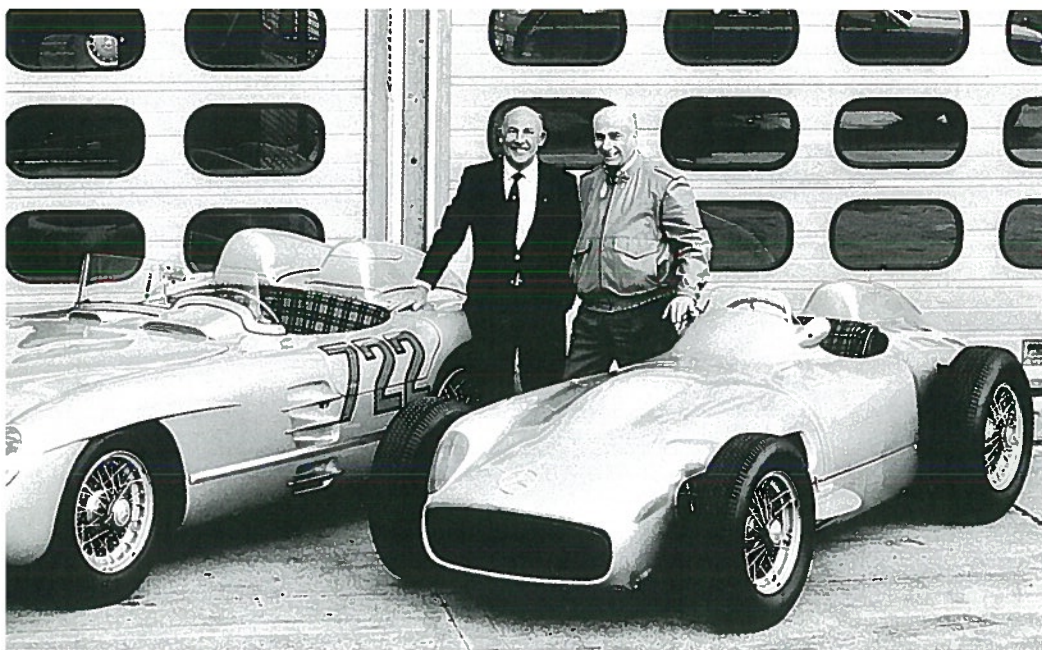
---

## Идеальный инструмент

---

Стирлинг Мосс понимал, что ему предстоит играть второстепенную роль, оставаясь в тени чемпиона мира Фанхио. Выросший в бедной семье аргентинец, потомок итальянских эмигрантов, доказал свой незаурядный талант, сделав головокружительную карьеру. «Я был очень взволнован, когда впервые сел за руль W 196, — рассказывал позднее Фанхио. — У машины были великолепные аэродинамические формы, и уже после первых пробных заездов я понял, что у меня в руках потрясающий гоночный автомобиль, идеальный инструмент, о котором мечтает любой автогонщик».

В 1991 году на проходившей в Хоккенхайме гонке олдтаймеров встретились лучшие пилоты Mercedes-Benz 50-х годов — Хуан Мануэль Фанхио (справа, рядом с W 196 R) и Стирлинг Мосс (около 300 SLR).





## Сборка задней части подвески

Детали, которые вы получили с этим номером журнала, — кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и штифт — нам пока не понадобятся. Сегодня мы займемся сборкой задней части подвески радиоуправляемого болида AMG Mercedes C-класса DTM 2008.

**В**аша радиоуправляемая модель Mercedes является полноприводной. Кость привода соединяет колеса с трансмиссией посредством полуоси. Каждое колесо жестко крепится на полуоси при помощи шестигранника крепления колеса и штифта.

Полученные с № 37 новые детали — кость привода, полуось, шестигранник крепления колеса и небольшой

стальной штифт — нам пока не понадобятся, поэтому уберите их в надежное место, чтобы не потерять. Сегодня мы будем заниматься сборкой задней части подвески.

Эта работа не представляет трудности, однако советуем действовать аккуратно и осторожно, в точности выполняя инструкции и сверяясь с фотографиями.

