

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Звезды DTM:
любимец публики Роланд Аш

Болид Бернда Шнайдера



Сезон 1990 года:
дебют Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2



Купе Уленхаута 300 SLR:
самая быстрая служебная машина



Установка тяг



Болид Бернда Шнайдера

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

40

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Роланд Аш занимает четвертое место в списке лучших пилотов кузовного чемпионата. И хотя ему так и не удалось стать чемпионом DTM, он остался в истории как один из самых популярных гонщиков. 107-108

В сезоне 1990 года команда Mercedes на новом Evo 2 отчаянно сражалась с грозными соперниками – мощными болидами Audi V8 quattro. Но чемпионский титул достался пилоту Audi Хансу-Йоахиму Штуку. 109-112

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Настоящей сенсацией сезона 1955 года стала новая служебная машина Рудольфа Уленхаута – закрытое купе 300 SLR, развивавшее скорость до 290 км/ч. Автомобиль получил разрешение передвигаться по дорогам общего пользования. 139-140

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

С этим выпуском вы получили новые детали, относящиеся к системе тяг вашей радиоуправляемой модели. Сегодня мы начнем установку тормозной тяги, тяги газа и рулевых тяг. 127-130



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №40, 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: Наталия 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, укажите в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ №ФС77-39396 от 05.04.2010

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг», Украина
Юридический адрес:
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

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

☎ 8-800-500-8-400

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

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор 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 06.09.2011

Звезды DTM: Роланд Аш

Роланд Аш увлекается гонками туринговых автомобилей уже более 30 лет. В DTM он начал набирать очки в 1984 году. И хотя Аш так и не завоевал чемпионский титул, он вошел в историю кузовного чемпионата как любимец болельщиков и один из самых популярных пилотов DTM.

Роланд Аш занимает четвертое место в списке лучших гонщиков кузовного чемпионата. За свою карьеру в DTM уроженец Тюбингена (Германия) набрал 1141 очко в 173 гонках, а в 1988 и 1993 годах завоевывал титул вице-чемпиона.

Аш стал любимцем публики благодаря высочайшему водительскому мастерству и своей манере держаться: он всегда открыт, скромен и обходителен. Известно, что Аш, едва заканчивалась церемония награждения и поздравление победителей, уже раздавал

автографы болельщикам. Однажды он подарил кому-то из них свою парковочную карточку, предназначенную для водителей и VIP-гостей и гарантировавшую парковочное место вблизи гоночной трассы.

Солидный и практичный

Роланд Аш, получивший в юности профессию автослесаря, в отличие от многих своих коллег никогда не посвящал

себя только автогонкам. На протяжении всей своей гоночной карьеры он оставался владельцем автомобильного салона и автомастерской в городе Аммербух, недалеко от Тюбингена.

Аш начал карьеру в своем родном городе. Во дворе автомастерской, принадлежавшей его родителям, юный Роланд прошел своеобразную «школу водительского мастерства», благодаря

DTM 1989. Роланд Аш уже второй год выступает за команду Mercedes. Он с гордостью демонстрирует свою новую боевую машину — Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution.



РОЛАНД АШ: ПОРТРЕТ

РОДИЛСЯ: 12 октября 1950 года

МЕСТО РОЖДЕНИЯ: Альтинген (недалеко от Тюбингена), Германия

ПЕРВАЯ ГОНКА В ЧЕМПИОНАТЕ DTM:
8 апреля 1984 года

ПОСЛЕДНЯЯ ГОНКА В ЧЕМПИОНАТЕ DTM:
18 июня 2000 года

РЕЗУЛЬТАТЫ В DTM

Гонок: 173

Очков: 1141

Побед: 6

Поул-позиций: 4

Быстрейших кругов: 8

САМЫЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В DTM

Вице-чемпион 1988 и 1993 годов

Шестое место в 1992 и 1994 годах

УЧАСТИЕ В ДРУГИХ СОРЕВНОВАНИЯХ

1987, 1988, 1989, 1991 — первое место в Porsche 944 Turbo Cup

1981 — первое место в германском чемпионате по подъему на гору

1982 и 1983 — германский чемпионат по автогонкам и подъему на гору

1984 — второе место в германском чемпионате Racing Trophy



Юбилейная победа

которой уже в первых региональных гонках привлек к себе внимание соперников.

А уже совсем скоро Роланд Аш заставил говорить о себе всю страну: в 1981 году он стал чемпионом Германии по подъему на гору, опередив самого Бернда Шнайдера. Переход в DTM стал логичным продолжением карьеры после серии побед в гонках по горным дорогам.

Роланд Аш впервые выступил в DTM в 1984 году. В сезоне 1985 года 24-летний пилот на Ford Mustang занял третье место в третьем этапе чемпионата, проходившем на берлинской трассе Авус. В 1988-м состоялось долгожданное «бракосочетание» Рональда Аша и Mercedes-Benz. Этот союз оказался счастливым.

Звездный час Роланда Аша: двойная победа в гонке на автодроме Авус в 1993 году.

После удачного выступления: сияющий Роланд Аш победил в первом заезде гонки на аэродроме Майнц-Финтен 14 мая 1989 года.

Майнц-Финтен, он завоевал свою первую победу в DTM.

Еще пять раз Аш поднимался на верхнюю ступень пьедестала, в том числе три раза в сезоне 1993 года — в Дипхольце и в обоих заездах на берлинском Авусе. Этот год считается самым успешным в карьере Роланда Аша не только потому, что он снова завоевал титул вице-чемпиона. Его последняя победа на трассе Авус одновременно стала 50-й по счету победой Mercedes 190 E.

В 1995 году Аш перешел в германский супертуристовый чемпионат (STW), где он также вошел в число лучших пилотов. В 2000 году на Audi TT он принял участие в одном из этапов DTM в качестве гостя.

Вполне возможно, что фамилия Аш снова зазвучит в чемпионате DTM, ведь Роланд Аш передал свой талант по наследству сыну Себастьяну, который в 2008 году стал чемпионом кубка Seat и сейчас выступает в кубке Porsche Carrera Cup. Возможно, скоро мы увидим его и в германском кузовном чемпионате.



В неравной борьбе: Mercedes 190 E 2.5-16 сезона 1990 года

После запрета в 1990 году мощных турбированных двигателей Ford на арене появился новый грозный соперник – Audi V8 quattro. Клаус Людвиг и команда Mercedes отчаянно сражались за победу. И все-таки чемпионский титул достался пилоту Audi Хансу-Йоахиму Штуку.

В преддверии сезона 1990 года началась «игра наперегонки»: Opel заменил тюрингового малыша Kadett большим Omega, а место Ford в популярном кузовном чемпионате заняла марка Audi.

Тех, кто предполагал, что после запрета двигателей с турбонаддувом шансы всех участников уравниются, ждало разочарование.

