

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2:
очередная ступень эволюции

Болид Бернда Шнайдера



Рудольф Уленхаут:
карьера в Daimler-Benz



Катастрофа в Ле-Мане:
Mercedes покидает
автоспорт



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

41

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Пока первый Mercedes 190 E 2.5-16 завоевывал победы на трассах DTM, специалисты работали над следующей модификацией – Evolution 2. Премьера новой версии состоялась в июне 1990 года: Evo 2 произвел настоящий фурор.

113-114

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Своими успехами в автоспорте компания Daimler-Benz AG во многом обязана человеку, имя которого известно во всем мире – Рудольфу Уленхауту. Обладавший феноменальным инженерным чутьем Уленхаут стал создателем лучших гоночных болидов Mercedes.

141-142

День 11 июня 1955 года вошел в историю мирового автоспорта как один из самых трагических. В результате столкновения нескольких автомобилей на гоночной трассе Ле-Мане погибло 84 болельщика и пилот Mercedes Пьер Левег.

143-146

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Мы продолжаем сборку нашей радиоуправляемой модели. Сегодня мы соединим рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов.

131-134



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №41, 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

Телефон бесплатной «горячей линии» для читателей Москвы и Московской области:

☎ 8-495-660-02-02

✉ Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение: ЗАО «ИД Бурда»

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

УКРАИНА

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

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

☎ 8-800-500-8-400

✉ Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»,
«AMG Mercedes C-Class DTM 2008»
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. 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 «КПП «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 13.09.2011

Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2 для участия в кузовном чемпионате

На болиде Evolution 2 пилоты Mercedes побеждали своих более мощных соперников. Премьера 190 E 2.5-16 Evo 2 в кузовном чемпионате состоялась в середине июня 1990 года. Новый Mercedes отвоевал «двойной поул», а вскоре одержал свою первую победу.

Говорят, лучшее – враг хорошего. Но это выражение вряд ли применимо к автоспорту, где нельзя останавливаться ни на секунду: когда основной задачей является постоянное совершенствование технологий, застой всегда означает шаг назад.

Этот принцип относится и к инженерам AMG, работающим над созданием гоночных болидов. В августе 1989 года, когда первый 190 E 2.5-16 завоевывал победы на трассах DTM, специалисты тюнинговой компании из Аффальтербаха уже начали трудиться над следующей модификацией.

Для того чтобы новый болид, названный Evolution 2, смог принять участие в DTM, потребовалось выпустить не менее 500 серийных автомобилей – так называемых омологационных моделей.

Спортивный автомобиль для обычных дорог

«Гражданская» версия гоночного болида DTM выпускалась на заводе в Бремене. В конце мая с конвейера сошел последний из пятисот двух автомобилей

этой серии. Резвых «ласточек» быстро раскупили, и это неудивительно: допущенный к эксплуатации на дорогах общего пользования 235-сильный 190 E 2.5-16 Evolution 2 давал владельцу почувствовать себя пилотом настоящей гоночной машины.

В то время как Evo 1 отличался достаточно скромной внешностью, его

Туринговый Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2. За рулем этого автомобиля в 1992 году Клаус Людвиг принес команде Mercedes-Benz первый титул чемпиона DTM. Уже в премьерном 1990 году Evo 2 развивал мощность около 333 л.с.





«Мистер DTM» Бернд Шнайдер на Evo 2 в гонке на аэродроме Дипхольц (первый заезд, 16 августа 1992 года). Вид сзади впечатляет: гигантское антикрыло и массивные расширители крыльев.

преемник имел куда более экстравагантный облик, подчеркивавший высокий гоночный потенциал. «Дорожный» Evo 2 был как две капли воды похож на своего «заряженного» собрата.

Вызывающе смотрелось гигантское заднее антикрыло, которое могло устанавливаться в два положения. Массивные расширители крыльев придавали дорожной версии Evo 2 мощный и агрессивный вид. На самом деле внешний облик автомобиля имел второстепенное значение — он должен был, прежде всего, обеспечивать хорошую аэродинамику и большую прижимную силу.

Красивый дебют

Гоночная карьера 190 E 2.5-16 Evo 2 с 333-сильным 2,5-литровым 4-цилиндровым двигателем началась в середине сезона 1990 года. Полтора года спустя его мотор выдавал уже на 40 л.с. больше, что позволяло (в зависимости от положения антикрыла) развивать максимальную скорость до 300 км/ч.