1 Кость привода

2 Шестигранник крепления колеса

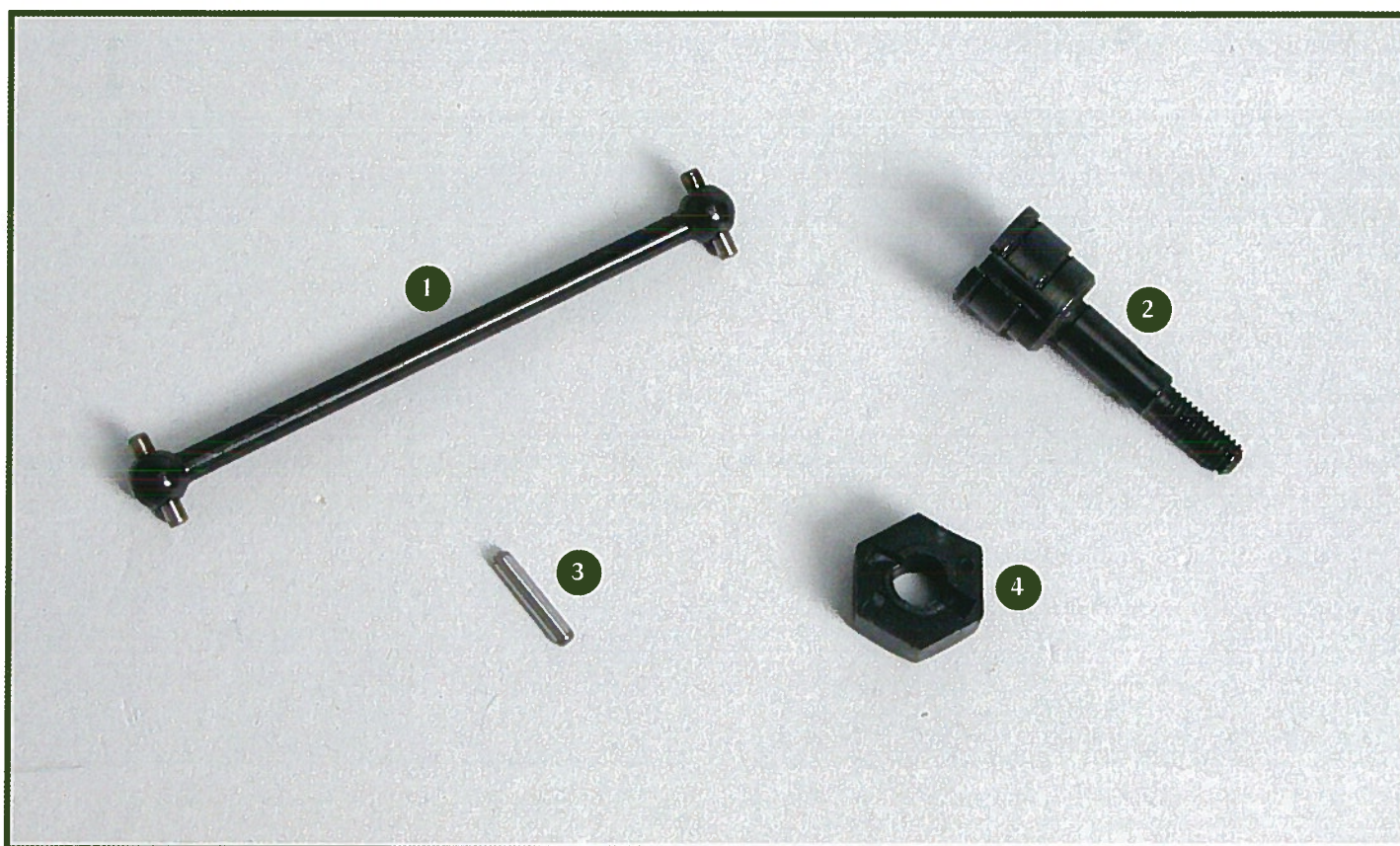
3 Штифт

4 Полуось

### ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

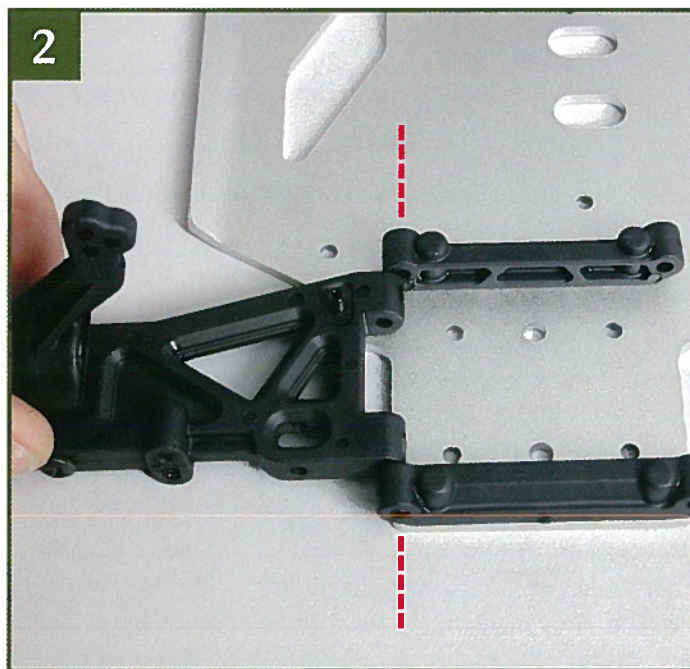
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА