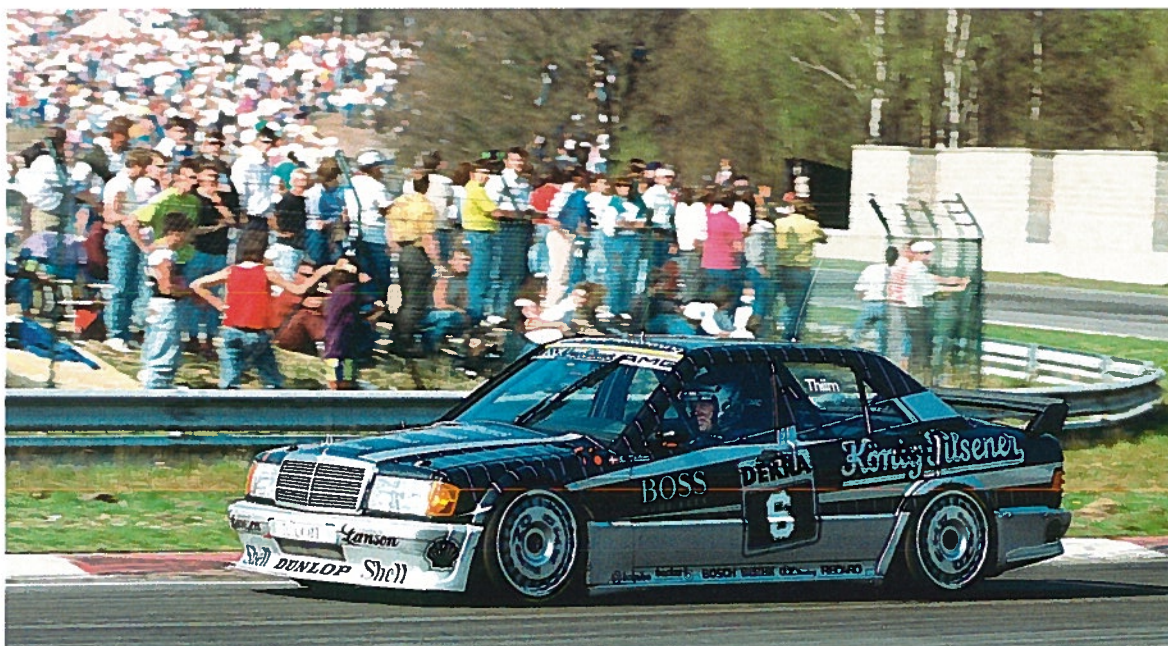
Мощный V8 quattro

Чтобы открыть Audi дверь в DTM, команде из Ингольштадта разрешили выступать на машинах с двигателем V8 рабочим объемом 3,6 л против болидов соперников с 2,5-литровыми 4-цилиндровыми агрегатами. Кроме того, им

было позволено использовать полный привод. Баварцы на Audi V8 quattro с самого начала вышли на лидирующие позиции в кузовном чемпионате.

Германский кузовной чемпионат и 19 лет назад был «близок к народу». В напряженном финале сезона перед началом гонки в Хоккенхайме на заполненном до отказа автодроме царил атмосфера спортивного праздника, как в финале футбольного чемпионата.





Прекрасное начало сезона: пилот Mercedes Курт Тиим победил на трассе «Бергский лев» в Зольдере в обоих заездах на болиде AMG 190 E 2.5-16 Evolution. Стабильные результаты позволили датчанину отвоевать несколько поулов и одержать победу в Дипхольце. Это была первая победа Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2. Наградой Тииму стало третье место в классификации пилотов и звание лучшего пилота Mercedes.

Большой двигатель V8 позволял развивать высокую скорость на прямых участках, а полный привод помогал разогнаться на выходе из узких поворотов и обеспечивал преимущество в дождь. Попытка восстановить равновесие с помощью весового гандикапа не удалась.

В то время как к началу сезона Mercedes-Benz еще дорабатывал «первую ступень эволюции» — 190 E 2.5-16 Evo 1, искусные специалисты по двигателям из Аффальтенбаха уже занимались тонкой доводкой его более мощного преемника, яркая премьера которого состоялась 16 июня на Северной петле Нюрбургринга.

Продолжение побед Evo 1

В начале сезона Evo 1 продемонстрировал свои бойцовские качества. На автодроме в Зольдере Курт Тиим одержал

уверенную двойную победу, показав соперникам выхлопные трубы. Не отставал от него и Клаус Людвиг: если во втором заезде в Зольдере ему пришлось уступить своему товарищу по команде, то на Хоккенхаймринге «король Людвиг» оказался сильнее.

В первом же заезде гонщик с берегов Рейна завоевал свою первую победу в сезоне-1990. В жесткой борьбе на финише он с преимуществом в 0,31 секунды потеснил Стива Соупера на BMW M3 на второе место.

8 апреля 1990 года. Клаус Людвиг после своего триумфа на фестивале автоспорта в Хоккенхайме. Однако «король Людвиг» не смог повторить свой успех и занял только пятое место в классификации пилотов.

Неудача перед самым финишем явно раззадорила Соупера, и во втором заезде он всеми силами стремился обогнать Клауса Людвига.

Случилось то, что должно было случиться: англичанин грубо вытолкнул Mercedes с трассы. После неудачи Людвиг звездный флаг Mercedes подхватил Курт Тиим, занявший третье место.

И в следующей гонке пилоты Mercedes продолжили борьбу за лидерство, оказывая ожесточенное сопротивление армаде BMW M3, двигатели которых впервые раскручивались до 10 тысяч об/мин, и более мощным Audi V8.

В первом заезде на Нюрбургринге Клаус Людвиг вклинился в ряды BMW, отвоевав четвертое место.



DTM 1989



Первое место
Ханс-Йоахим Штук
(Германия)
Audi V8 quattro
189 очков



Место	Пилот	Машина	Очки
2.	Джонни Чекотто (YV)	BMW M3 Sport Evolution	177
3.	Курт Тиим (DK)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	162
4.	Стив Соупер (GB)	BMW M3 Sport Evolution	152
5.	Клаус Людвиг (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	140
6.	Й. Винкельхок (D)	BMW M3 Sport Evolution	119
7.	Жак Лаффит (F)	BMW M3 Sport Evolution	107
8.	Альффрид Хегер (D)	BMW M3 Sport Evolution	98
9.	Фабьен Жируа (F)	BMW M3 Sport Evolution	94
10.	Франк Била (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	80
11.	Вальтер Рерль (D)	Audi V8 quattro	72
12.	Армин Хане (D)	BMW M3 Sport Evolution	68
13.	Ф. Кройтцпойнтнер (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	50
14.	Йорг ван Оммен (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	42
15.	Эмануэль Пирро (I)	BMW M3 Sport Evolution	36
16.	Роберто Равалья (I)	BMW M3 Sport Evolution	32
17.	Ален Кудини (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	32
18.	Франк Йелински (D)	Audi V8 quattro	30
19.	Франк Шмиклер (D)	BMW M3 Sport Evolution	22
20.	Дитер Квестер (A)	BMW M3 Sport Evolution	20



Будущий семикратный чемпион Формулы-1 Михаэль Шумахер еще в качестве юниора Mercedes в финале сезона на Хоккенхаймринге выступал на Mercedes Benz 190 E 2.5-16 Evo 2.

