

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM 1989: новая звезда
в команде Mercedes

Болид Бернда Шнайдера



Прощальная гастроль:
Mercedes-Benz W 196 1955 года



Предварительная установка
коленного вала



Приспособления
для заправки
топливом



ISSN 2218-5410



00038

9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

38

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

В 1989 году Mercedes-Benz подписал контракт с Клаусом Людвигом, действующим чемпионом DTM. Людвиг отлично начал свой дебютный сезон в заводской команде Mercedes, одержав пять побед на новом 190 E 2.5-16 Evolution.

101-104

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Сезон 1954 года закончился для Mercedes-Benz настоящим триумфом: лучший пилот команды Хуан Мануэль Фанхио стал чемпионом мира в гонках Формулы-1. Но после окончания соревнований команде Mercedes пришлось на несколько лет уйти из автоспорта.

131-134

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили стальную деталь сложной формы – коленный вал. Мы проведем предварительную установку коленного вала, чтобы понять, как он располагается внутри картера двигателя.

123-124

АВТОМОДЕЛИЗМ. СОВЕТЫ

Топливная смесь для заправки радиоуправляемых моделей легко воспламеняется, поэтому обращаться с топливом следует с особой осторожностью, используя специальные приспособления для заправки – бутылочку и заправочный пистолет.

93-94



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №38, 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 ИИД 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 Паблишинг», 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 15.07.2010 г.

БЕЛАРУСЬ

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

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

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

Отпечатано в типографии:
Deaprinting – Officine Grafiche Novara 1901 Spa,
Corso della Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.
Тираж: 65 000 экз.

ООО «Де Агостини», 2011
ISSN 2218-5410

ВНИМАНИЕ! Модель «AMG Mercedes C-класса DTM 2008» не является игрушкой и не предназначена для детей младше 14 лет. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Дата выхода в России 23.08.2011

Сезон DTM 1989 года: новая машина и новая звезда в команде звезд

Зимой 1989 года Mercedes-Benz подписал контракт с чемпионом DTM Клаусом Людвигом. Уроженец Райнланда в своем дебютном сезоне в команде AMG завоевал пять побед на новом Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution.



Первым значительным успехом Mercedes-Benz в 1989 году стало заключение контракта с Клаусом Людвигом, действующим чемпионом DTM. Людвиг завоевал чемпионский титул в предыдущем сезоне, выступая на Ford Sierra Cosworth. Контракт знаменитого гонщика с заводской командой был подписан зимой, во время перерыва в состязаниях.

С приходом Людвига команда AMG, которая с конца 1988 года занималась

разработкой новых гоночных автомобилей Mercedes-Benz, сделала серьезную заявку на победу.

Обновленный состав

Интуиция не подвела Клауса Людвига: выступая на болидах со звездой на капоте, он дважды завоевывал звание чемпиона и даже получил уважительное

Клаус Людвиг на AMG Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution лидировал на протяжении всей гонки на аэродроме Майнц-Финтен. Но в конечном счете победил его коллега по команде Курт Тийм (третий на фото).

прозвище «король Людвиг». Уроженец Райнланда отлично начал свой дебютный сезон в команде Mercedes, одержав пять побед, но затем вынужден был взять тайм-аут из-за болезни и в итоге смог занять лишь одиннадцатое место в общем зачете.

DTM 1989



Первое место
Роберто Равалья (Италия)
BMW M3
285 очков



Место	Пилот	Машина	Очки
2.	К. К. Нидзвидц (D)	Ford Sierra Cosworth	274
3.	Ф. Жируа (F)	BMW M3	265
4.	К. Тиим (DK)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	237
5.	С. Соупер (GB)	BMW M3	233
6.	М. Ройтер (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	214
7.	Дж. Чекотто (YV)	BMW M3	206
8.	А. Хегер (D)	BMW M3	175
9.	Дж. Бранкателли (I)	Ford Sierra Cosworth	162
10.	Р. Аш (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	161
11.	К. Людвиг (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	155
12.	Д. Снобек (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	150
13.	Ф. Била (D)	Ford Sierra Cosworth	135
14.	А. Кудини (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	132
15.	Д. Квестер (A)	BMW M3	127
16.	Дж.-М. Мартин (B)	BMW M3	103
17.	Й. ван Оммен (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo	89
18.	А. Ферте (F)	Ford Sierra Cosworth	84
19.	М. Эстрайх (D)	Opel Kadett GSi 16V	79
20.	О. Мантей (D)	BMW M3	57

Клаус Людвиг был не единственным новым пилотом команды из Штутгарта. В составе Mercedes появился подающий надежды молодой автогонщик Мануэль Ройтер. Вместе с вице-чемпионом DTM Роландом Ашем он вышел на старт в команде Mass/Schons на автомобиле Mercedes 190 E 2.3-16 и к концу сезона занял шестое место в общем зачете, набрав 216 очков. Кроме того, в этом сезоне Ройтер вместе с владельцем команды и бывшим пилотом Формулы-1 Йохеном Массом выиграл престижную гонку «24 часа Ле-Мана». За команду из Штутгарта выступали и такие опытные пилоты, как Курт Тиим и Роланд Аш.

Но были и потери: экс-чемпион мира по мотоспорту Джонни Чекотто перед началом сезона перешел в BMW.