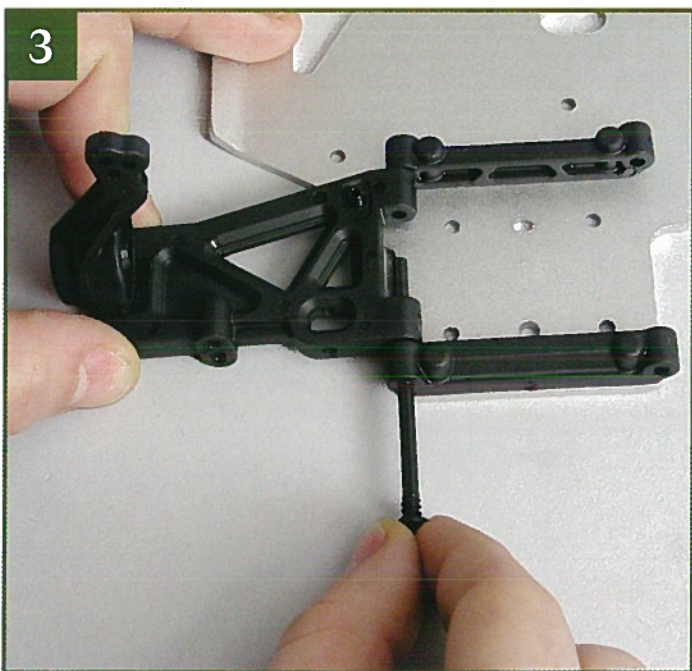




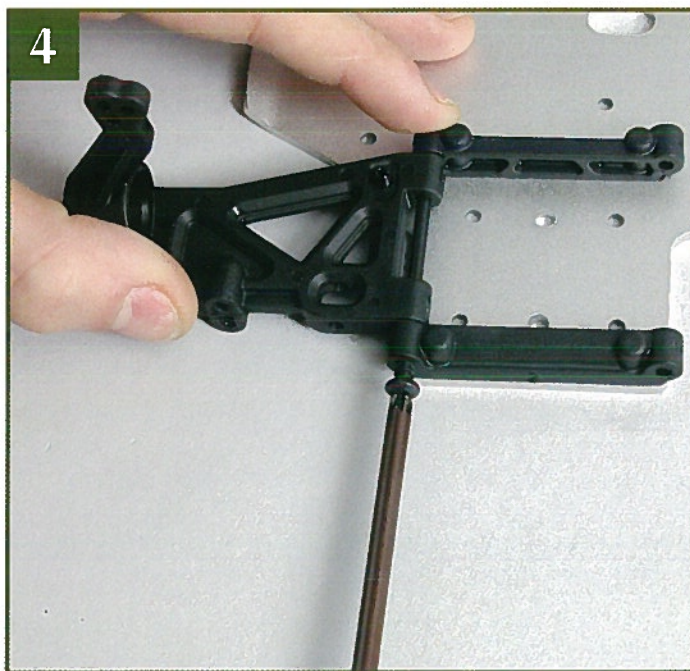
**1** Следуя инструкции по сборке из № 25 (стр. 78, шаги 1-3), мы соединили задний левый кулак и задний левый нижний рычаг подвески с помощью винта крепления заднего кулака подвески. Возьмите группу в сборе.