Во второй гонке этого дня пилоту Mercedes Курту Тииму, занявшему третье место, все же удалось подняться на подиум. Он выступал не так ярко, зато уверенно и стабильно, в результате заняв второе место в классификации пилотов.

Несмотря на эти достойные уважения успехи, стало понятно, что Evo 1 все труднее противостоять сверхмощным и отлично вооруженным соперникам из Ингольштадта. На берлинском автодроме Авус, состоявшем практически из двух поворотов на 180° и двух прямых участков (трасса для состязаний в мощности), недостатки 4-цилиндрового агрегата были особенно заметны. Лучшим пилотом Mercedes на этом этапе стал Курт Тиим, дважды занимавший шестое место.

Двойную победу одержал Ханс-Йоахим «Штрицель» Штук на Audi V8

quattro. Этот успех бывшего пилота Формулы-1 стал первой серьезной зажкой на звание чемпиона DTM.

Снова на подиуме

Следующие гонки проходили на трассах, организованных на аэродромах Майнц-Финтен и Вунсторф. Там Mercedes 190 E 2.5-16 снова продемонстрировал свои преимущества — великолепную маневренность и точную настройку ходовой части. Результатом стало второе место Клауса Людвига (в Майнц-Финтене) и второе место Йорга ван Оммена (в Вунсторфе).

Третье место завоевали пилоты Mercedes Франк Била (оба заезда в Майнц-Финтене) и снова Йорг ван Оммен (в Вунсторфе).

В очередной гонке на Нюрбургринге Mercedes-Benz «перешел на следующую ступень эволюции»: на смену 190 E 2.5-16 Evo 1 пришел более мощный Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2. Курту Тииму и Клаусу Людвигу выпала честь пилотировать новый автомобиль. Оба гонщика прекрасно справились со своей задачей, продемонстрировав потенциал этого болида, на который команда возлагала большие надежды. Уже в дебютной гонке, тренировочном заезде на легендарной Северной петле, они обеспечили себе первую и вторую стартовые позиции. И еще один повод для праздника: во второй гонке в Айфеле Франк Била одержал свою единственную победу на автомобиле Mercedes-Benz.

В последовавших затем «200 милях Нюрнберга» легенда ралли Вальтер Рерль, выступавший в качестве гостя,

занял второе место на Audi V8 quattro. Он долго и уверенно лидировал, но перед финишной прямой позволил вырваться вперед своему товарищу по команде Штуку. Впечатляющий дебют Рерля еще раз показал, что шансы по-прежнему остаются неравными. Клаус Людвиг на Норисринге дважды занимал четвертое место на новом Evo 2, Курт Тиим в гонке на аэродроме в Дипольце буквально вырвал первую победу.

Однако пилоты Mercedes не могли участвовать в борьбе за чемпионский титул. Курт Тиим стал третьим в общем зачете, а Клаус Людвиг — пятым. И все-таки они доказали, что марка Mercedes по-прежнему сильна и не собирается сдавать позиции.

Бывший чемпион мира по ралли Вальтер Рерль выиграл еще один заезд DTM в Дипхольце. Чемпионский титул поделили между собой Ханс-Йоахим Штук и пилот BMW Джонни Чекотто.

Финиш с препятствиями

В последней гонке на Хоккенхаймринге, казалось бы, все предвещало уверенную победу Чекотто. Однако судьба распорядилась иначе: представлявший молодежную команду Mercedes Михаэль Шумахер, которому тогда был 21 год, из-за ошибки при торможении на первом же повороте выбил с трассы лидера, лишив его шансов на чемпионский титул.

В повторном заезде венесуэльцу пришлось стартовать из последнего ряда (в итоге он пробился на одиннадцатое место) и видеть, как Штук выигрывает гонку.

Во втором и решающем заезде товарищи по команде — Вальтер Рерль и Франк Йелински — прикрывали «Штрицеля», выступая в качестве «пилотов сопровождения», тем самым обеспечив ему первый титул чемпиона DTM.

Бескомпромиссная дуэль молодого Михаэля Шумахера. Попав при подтормаживании на скользкий участок, «Шуми» (второй справа) резко затормозил, выбив с трассы не кого-нибудь, а лидера чемпионата Джонни Чекотто. Гонку пришлось начинать заново. Чекотто, оказавшийся на последней стартовой позиции, занял лишь одиннадцатое место, а чемпионом DTM стал Йоахим Штук.





Самый быстрый служебный автомобиль: купе Уленхаута 300 SLR

В последних крупных гонках сезона 1955 года, Гран-при Швеции, на старт вышли два болида Mercedes-Benz SLR. Но не только гоночные Mercedes привлекали к себе внимание публики и прессы. Настоящей сенсацией стала новая служебная машина Рудольфа Уленхаута – купе 300 SLR.

Успех 8-цилиндрового гоночного родстера Daimler-Benz SLR в сезоне 1955 года навел штутгартцев на мысль построить аналогичный закрытый автомобиль.

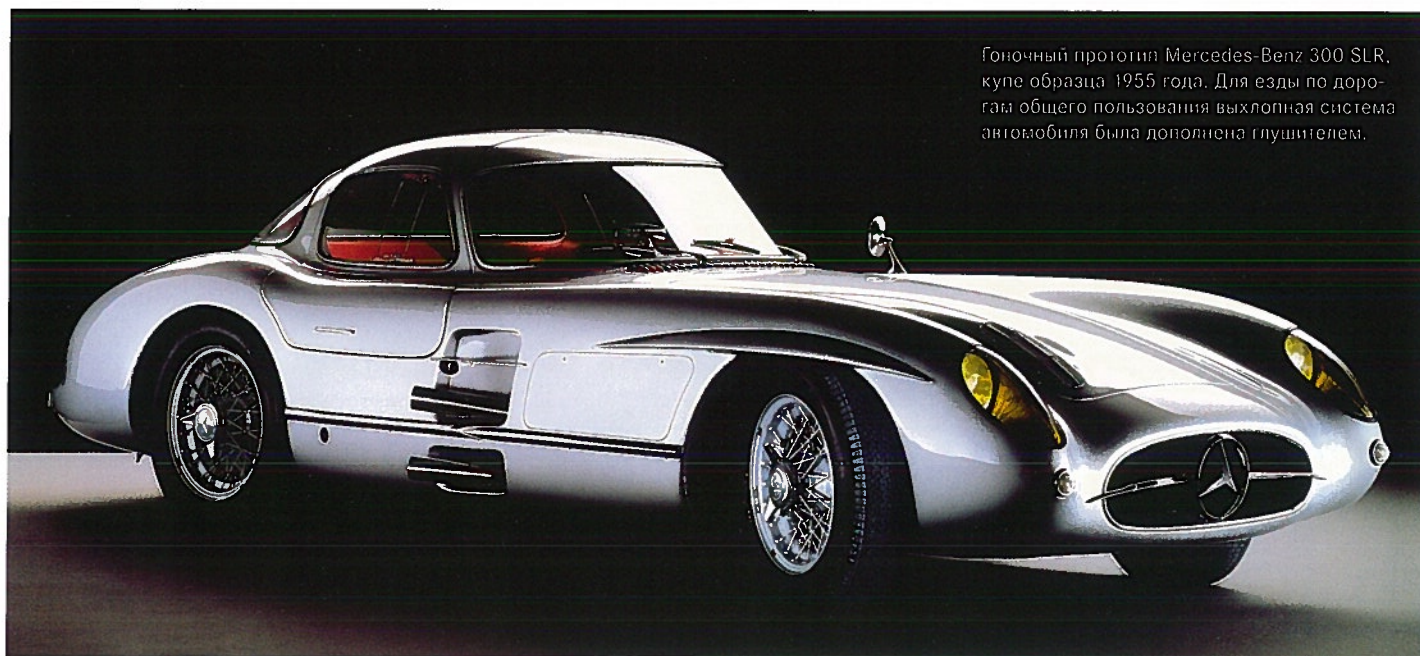
Купе с улучшенной аэродинамикой и более комфортными условиями для пилота пришлось бы как нельзя кстати, прежде всего, в гонках на выносливость, таких как «24 часа Ле-Мана». Это было неоднократно доказано 300 SL с 6-цилиндровым двигателем и «крылом чайки».