Выступая на M3 в команде Schnitzer, Чекотто вместе с итальянцем Роберто Равалья стал одним из основных соперников армады Mercedes-Benz.

Новая марка выходит на старт

Внимание болельщиков в преддверии сезона привлекала не только череда трансферов, но и появление в кузовном чемпионате марки Opel. Команда из Рюссельхайма вышла на старт на автомобилях Kadett GSi. Мощность «малышки», предназначенной для участия в DTM, была примерно на 60 л.с. меньше, чем у болидов BMW или Mercedes (не говоря уже о турбированных



Курт Тиим (слева) побеждает в Нюрнберге несмотря на перелом руки. Его поздравляет Клаус Людвиг (в центре).

автомобилях Ford), зато она весила всего 800 кг.

Несмотря на недостаток мощности, Маркусу Эстрайху на переднеприводном болиде дважды удалось попасть в первую десятку.

Дебют Opel показал, насколько престижным считалось участие в кузовном чемпионате. Иногда число стартовых заявок превышало допустимое количество автомобилей на той или иной кольцевой трассе. В таком случае 16 самых быстрых пилотов проходили квалификацию сразу после первого тренировочного заезда, остальные сражались за оставшиеся стартовые позиции в отдельной гонке, проводившейся в субботу во второй половине дня.

Сезон 1989 года превратился в захватывающее сражение между марками Mercedes-Benz и BMW. Мюнхенцам удалось заключить контракт с настоящей звездой — Роберто Равалья, чемпионом мира в кузовных гонках. Равалья оправдал ожидания и уже в первой гонке сезона на бельгийской трассе Зольдер одержал победу в обоих заездах.



16 апреля 1989 года, Хоккенхаймринг, автоспортивный фестиваль. Первая победа Mercedes-Benz в новом сезоне. В первом же заезде Клаус Людвиг на AMG Mercedes-190 E 2.3-16 показал конкурентам, кто настоящий чемпион.

Уже в следующей гонке Клаус Людвиг нанес ответный удар. Победа в первом заезде на Хоккенхаймринге досталась ему и AMG-Mercedes. Однако вторую гонку выиграл Чекотто, бывший коллега Людвига, пересевший за руль BMW.

Дуэль с BMW

Остальные гонки сезона проходили в том же духе. Чтобы увеличить шансы на победу, AMG к четвертой гонке усовершенствовал свой болид. Казалось, что Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 1 — это значительный шаг вперед. В гонке на аэродроме Майнц-Финтен Роланд Аш (победитель первого заезда) и Курт Тиим (победитель второго

заезда) не оставили конкурентам никаких шансов.

На пятом этапе сезона DTM 1989 года Клаус Людвиг и Мануэль Ройтер выступали на «заряженных» Baby-Benz. Однако модернизированный в срочном порядке «сто девяностый» потерпел поражение на берлинской трассе Аvus. Победителями стали Роберто Равалья и Клаус Нидзвидц (Ford Sierra Cosworth).

Пилотам Mercedes достались третье и четвертое места. Дуэль марок превратилась в битву троих, когда в спор вмешался Ford, подтвердивший свою заявку на победу двойным успехом в состязаниях на Нюрбургринге.

Зато в следующей 200-мильной гонке на сложной городской трассе Норисринг в Нюрнберге Курт Тиим показал, чего стоит команда AMG. В первом заезде датчанин задел гору покрышек

Годом раньше — соперники, а сегодня — товарищи по команде: датчанин Курт Тиим (слева) и Клаус Людвиг. Во время зимнего перерыва действующий чемпион DTM сменил Ford на Mercedes. Людвиг как будто предвидел, что по окончании сезона 1989 года марка Ford уйдет из чемпионата DTM.



и сломал правую руку, ударившись о рулевое колесо. Но несмотря на сильную боль, «датскому динамиту» Курту Тииму удалось вырвать победу на получившей серьезные повреждения машине. Правда, во втором заезде ему все-таки пришлось сдаться — вышел из строя бензонасос. И хотя в этой гонке победа досталась Ford, Тиим удостоился аплодисментов зрителей, оценивших его мужество и боевой дух.

На исходе сезона 1989 года пробил час звезды Mercedes Клауса Людвига. После вынужденного перерыва, вызванного болезнью, он сделал великолепный рывок к финишу.

В гонке на аэродроме Дипхольц и в Гран-при туринговых автомобилей на Нюрбургринге Людвиг одержал

четыре победы подряд, оправдав надежды команды.

Впечатляющие итоги

В последней гонке сезона на Хоккенхаймринге Клаус Нидзвидц на Ford Sierra Cosworth завоевал победу в обоих заездах. Эта гонка стала «финальным аккордом» для команды Ford: в 1990 году национальный комитет по автоспорту запретил участие в DTM автомобилями с турбированными двигателями, поскольку не было возможности уравнивать шансы турбированных и атмосферных агрегатов. Команде Ford пришлось уйти из чемпионата DTM.

Во второй половине сезона на верхнюю ступеньку пьедестала поднимались только пилоты Ford и Mercedes-Benz (за исключением одной гонки), в то время как гонщики BMW постепенно набирали очки. В итоге в общем зачете победил Роберто Равалья, стабильно лидировавший по очкам на протяжении всего сезона.

Победа BMW не испортила впечатления от красивого выступления команды Mercedes: наибольшее число побед в сезоне — восемь! — одержали пилоты на гоночной версии Mercedes-Benz 190. Казалось, завоевать звание чемпиона — это всего лишь вопрос времени.