**2** Положите на рабочий стол раму и установите задний левый нижний рычаг подвески между левыми концами направляющих крепления нижних рычагов.



**3** Удерживая задний левый нижний рычаг подвески, вставьте длинный винт крепления нижнего рычага, полученный с № 6 (см. стр. 19), в соответствующее отверстие.

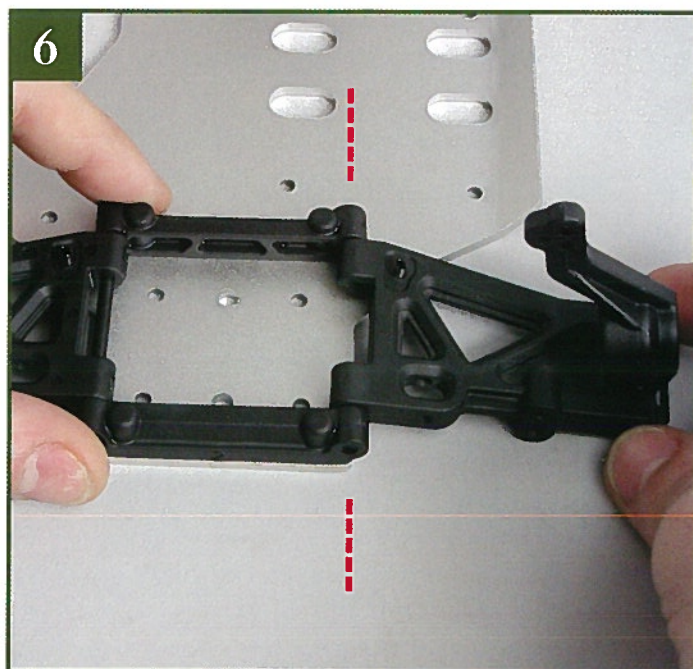


**4** Воспользуйтесь крестовой отверткой малого/среднего размера, чтобы затянуть винт. Не перетягивайте его.

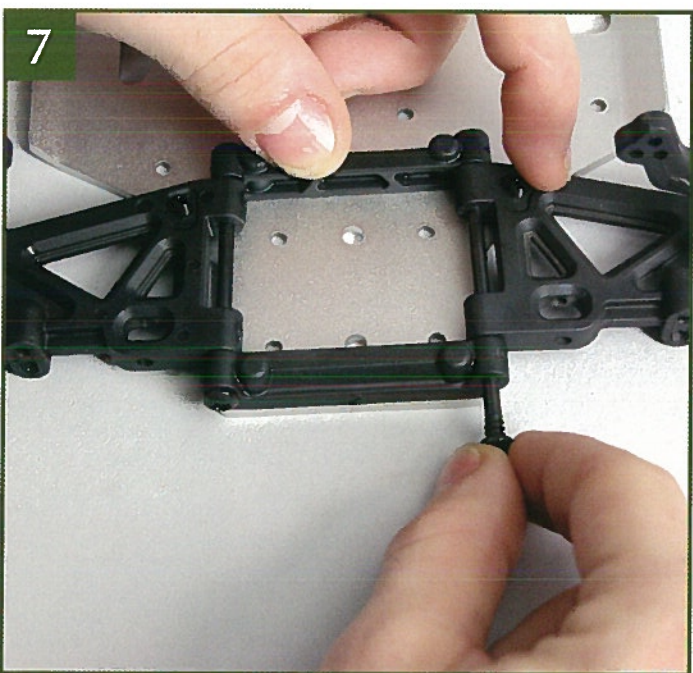




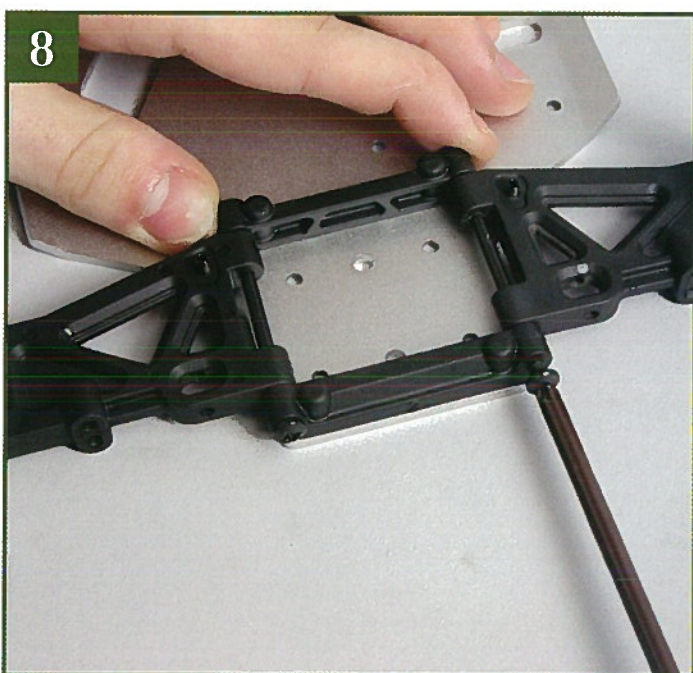