Под руководством инженера Рудольфа Уленхаута были построены два таких купе. Одно из них предоставили в его распоряжение в качестве служебного автомобиля. Уленхаут проехал на нем тысячи километров по всей Европе. 7 августа 1955 года он посетил и гоночную трассу Кристиансанд на юге Швеции, приведя в изумление всех присутствовавших там специалистов.

Журналисты выходившего в Берне (Швейцария) издания Automobil-Revue

оказались единственными, кому посчастливилось испытать это двухместное купе на участке автобана недалеко от Мюнхена.

Для того чтобы опробовать прототип на полной скорости, не создавая опасности для других участников движения, этот отрезок дороги пришлось на время перекрыть. Вот впечатления журналистов: «Мы едем на машине, для которой 200 км/ч – всего лишь медленная скорость... и сожалеем лишь о том, что никогда не сможем купить



Гоночный прототип Mercedes-Benz 300 SLR, купе образца 1955 года. Для езды по дорогам общего пользования выхлопная система автомобиля была дополнена глушителем.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

МВ W 196 S / 300 SLR КУПЕ, 1955 ГОД

ДВИГАТЕЛЬ: установленный под наклоном на 33° влево 8-цилиндровый рядный двигатель М 196/1, два клапана на цилиндр, четыре расположенных вверху распределительных вала, газораспределение с принудительным управлением открытием и закрытием клапанов; 10-опорный коленчатый вал на роликовых подшипниках; силуминовый блок цилиндров из двух частей; принудительная циркуляционная система смазки с сухим картером

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2982 см³, диаметр цилиндра×ход поршня 78×78 мм

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 9,5:1

МОЩНОСТЬ: 310 л. с. при 7400 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 317 Н·м при 5950 об/мин

СИСТЕМА ПИТАНИЯ И ЗАЖИГАНИЕ: система непосредственного впрыска топлива Bosch (с механическим регулированием, восемь плунжеров); зажигание Bosch от батареи 12В

РАСХОД ТОПЛИВА: 28 л топлива, 0,2 л масла /100 км

ТРАНСМИССИЯ: однодисковое сухое сцепление, 5-ступенчатый механизм переключения передач с помощью кулисы

ШАССИ: стальная трубчатая рама (из труб диаметром 25 мм), легкосплавный кузов, двери «крыло чайки»

ТОРМОЗА: гидравлическая двухконтурная тормозная система, педаль тормоза воздействует на передние и задние колеса, тормоза барабанного типа с внутренними колодками, усилитель тормозов

ПОДВЕСКА: впереди — на двойных треугольных поперечных рычагах; сзади — независимая подвеска колес, двутавровый профиль

КОЛЕСА: 16-дюймовые тангентные колеса с центральным замком, шины передние 6,00 ×16", задние 7,00 ×16"

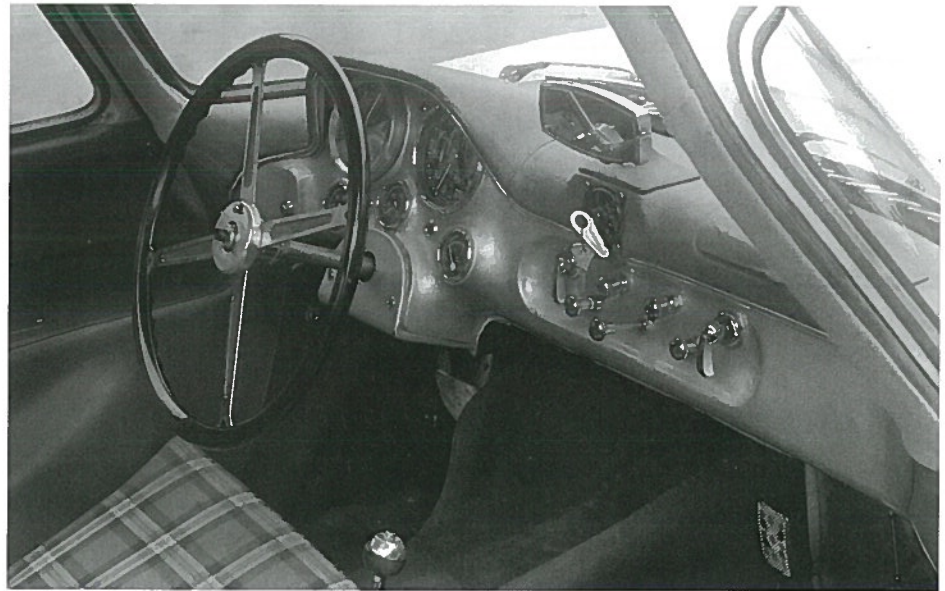
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: колесная база 2370 мм, колея передняя/задняя 1330/1380 мм, общие габариты 4300×1740×1160 мм

МАССА: сухая масса автомобиля с запасным колесом 1117 кг; масса двигателя 235 кг

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: свыше 300 км/ч

этот спортивный автомобиль. Впрочем, среднестатистический автомобилист его никогда бы и не приобрел ...»

Журналисты Automobил-Revue проехали на 300 SLR еще 3,5 тысячи километров по городу, загородным шоссе и через горные перевалы и даже провели испытания на разгон в Монце.



Журналисты зарегистрировали максимальную скорость купе — 290 км/ч! С такой скоростью на «обычной» служебной машине даже Рудольф Уленхаут, который был опытным пилотом, ездил крайне редко.

О намерении использовать болид для движения по дорогам общего пользования свидетельствовал огромный глушитель, расположенный с правой стороны автомобиля — он заметно приглушал рев двигателя. Водителю приходилось сидеть за рулем, раздвинув ноги, поскольку прямо под его сиденьем проходил карданный вал наклонно установленного 8-цилиндрового агрегата. Как и в открытом родстере 300 SLR, тормозные барабаны не устанавливались непосредственно у колес: в целях максимального снижения неподрессоренной массы они были смещены в сторону продольной оси автомобиля.