14 мая 1989 года, аэродром Майнц-Финтен. Роланд Аш на пути к победе в премьерной гонке на Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 1.





Триумф 1955 года: Фанхио становится двукратным чемпионом Формулы-1 на Mercedes-Benz W 196

В 1955 году «серебряные стрелы» Mercedes пятнадцать раз выходили на старт международных Гран-при и двенадцать раз становились победителями. Но после окончания триумфального сезона штуртгартцы вынуждены были на несколько лет покинуть автоспорт.

Для спортивного подразделения Mercedes-Benz сезон 1954 года закончился настоящим триумфом: Хуан Мануэль Фанхио, лучший гонщик в команде Альфреда Нойбауэра, стал чемпионом мира. «Дон Альфредо» рассчитывал, что и в следующем году марка Mercedes удержит звание чемпиона в гонках Формулы-1. Чтобы усилить команду, Нойбауэр пригласил нового пилота, на которого он возлагал большие надежды – Стирлинга Мосса. Молодой

британец не сразу принял предложение Mercedes, но в конце концов согласился с условиями, содержащимися в проекте договора.

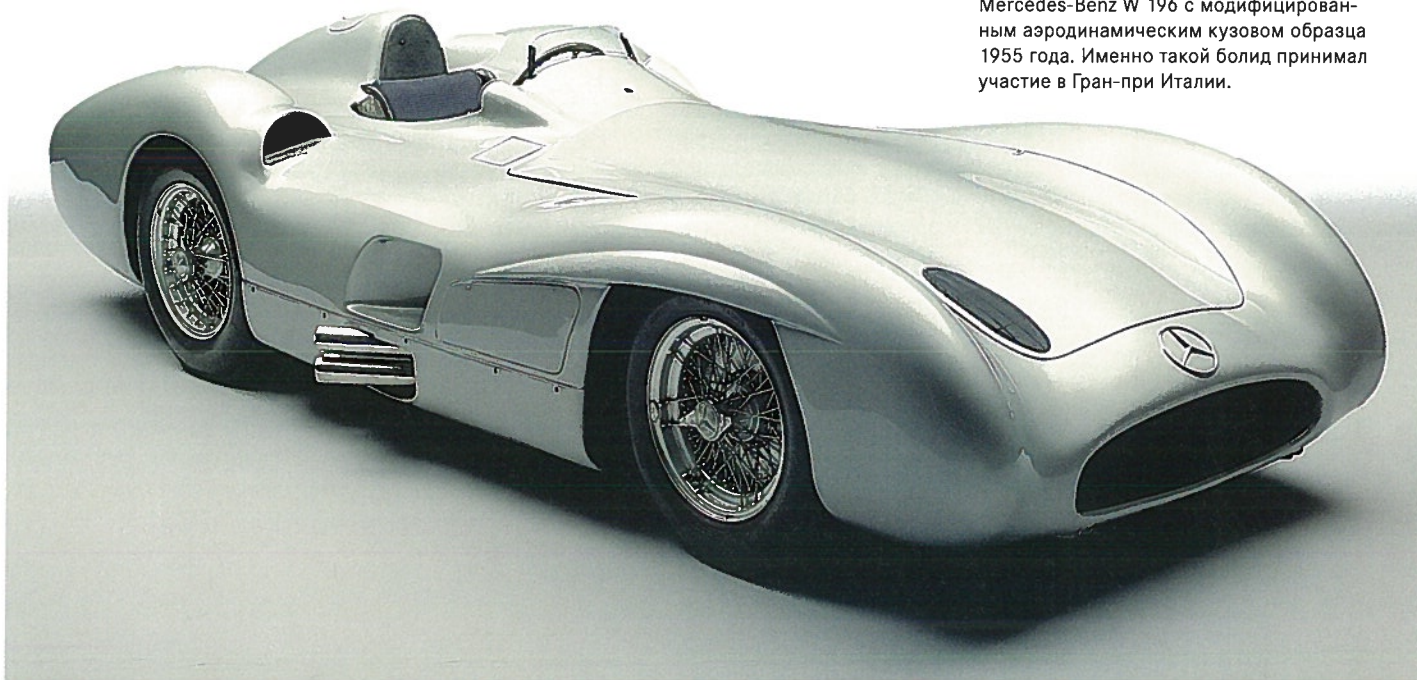
В 1955 году изменения коснулись не только состава, но и автомобилей команды Mercedes-Benz. 8-цилиндровый рядный двигатель, мощность которого теперь достигала 290 л.с., получил новый впускной коллектор с укороченными до 226 мм впускными патрубками, позволявшими лучше расположить инжекторы в камере сгорания.

Меньше топлива, меньше остановок

Из-за изменения впускного тракта в правой части капота появилась выпуклость овальной формы, заметно отличавшая автомобиль 1955 года от предыдущей модели.

У Mercedes-Benz W 196 в модификации R с открытыми колесами горб на капоте был еще заметнее, чем у болида

Mercedes-Benz W 196 с модифицированным аэродинамическим кузовом образца 1955 года. Именно такой болид принимал участие в Гран-при Италии.





ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ W 196 1955 года для Формулы-1

ДВИГАТЕЛЬ: 8-цилиндровый рядный M 196, установленный с наклоном влево под углом 53°, два клапана на цилиндр, четыре верхних распределительных вала, клапаны, установленные под углом 45°, управляемые двумя кулачками каждый

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ: 76×68,8 мм

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2496 см³

МОЩНОСТЬ: 290 л.с. при 8500 об/мин

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

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 12,0:1

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ: 10-опорный (на роликовых подшипниках)

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 и дополнительного электронасоса; расход топлива 27–40 л на 100 км, 2,5 л масла на 100 км

ЗАЖИГАНИЕ: высоковольтное зажигание от двойного магнето Bosch MZ/ZJ 08 R; две свечи зажигания Bosch 290 T1 на цилиндр, автоматическая регулировка зажигания, без аккумуляторной батареи, без генератора, внешний стартер

ПРИВОД: многодисковое сухое сцепление; 5-ступенчатая механическая коробка передач, привод на задние колеса, переключение с помощью кулисы; передаточные числа коробки передач: I. 2,4, II. 1,75, III. 1,43, IV. 1,07; V. 0,89 (поперечно); главная передача — от 2,167 до 3,154:1

ШАССИ: стальная трубчатая пространственная рама с открытым одноместным кузовом

(W 196 с закрытыми колесами и W 196 R с открытыми колесами)

ТОРМОЗА: двухконтурная гидравлическая тормозная система, педаль тормоза, действующая на передние и задние колеса, тормоза барабанного типа с внутренними колодками, у некоторых автомобилей — смещенные к центру кузова, усилитель тормозов; легкосплавные барабаны (Alfin) с четырьмя колодками, внутренний диаметр передних барабанов 330 мм, задних — 275 мм; без ручного тормоза

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

ПОДВЕСКА КОЛЕС: впереди — на двойных треугольных рычагах с шаровыми шарнирами у ступиц колес и винтовыми пружинами, гидравлическими телескопическими амортизаторами и торсионным поперечным стабилизатором; сзади — независимая подвеска колес, двутавровый профиль с центральным креплением полуосей под дифференциалом, торсионы, гидравлические амортизаторы; угол развала сзади механически регулируется пилотом (в зависимости от уровня топлива в баке)

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

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: колесная база 2150, 2200 и 2350 мм, колея передняя/задняя 1330/1358 мм, общие габариты 4160×1680×1020 мм (длина W 196 R — 4100 мм)

СУХАЯ МАССА: снаряженная масса от 640 (с короткой базой, модификация для Монако) до 829 кг (с длинной базой)

МАССА ДВИГАТЕЛЯ: 204 кг

ТОПЛИВНЫЙ БАК: до 265 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: более 300 км/ч

В 1954–1955 годах было построено 15 экземпляров W 196.

с аэродинамическим кузовом и закрытыми колесами, который в 1955 году выходил на старт всего один раз. Изменилась и передняя часть кузова: молдинг перед воздухозаборным отверстием исчез, зато над ним теперь красовалась звезда Mercedes.

Модифицированные впрысковые двигатели расходовали меньше топлива — от 27 до 33 л на 100 км. Только один раз замер показал расход в 45 л на 100 км.

Снижение расхода топлива при увеличении мощности должно было привести к сокращению количества остановок для дозаправки. Пилотов хорошо проинструктировали: они не должны были раскручивать двигатель более чем на 8500 об/мин. В виде исключения разрешалось на три секунды увеличить обороты до 9500 об/мин. В действительности на протяжении всего сезона лишь однажды пилоту пришлось раскрутить двигатель до 9250 об/мин.



Маленькая ошибка с серьезными последствиями

Дебют модифицированного W 196 состоялся 16 января 1955 года в Гран-при

Гран-при Италии, 11 сентября 1955 года. Фанхио (№18) первым проходит новый поворот в Монце, за ним следуют Стирлинг Мосс (№16) и Карл Клинг (№20) на W 196 R с открытыми колесами.

Аргентины. Колесная база болидов была уменьшена на 15 см, что позволило снизить их вес на 30 кг. Именно на такой машине аргентинец Фанхио одержал победу у себя на родине. К стартовой гонке европейского сезона в Монако «серебряные стрелы» Mercedes получили новую подвеску. Тормоза снова располагались как обычно — у колес, без смещения к центру кузова, что позволило уменьшить колесную базу, составлявшую теперь 2150 мм.

Интересно, что на этот уникальный ярко-синий грузовик для перевозки гоночных болидов был установлен двигатель от Mercedes 300 SL и некоторые детали этой модели. Автомобиль, разогнавшийся до 160 км/ч, использовался для срочной доставки запасных болидов к месту проведения гонок.

Еще одной новинкой был гидравлический усилитель тормозов: сначала инженеры оснастили такой системой машину Стирлинга Мосса, а затем и другие болиды. Редукционный клапан предотвращал блокировку колес при слишком сильном нажатии педали тормоза.

В гонке, проходившей в Монако, Фанхио и Мосс выступали на новых облегченных болидах с укороченной базой. Для улучшения развесовки по осям двигатель «боевой машины» Фанхио был смещен на несколько сантиметров вперед: аргентинец весил гораздо больше, чем маленький худой англичанин и третий пилот Андре Симон. Их автомобили по всем параметрам превосходили конкурентов, поэтому уверенной победе Mercedes, казалось бы, ничто не мешало. Тем не менее, все три W 196 стали жертвой одного и того же крошечного дефекта в приводе клапанов.