**5** Следуя инструкции по сборке к № 32 (стр. 102), мы соединили задний правый кулак и задний правый нижний рычаг подвески посредством винта крепления заднего кулака подвески. Возьмите группу в сборе.



**6** Действуя так же, как и с левой стороны, вставьте задний правый нижний рычаг подвески между направляющими. Удостоверьтесь, что отверстия на рычаге и направляющих совпадают.

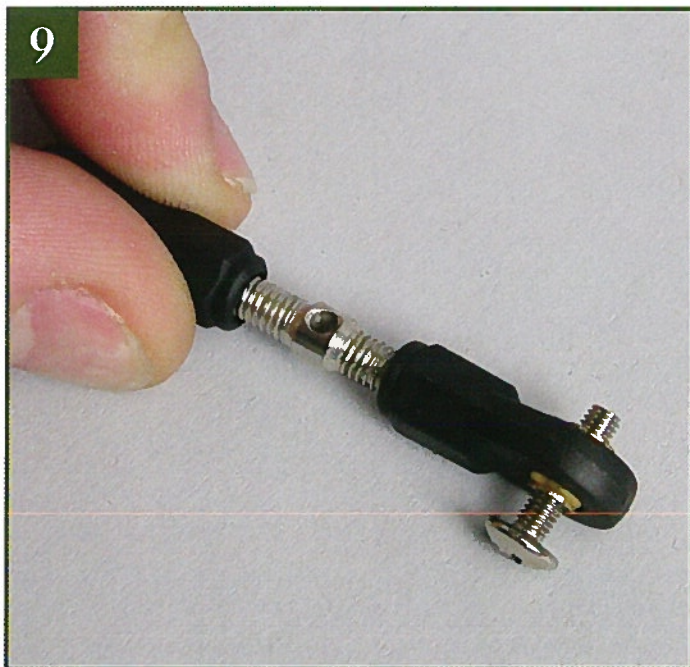


**7** Возьмите длинный винт крепления заднего правого нижнего рычага подвески, прилагавшийся к № 32 (см. стр. 101). Вставьте его через направляющие в задний правый нижний рычаг подвески.