Скоростная машина для дорог общего пользования

«Самый быстрый служебный автомобиль в истории Daimler-Benz», как называл Рудольф Уленхаут свое 310-сильное купе 300 SLR, на тот момент был еще и самым

Интерьер купе Уленхаута. Поскольку двигатель установлен наклонно и со смещением относительно центральной оси кузова, карданный тоннель проходит точно под сиденьем водителя.

скоростным автомобилем, получившим в Германии разрешение на передвижение по дорогам общего пользования.

Максимальная скорость, зафиксированная журналистами Automobил-Revue (290 км/ч), превзошла достижение самого Уленхаута как минимум на 15 км/ч.

Этот автомобиль просто обязан был принять участие в таких состязаниях 1956 года, как «24 часа Ле-Мана» или Каррера Панамерикана. Как известно, в конце 1955 года Daimler-Benz отменил участие заводской команды в спортивных соревнованиях и официальное выступление купе 300 SLR так никогда и не состоялось. Кроме того, правительство Мексики по соображениям безопасности отменило гонку Каррера Панамерикана.

Конструктор и «отец» серебряных стрел Mercedes-Benz и гоночного болида SLR оставил богатое наследство. Появление купе Mercedes-Benz 1955 года с 8-цилиндровым двигателем стало кульминационным моментом в истории спортивных суперкаров со звездой на капоте, как когда-то SSKL.

Установка тяг

Как и все радиоуправляемые гоночные модели, ваш DTM Mercedes оборудован системой тяг, выполняющей команды, которые поступают с пульта дистанционного управления.

С этим выпуском вы получили двадцать восемь новых деталей вашей радиоуправляемой модели. Все они относятся к системе тяг. Приведенная далее инструкция по сборке содержит первые шаги по установке тормозной тяги, тяги газа и рулевых тяг. Мы советуем вам в точности следовать инструкции и сверяться с фотографиями.

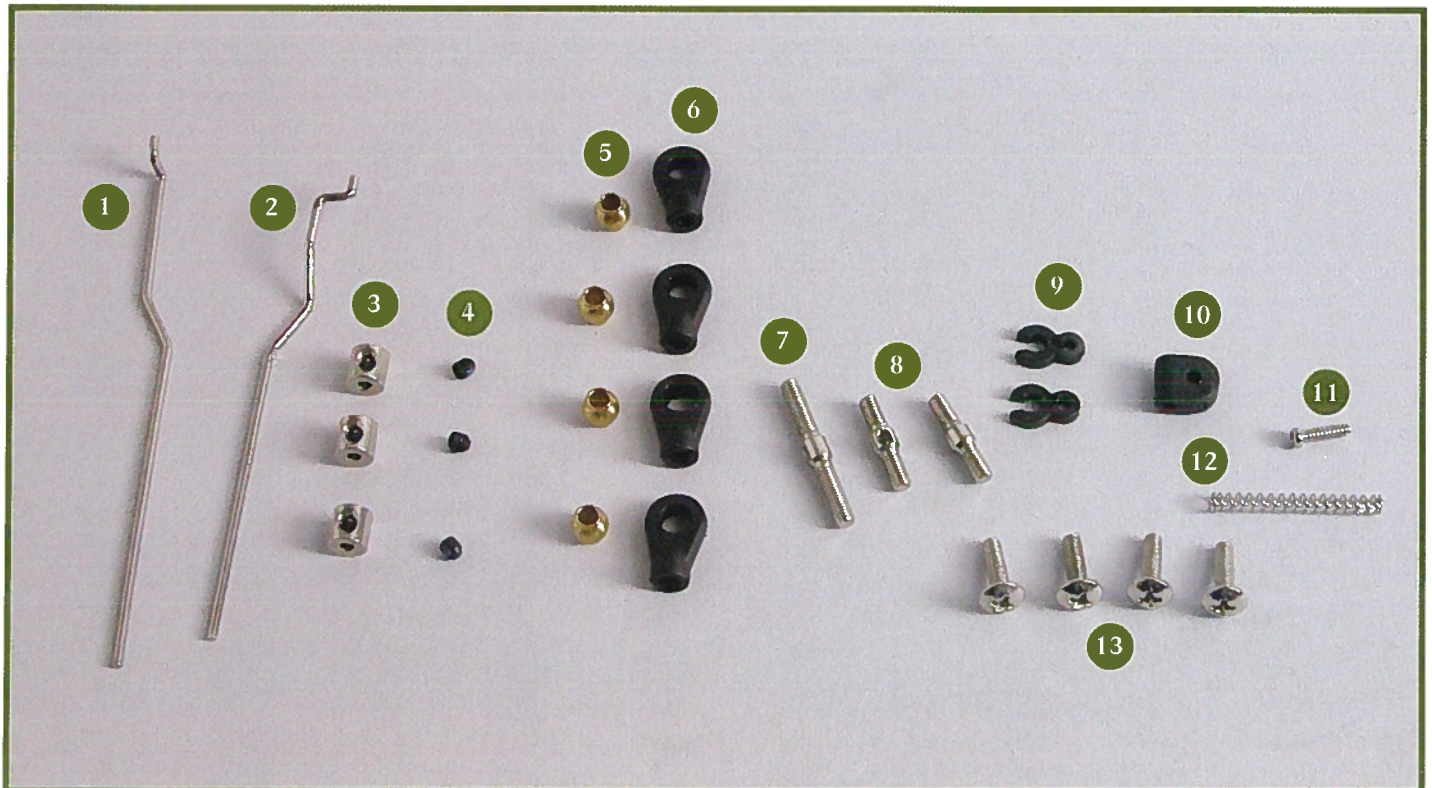
ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

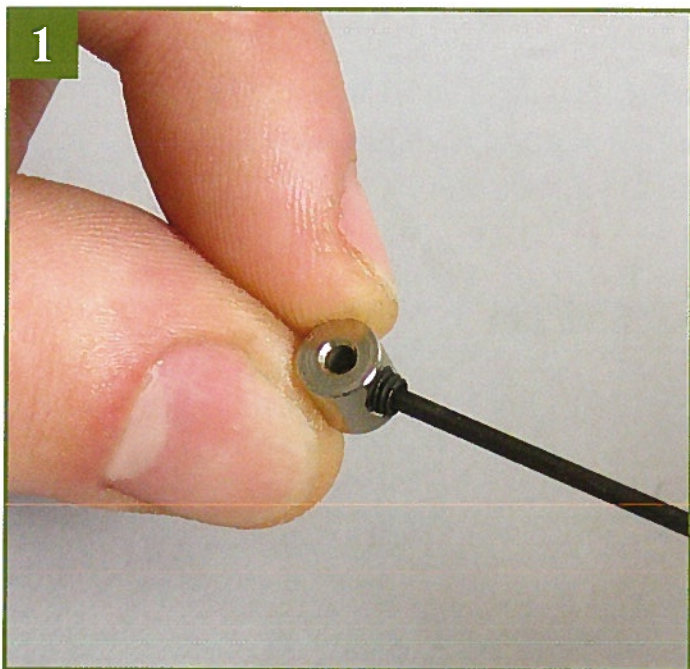
Для сборки вам потребуется:

- ПЛОСКОГУБЦЫ
- ПЛОСКОГУБЦЫ-УТКОНОСЫ
- ШЕСТИГРАННЫЙ КЛЮЧ 1,5 мм
- БУМАЖНЫЙ СКОТЧ

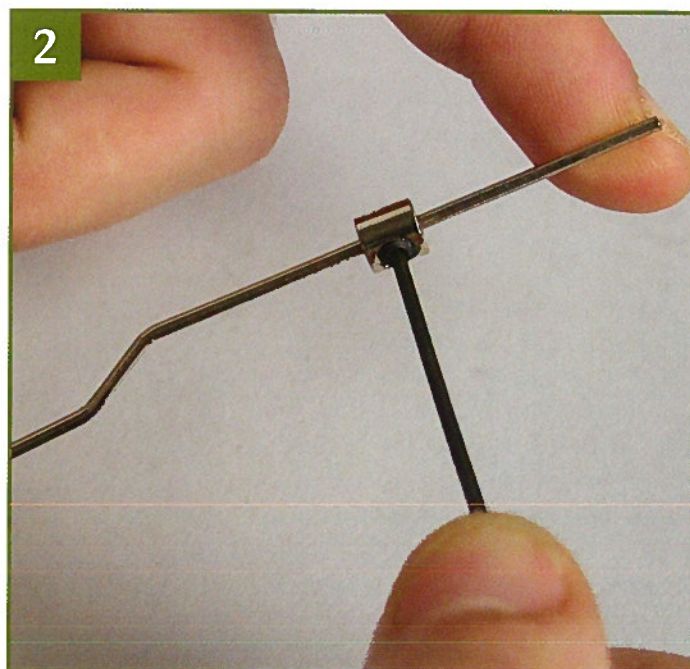
- 1 Тормозная тяга
- 2 Тяга газа
- 3 Регулировочная шайба с фиксацией (3 шт.)
- 4 Зажимной винт 3×3 мм (3 шт.)

- 5 Шаровые (4 шт.)
- 6 Пластиковые шаровые наконечники (4 шт.)
- 7 Тяга сервопривода
- 8 Рулевая тяга (2 шт.)
- 9 Регулировочная клипса с фиксацией (2 шт.)
- 10 Ползунок газа
- 11 Саморез с крестообразным шлицем 2×8 мм
- 12 Пружина газа
- 13 Винт с крестообразным шлицем 3×10 мм (4 шт.)

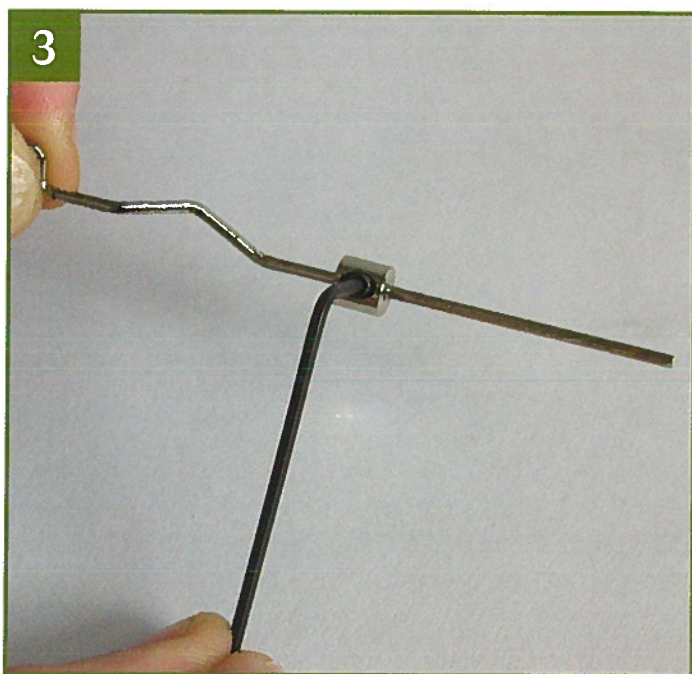




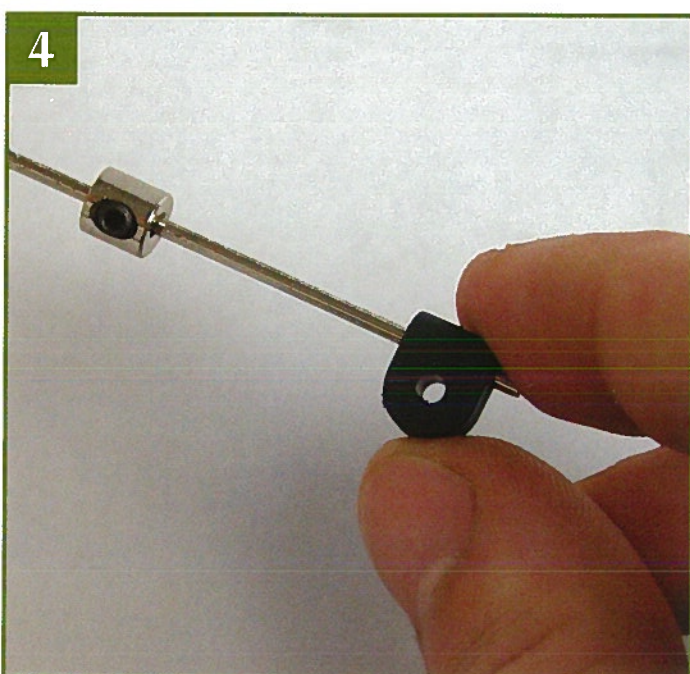
1 Для начала наживите зажимной винт в соответствующее отверстие на каждой регулировочной шайбе при помощи шестигранного ключа 1,5 мм.



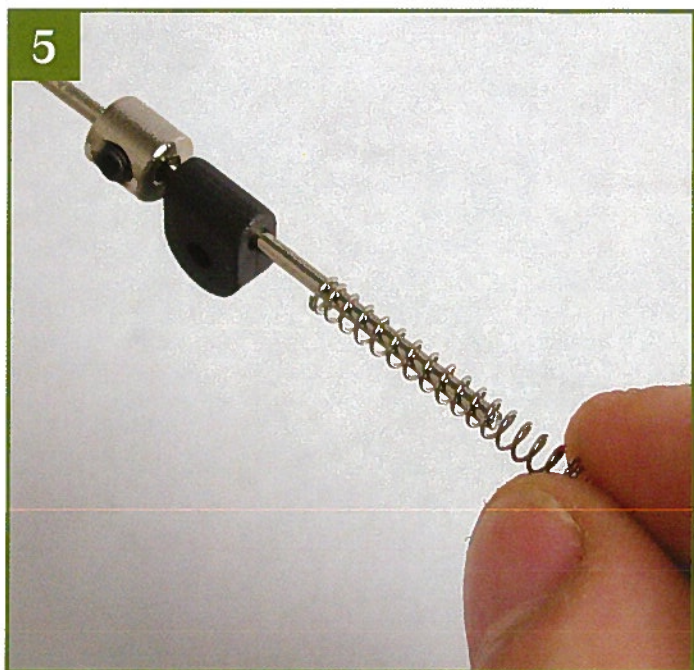
2 Заведите регулировочную шайбу на центр длинной стороны тормозной тяги и слегка затяните ее при помощи зажимного винта.