В следующих соревнованиях — на Гран-при Бельгии в Спа-Франкоршам — Фанхио и Мосс одержали безоговорочную двойную победу. В гонках Гран-при Голландии в Зандворте аргентинец и британец снова были победителями.

Убедительная победа Mercedes

Во время Гран-при Англии в Эйнтри команда Mercedes-Benz выступала на пяти машинах, среди которых была одна

резервная. На этом болиде Джон Фитч, новый водитель-испытатель, прошел всю дистанцию гонки в испытательных целях. То же самое было сделано в Спа и в Зандворте — после неудачи в Монако руководство команды старалось предотвратить возможные поломки. В Эйнтри первым пришел Мосс, слегка опередив Фанхио. Карл Клинг и итальянец Пьеро Таруффи, еще один новый пилот в команде, заняли третье и четвертое места. Впервые за многие годы участия в Гран-при команда Mercedes-Benz добилась столь впечатляющих успехов.

Пьеро Таруффи был намного старше своих коллег — он родился в 1906 году. Его карьера началась в заводских командах Alfa Romeo, Ferrari и Lancia. В 1952 году Таруффи занял третье место в чемпионате мира, в 1954-м победил в гонке Тарга Флорио, а в 1955-м одержал победу в Жиро ди Сицилия.

Гран-при Германии 1955 года был отменен из-за тяжелой аварии в Ле-Мане (более подробно об этом событии будет рассказано в одном из следующих номеров) — у организаторов не было другого выхода. В результате этого

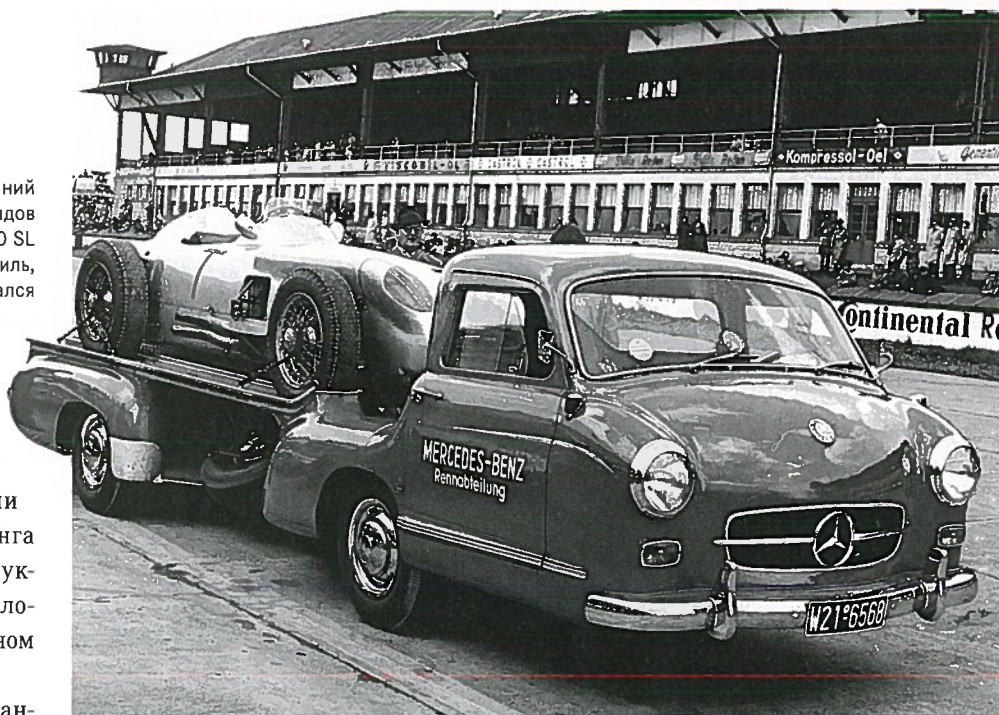
трагического происшествия штутгартцы были вынуждены уйти из автоспорта, но прежде «серебряным стрелам» удалось блеснуть еще один раз.