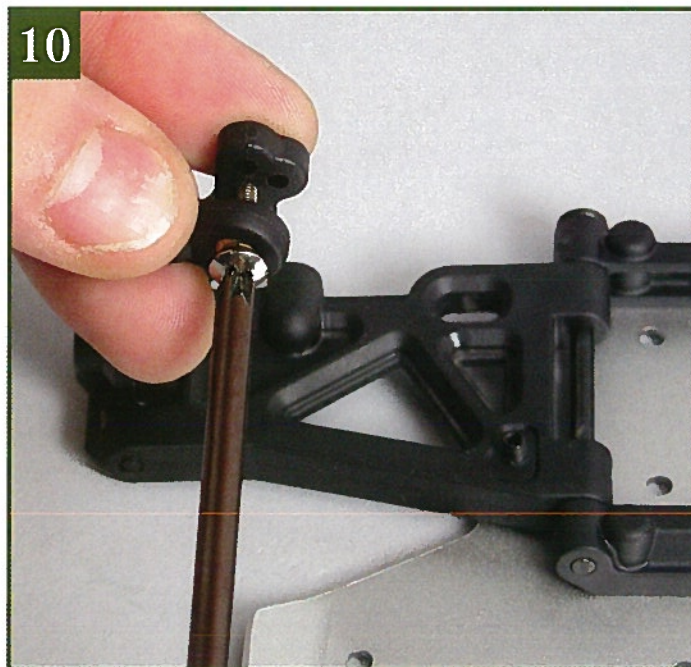


**8** Воспользуйтесь крестовой отверткой малого/среднего размера, чтобы затянуть винт. Не перетягивайте его.

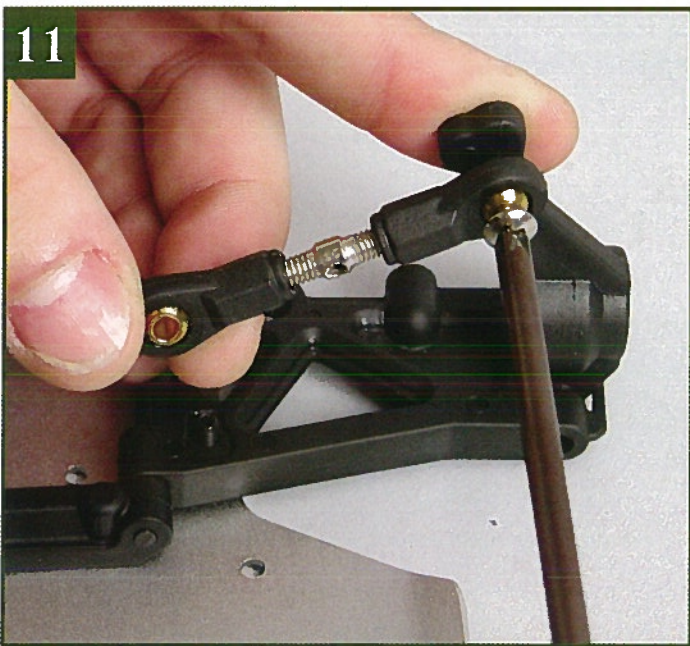




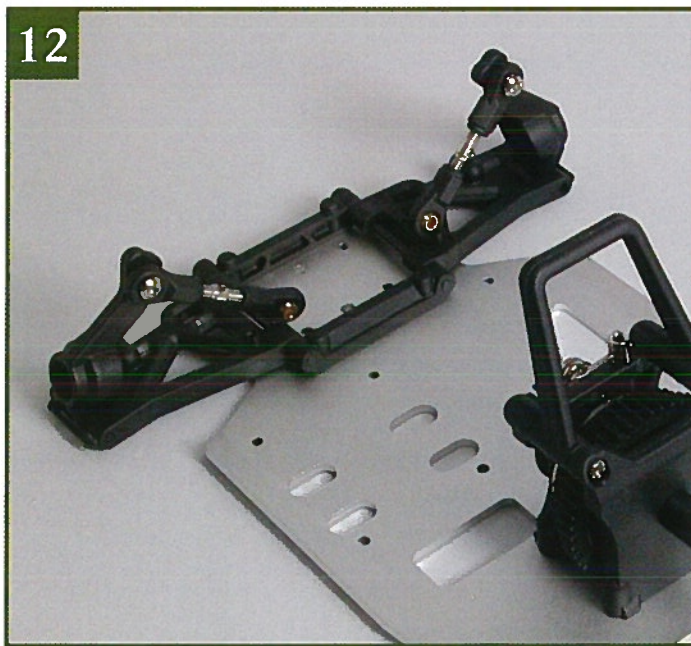
**9** Возьмите верхнюю заднюю тягу правой стороны подвески и винт с полукруглой головкой 3×12 мм, прилагавшиеся к № 32 (см. стр. 101). Вставьте винт в шаровую, как показано на фото.



**10** Заверните винт, установленный в верхнюю заднюю тягу, в нижнее из трех отверстий на правом заднем кулаке и затяните его при помощи отвертки.