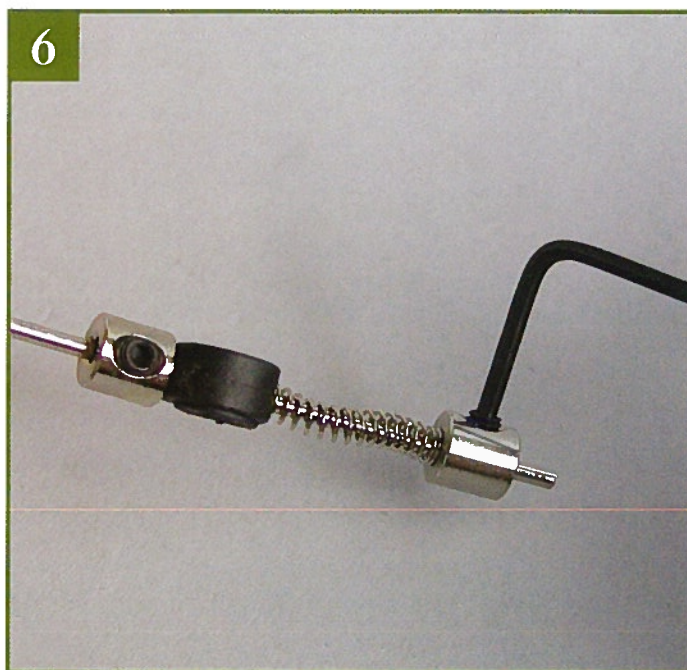
3 Возьмите тягу газа и наденьте на нее вторую головку. Установите ее так, как показано на фото, то есть примерно по центру тяги.



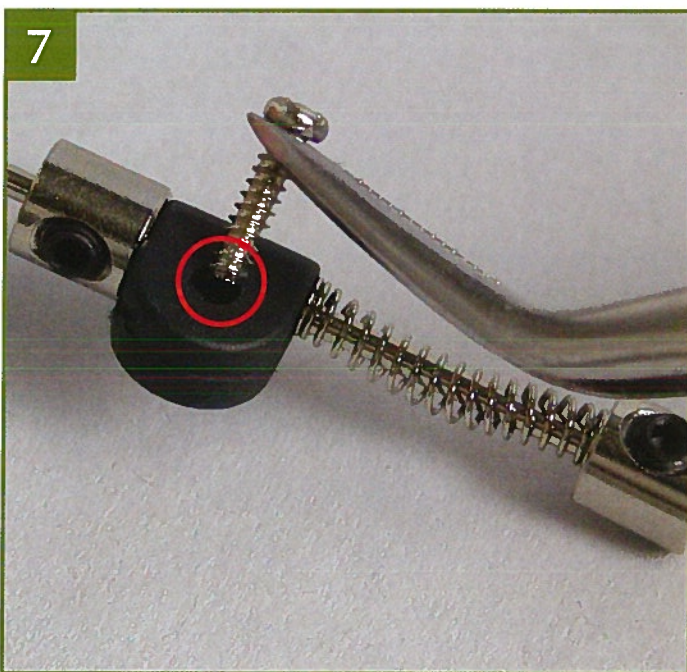
4 Удерживая тягу газа за изогнутый конец, наденьте ползунок газа с другой стороны и доведите его до регулировочной шайбы.



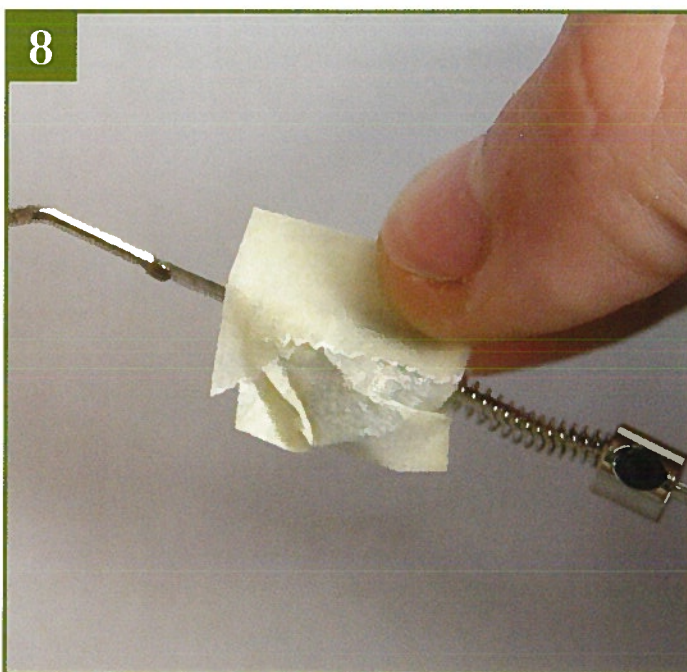
5 Повторите эту операцию с пружиной газа, доведя ее до ползунка газа.



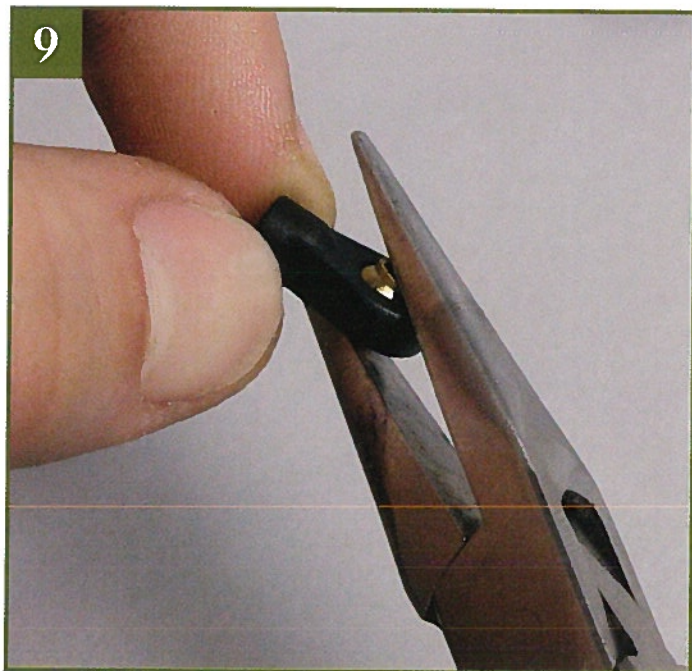
6 Завершая сборку тяги газа, закройте пружину последней регулировочной шайбой и затяните установочный винт.