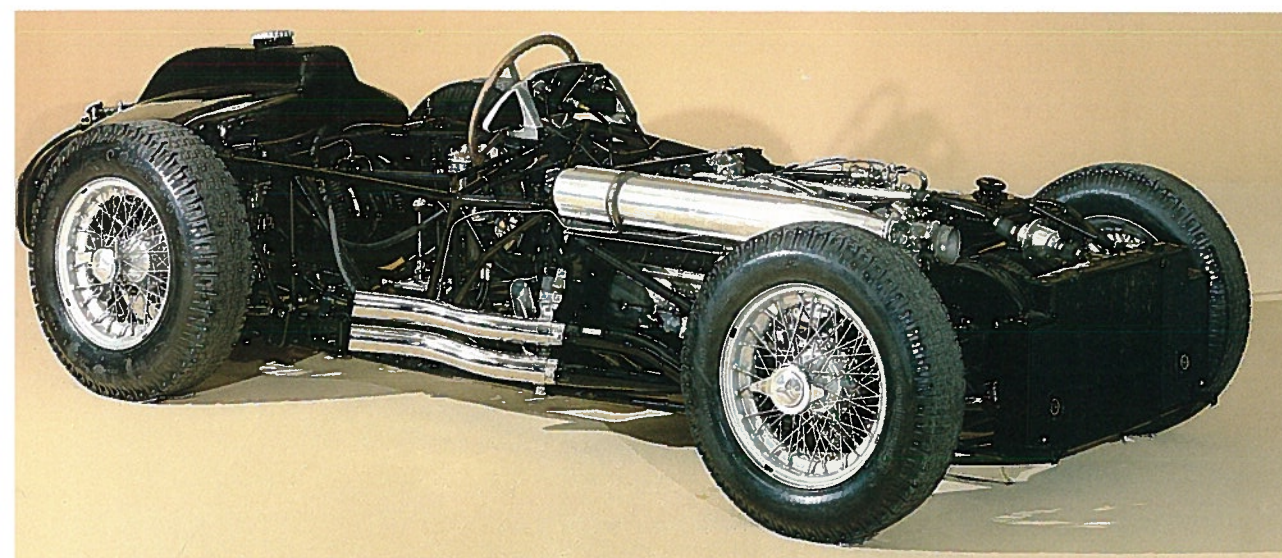
Последнее выступление Mercedes-Benz W 196 состоялось 11 сентября на Гран-при Италии в Монце. В тренировочном заезде на новой высокоскоростной овальной трассе с крутым виражом Нойбауэр выставил две машины с закрытыми колесами, средней базой и расположенными снаружи тормозами, а также третий болид с длинной базой. Поскольку этот автомобиль оказался самым быстрым, руководитель команды доверил его Фанхио.

В последнюю минуту был готов еще один болид с длинной базой: его перевезли через Альпы ночью на новом специальном грузовике с двигателем от 300 SL. Эту машину доверили Таруффи.

Прощание с W 196

Выступая на Mercedes-Benz W 196, аргентинец Фанхио и итальянец Таруффи





Техника «в чистом виде» — W 196 образца 1955 года со снятым кузовом. Этот автомобиль — результат многолетнего труда инженеров Daimler-Benz. Работы начались еще в 1934 году с создания модели W 25.

принесли команде двойную победу. Из-за прогорания поршня Стирлингу Моссу пришлось сдать, как когда-то в Реймсе, а Карл Клинг за пять дней до своего 45-летия сошел с трассы в результате поломки коробки передач. Разумеется, он рассчитывал, что его прощальное выступление в Формуле-1 будет более успешным.

С 16 июня 1955 года, когда произошла авария в Ле-Мане, пилоты выступали на «серебряных стрелах» с гораздо меньшим энтузиазмом: они знали, что совет директоров Daimler-Benz AG на своем заседании принял решение о прекращении разработок автомобилей для участия в Гран-при. Были прерваны все серии испытаний, касавшиеся технических новинок, которые должны были увидеть свет в следующем сезоне.

Когда в конце 1955 года гоночные болиды, укрытые белыми полотнами, торжественно отправили в заводской музей, мало кто верил, что Daimler-Benz окончательно уходит из Формулы-1.

Действительно, в 1956 году высказывалась идея о том, чтобы выступить, например, в Индианаполисе (США) в гонке на 500 миль. Однако предварительные расчеты показали, что такое «приключение» обойдется в несколько миллионов марок. К тому же

возобновление участия «формульных» автомобилей в гонках после принятия решения о прекращении выступлений подорвало бы доверие к компании Daimler-Benz.

В 1955 году Фанхио снова победил в чемпионате мира (в 1956-м он повторил свой успех на автомобилях Lancia/Ferrari, а в 1957-м — на Maserati). 15 звезд Mercedes-Benz принесли команде 12 побед, в том числе семь двойных, одну тройную и одну четверную. Достойный итог сезона!

Только легковушки

Выступая по случаю последнего чествования победителей — пилотов заводской команды, член совета директоров доктор Фриц Наллингер назвал причиной прекращения дальнейших разработок спортивных машин не трагедию в Ле-Мане, а двойную нагрузку на опытно-конструкторский отдел. Теперь конструкторы компании должны были максимально сосредоточиться на создании легковых машин.

Стирлинг Мосс в Гран-при Монако (Гран-при Европы) 22 мая 1955 года. Из-за дефекта в приводе клапанов ни один из болидов Mercedes-Benz не смог закончить гонку.



Предварительная установка КОЛЕННОГО ВАЛА

Ваша радиоуправляемая модель снабжена мощным двухтактным двигателем внутреннего сгорания. Сердцем двигателя является коленный вал, преобразующий линейное движение поршня во вращательное.

С этим выпуском вы получили коленный вал — стальную деталь сложной формы. Мы проведем предварительную установку коленного вала, чтобы понять, как он располагается внутри картера двигателя.

Сборку двигателя следует проводить с максимальной аккуратностью и на идеально чистой поверхности.

По завершении сборки поместите картер и коленный вал в сборе в пластиковый пакетик и запечатайте его, чтобы уберечь деталь от грязи и пыли.