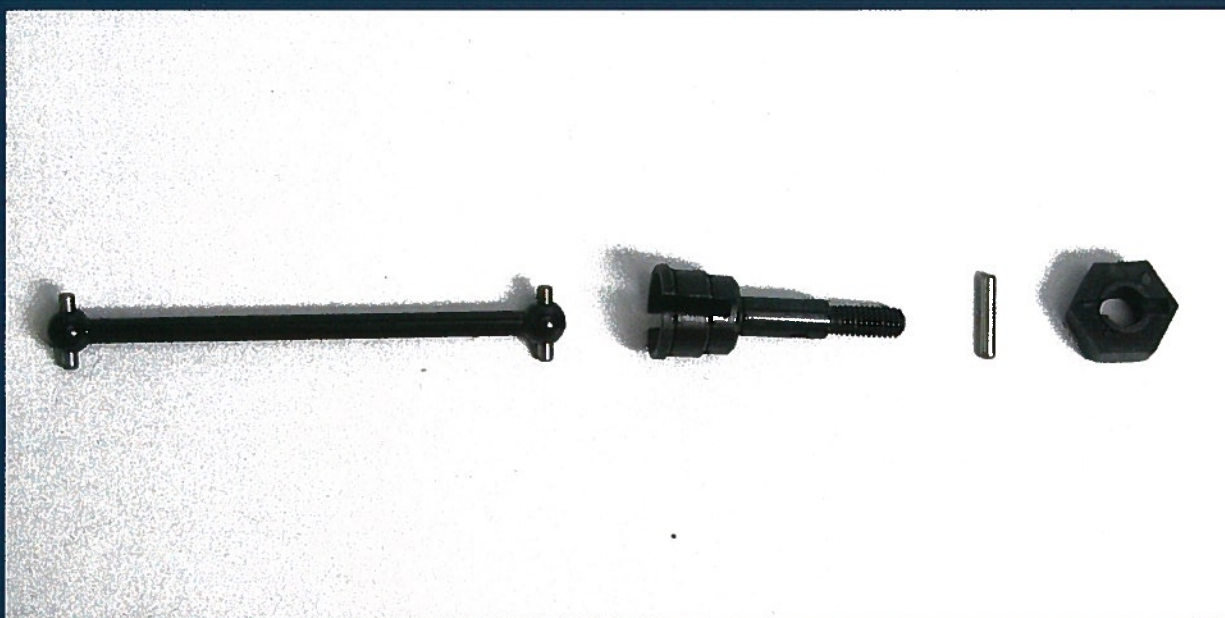
**11** Используя винт крепления верхней тяги из № 6, концевые наконечники, шаровые и винт с полукруглой головкой 3×12, соберите левую верхнюю тягу, следуя инструкции из № 32 (стр. 102, шаги 4–6). Затем прикрепите левую верхнюю тягу к нижнему отверстию на левом заднем кулаке.



**12** На фото показан результат данного этапа сборки. Удостоверьтесь, что все собрано правильно и точно, и проследите за тем, чтобы рычаги задней части подвески двигались свободно.



# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



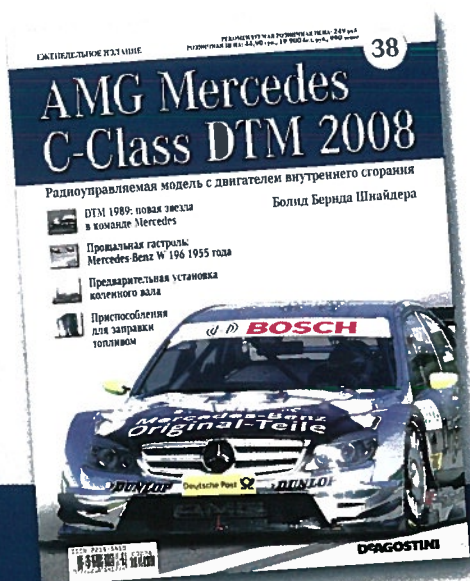
Мы займемся сборкой задней части подвески нашего радиоуправляемого болида AMG Mercedes С-класса DTM 2008.





# В следующем выпуске

Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 38)  
и коленный вал.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В 1989 году заводская команда

Mercedes подписала контракт с действующим чемпионом DTM Клаусом Людвигом.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 1955 году «серебряные стрелы» одержали несколько блестящих побед, а Фанхио

вновь стал чемпионом Формулы-1.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы познакомимся с устройством коленного вала и установим его в картер.

## АВТОМОДЕЛИЗМ СОВЕТЫ



Для заправки топливом радиоуправляемой модели используют специальную бутылочку или заправочный пистолет.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00037