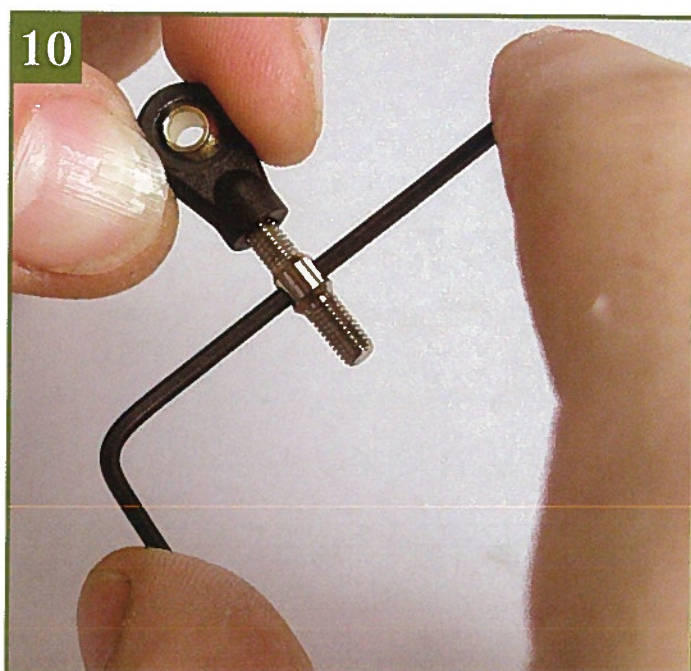
7 Возьмите саморез с крестообразным шлицем и вставьте его в отверстие на ползунке. Вставлять саморез следует с гладкой стороны, как показано на фото.



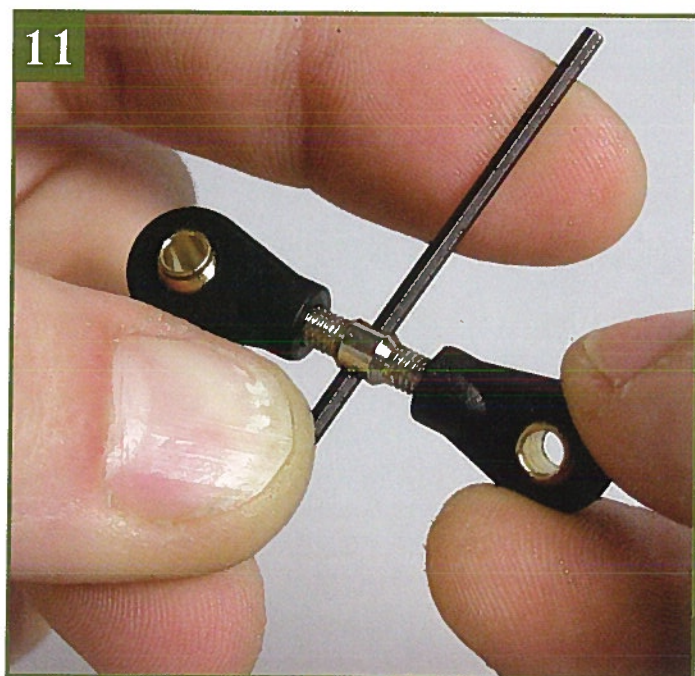
8 Оберните деталь кусочком бумажного скотча, чтобы не потерять саморез.



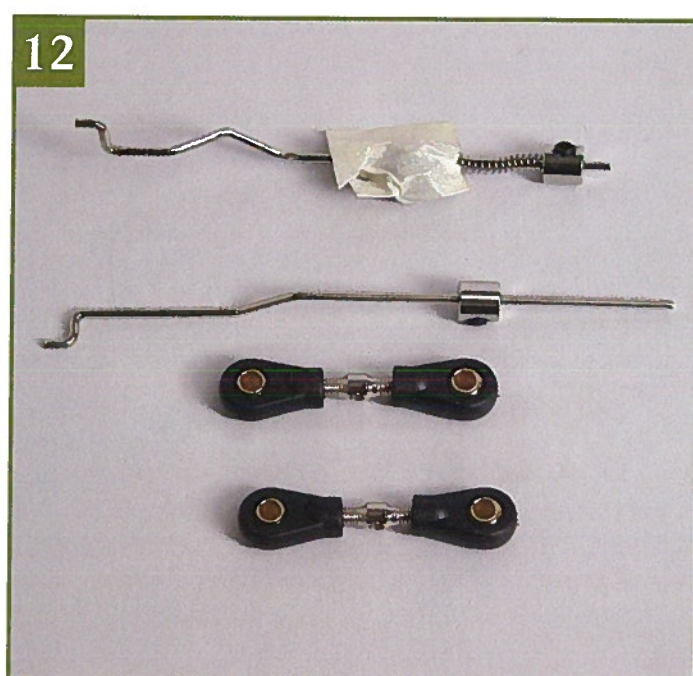
9 Переходим к сборке рулевых тяг. Для начала установите четыре шаровые в пластиковые шаровые наконечники.



10 Возьмите первую рулевую тягу. Используя шестигранный ключ, навинтите пластиковый шаровой наконечник на тягу.



11 Возьмите второй пластиковый шаровой наконечник и завершите сборку первой рулевой тяги. Повторите процесс, чтобы получить вторую рулевую тягу.



12 На фото вы видите результат сборки. Уберите детали и инструмент в надежное место.

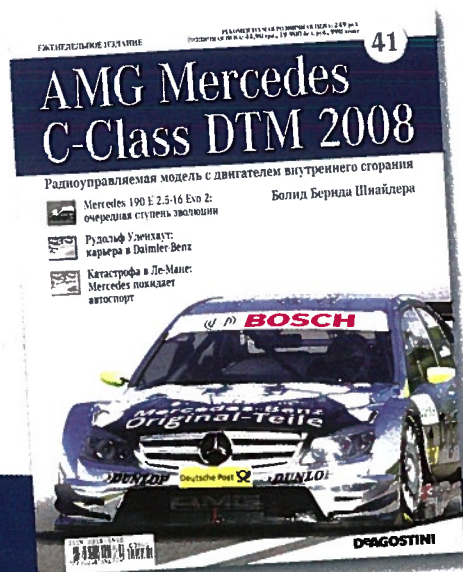
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и приступим к установке тяг нашей радиоуправляемой модели.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 41) и комплект деталей:

- набор для крепежа двигателя
- задняя стойка крепления амортизаторов
- саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)
- винт с крестообразным шлицем 3×8 мм (4 шт.).



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Пока первый 190 E 2.5-16 завоевывал

победы на трассах DTM, специалисты работали над созданием его преемника – Evolution 2.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Рудольф Уленхаут не был авто-

гонщиком, но именно благодаря ему марка Mercedes-Benz стала лидером автоспорта.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



11 июня 1955 года на гонках

в Ле-Мане произошла катастрофа, после которой Daimler-Benz на несколько лет покинул автоспорт.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы соединим рулевые тяги с передними

рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774