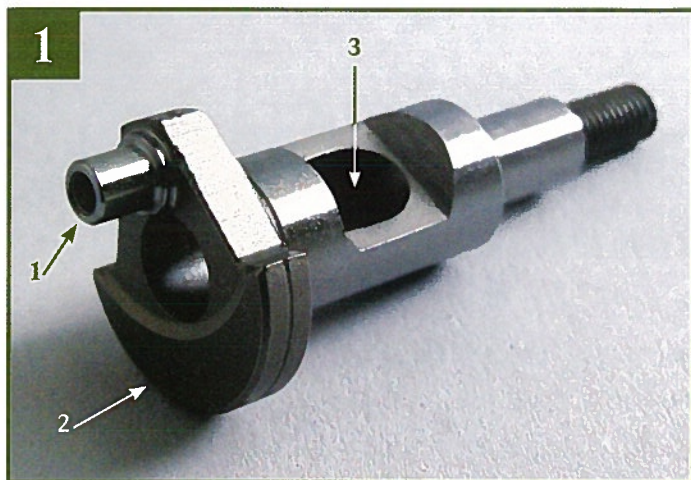
1 Коленный вал

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

- РУЛОН БУМАЖНОГО СКОТЧА

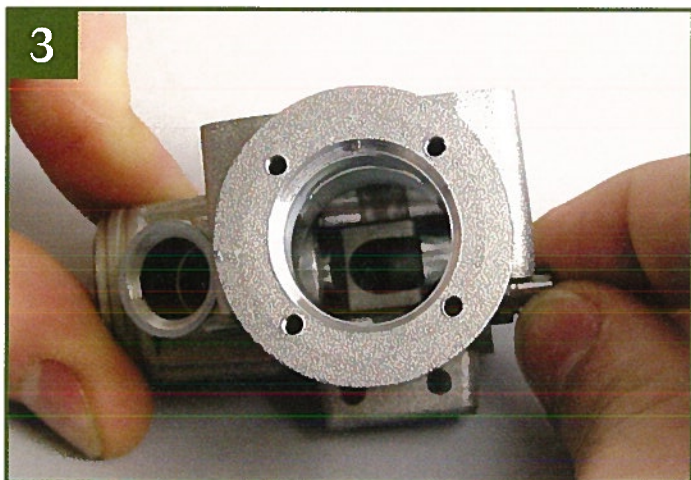




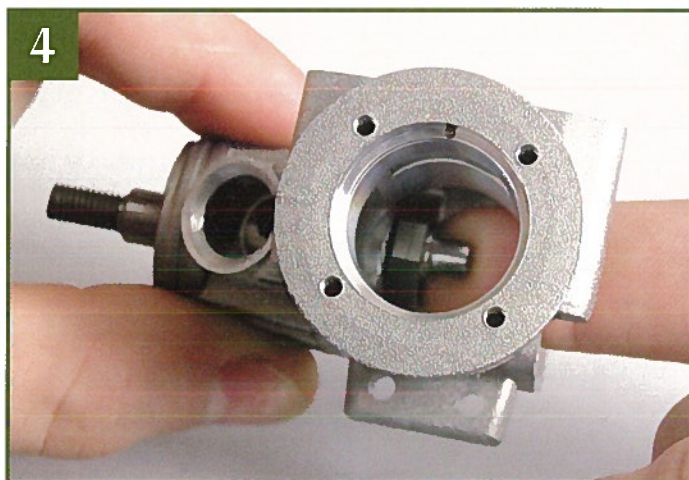
1 Основные части коленного вала: шейка (1), противовес (2) и впускное отверстие для топливной смеси (3).



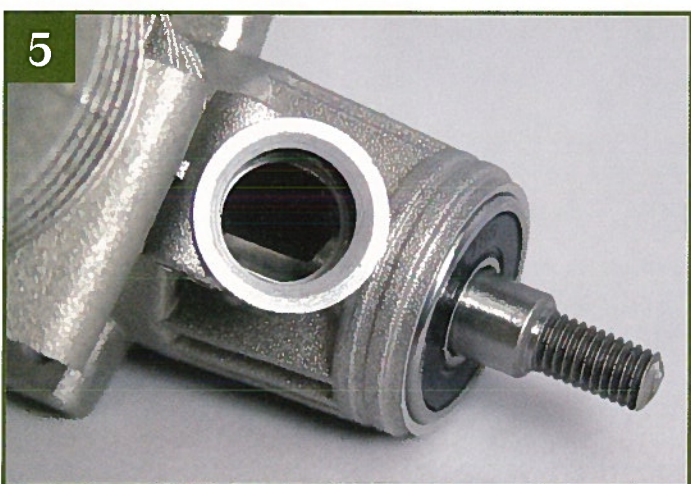
2 Возьмите картер двигателя из № 35 и вставьте коленный вал в отверстие картера с задней стороны.



3 Проталкивайте коленный вал до тех пор, пока он не упрется в передний подшипник. Работайте осторожно: все соединения должны быть точными.



4 Проведите коленный вал через передний подшипник. Конец вала с резьбой выйдет из картера.



5 Вращая коленный вал, посмотрите в отверстие карбюратора. Вы должны увидеть впускное отверстие для топлива.



6 Замотайте конец коленного вала с резьбой малярным скотчем, чтобы не дать валу выпасть.

Приспособления для заправки: бутылочка с топливом и заправочный пистолет

Для безопасной заправки топливом радиоуправляемой модели используют специальную бутылочку или заправочный пистолет. Эти приспособления помогают быстро заполнить бак и точно дозировать количество топлива, предотвращая его попадание на детали модели.

Обращаться с топливом для радиоуправляемых моделей следует с особой осторожностью. Топливная смесь легко воспламеняется, ее пары в больших количествах ядовиты, а пламя при сгорании практически не заметно. Продажа топлива детям и подросткам запрещена.

Не заправляйте радиоуправляемую модель в закрытых помещениях, поскольку в процессе заправки выделяются опасные для здоровья пары. Бак нужно заправлять топливом уже на гоночной трассе.

Бутылочка: устройство и использование

Топливная смесь продается в металлических или пластмассовых канистрах объемом 2,5 и 5 л, устойчивых к воздействию топлива. Перед заправкой топливо необходимо перелить из канистры в меньшую емкость – бутылочку.

Как и многие большие канистры, заправочная бутылочка изготавливается из пластмассы, не растворяющейся под воздействием компонентов топливной смеси.

Бутылочки выпускаются объемом от 250 до 500 мл. В верхней части бутылочки сделано небольшое заливное отверстие, на которое нанесена резьба для навинчивания фитингов.

Топливная бутылочка незаменима для заправки радиоуправляемой модели. Объем бутылочек варьируется от 250 (справа) до 500 мл (слева). Фитинги могут отличаться диаметром и способом фиксации.



Заправка топлива в бутылочку. Снимите резиновую пробку с фитинга, для удаления воздуха сожмите бутылочку. Теперь вставьте фитинг в канистру и разожмите бутылочку: за счет образовавшегося вакуума она заполнится топливом.



Фитинги изготавливаются из алюминия или пластмассы. Их верхняя часть имеет изогнутую форму.

Фитинг облегчает заполнение топливного бака. В верхней части фитинга установлена съемная резиновая пробка, предотвращающая вытекание топлива и выделение вредных паров.

Заправка бутылочки и топливного бака

Перед заправкой модели необходимо залить топливо в бутылочку. Для этого снимите с фитинга бутылочки резиновую пробку и отверните крышку канистры. Переверните бутылочку фитингом вниз и сожмите ее. Погрузите фитинг в канистру с топливом. Как только вы разожмете бутылочку, она начнет заполняться. Переверните бутылочку и повторите рабочие операции до ее полного заполнения. Использование бутылочки значительно

Заправляемся профессионально

Понятно, что во время гонки все должно происходить быстрее. Чтобы сэкономить несколько ценных секунд и получить преимущество перед соперниками, некоторые моделисты-профессионалы используют заправочный пистолет. При дозаправке такой пистолет выстреливает топливо под давлением в бак, что позволяет заправить машину гораздо

быстрее. После каждой заправки пистолет необходимо снова заряжать.



облегчает заправку. Нужно правильно выбрать размер фитинга — он должен легко входить в отверстие топливного бака. Чтобы топливо начало переливаться в бак, необходимо сжать бутылочку.

Вначале установите бутылочку прямо и снимите резиновую пробку с фитинга. Теперь откройте крышку заливной горловины и вставьте фитинг

внутри топливного бака. Изогнутый конец должен быть направлен вверх. Не касайтесь двигателя и выпускной системы — они могут быть горячими.

Опустив фитинг внутрь бака, слегка сожмите бутылочку, чтобы топливо начало поступать в бак. Следите за уровнем топлива. Когда топливо перестанет поступать, полностью разожмите бутылочку, чтобы уравновесить давление снаружи и внутри. Теперь еще раз сожмите бутылочку. Повторяйте процедуру, пока бак не заполнится топливом практически до краев.

После этого осторожно извлеките фитинг из топливного бака и отставьте бутылочку в сторону. Следите за тем, чтобы топливо не попало на модель. Теперь установите крышку горловины топливного бака и закройте бутылочку резиновой пробкой. Это предотвратит выход паров топлива. На этом заправка завершена.

Заливая топливо в бак радиоуправляемой модели, не касайтесь горячих деталей. Удерживайте крышку, чтобы заливная горловина оставалась открытой. Вставьте фитинг внутрь бака и слегка сожмите бутылочку с боков.



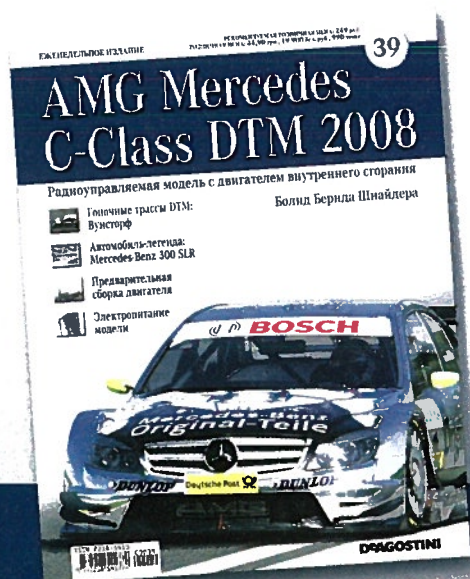
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы проведем предварительную установку коленного вала, чтобы понять, как он располагается внутри картера двигателя.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 39)

и комплект деталей:

- амортизаторное масло
- болт крепления карбюратора
- латунное кольцо
- уплотнительные кольца (2 шт).



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Этапы чемпионата DTM девять раз проходили на военном аэродроме Вунсторф в Нижней Саксонии.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Модель Mercedes-Benz 300 SLR считалась одним из самых быстрых и надежных автомобилей эпохи.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и проведем предварительную сборку двигателя.

АВТОМОДЕЛИЗМ ТЕХНОЛОГИИ



Для обеспечения электропитания гоночной модели можно использовать батарейки или аккумуляторы.

ISSN 2218-5410



00038

9 772218 541774