Конструкция двигателя (под внутренним кодовым обозначением M 102) осталась неизменной, диаметр цилиндра и ход поршня соответствовали характеристикам Evo 1. Увеличение мощности было достигнуто благодаря искусству высококлассных инженеров.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVO 2, 1992 год

ДВИГАТЕЛЬ: 4-цилиндровый, рядный M 102

КЛАПАНЫ: по два клапана на цилиндр, наклонная подвеска клапанов, привод клапанов через тарельчатые толкатели

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ: 2490 см³

МОЩНОСТЬ: 373 л.с. при 9500 об/мин

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ: 300 Н·м при 7750 об/мин

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА × ХОД ПОРШНЯ: 97,8×82,8 мм²

ПРИНЦИП РАБОТЫ: четырехтактный бензиновый двигатель, впрыск во впускной коллектор, электронный блок управления впрыском (Bosch Motronic MS 2.7)

УСТАНОВКА: передняя, продольная, с наклоном 15° вправо

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 12:1

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ: пятипорный

БЛОК ЦИЛИНДРОВ: отлит из серого чугуна

ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ: из легкого сплава, съемная

СИСТЕМА СМАЗКИ: принудительная, с мокрым картером

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ: циркуляционное жидкостное охлаждение

ЗАЖИГАНИЕ: Bosch Motronic MS 2.7 с электронным блоком управления

СТАРТЕР: электрический, Bosch

ГЕНЕРАТОР: Bosch

ТРАНСМИССИЯ: через карданный вал на заднюю ось; переключение передач рычагом на шаровой опоре, 6-ступенчатая коробка

передач, двухдисковое сцепление из углеволокну

РАМА: самонесущий кузов со встроенным каркасом безопасности

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

ТОРМОЗА: гидравлическая двухконтурная тормозная система с усилителем тормозов и АБС, тормоза вентилируемые дисковые, с неподвижными четырех- или шести-поршневыми суппортами

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

КОЛЕСА И ШИНЫ: легкосплавные колеса 9 J×18 с шинами 225-635-18 (вперед и сзади)

МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

Д/Ш/В: 4563/1706/1300 мм

КОЛЕСНАЯ БАЗА: 2665 мм

КОЛЕЯ (ПЕРЕДНЯЯ/ЗАДНЯЯ): 1470/1455 мм

ТОПЛИВНЫЙ БАК: 110 л

МАССА АВТОМОБИЛЯ: 980 кг

МЕСТ: одно

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 300 км/ч

Так, например, был усовершенствован электронный блок управления двигателем, изменениям подверглись впускной тракт и выхлопная система.

Усилия разработчиков не пропали даром: Evo 2 произвел настоящий фурор. Уже в своей дебютной гонке в июне 1990 года на легендарной Северной петле Нюрбургринга Клаус Людвиг и Курт Тиим стартовали в первом ряду. Первую победу Курт Тиим отпраздновал спустя два этапа — 5 августа во время гонки на аэродроме Дипхольц.

Правда, очков для победы в общем зачете в дебютном году еще не хватило. Однако никто не сомневался, что для Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2 победа в чемпионате DTM — всего лишь вопрос времени.

В 1992 году это время пришло. Усовершенствованный 16-клапан-



5 августа 1990 года в гонке на аэродроме Дипхольц Курт Тиим завоевал первую победу на Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2.

ный двигатель раскручивался на 1000 об/мин быстрее, выдавая 373 л.с. при 9500 об/мин. Максимальный крутящий момент болида составлял 300 Н·м при 7750 об/мин. Все это позволило Клаусу Людвигу на Evo 2 добиться заслуженной победы. Но это уже совсем другая история...



Рудольф Уленхаут: самый «скоростной» сотрудник компании Daimler-Benz AG

Рудольф Уленхаут не был автогонщиком, но благодаря ему марка Mercedes-Benz стала лидером автоспорта. Нигде в мире он не смог бы работать столь плодотворно и в полной мере раскрыть свой профессиональный потенциал, как на заводах в Штутгарте и Унтертюркхайме.

Своими успехами в автоспорте и постоянным техническим совершенствованием основных серийных автомобилей компания Daimler-Benz AG во многом обязана человеку, имя которого известно далеко за пределами Германии.

Рудольф Уленхаут родился в 1906 году в Лондоне. До Первой мировой войны его отец занимался банковским бизнесом. В 20-е годы, вернувшись в Германию, Уленхаут поступил на факультет машиностроения Мюнхенского технического университета. С тех пор студенты

и друзья всегда называли его только Руди.

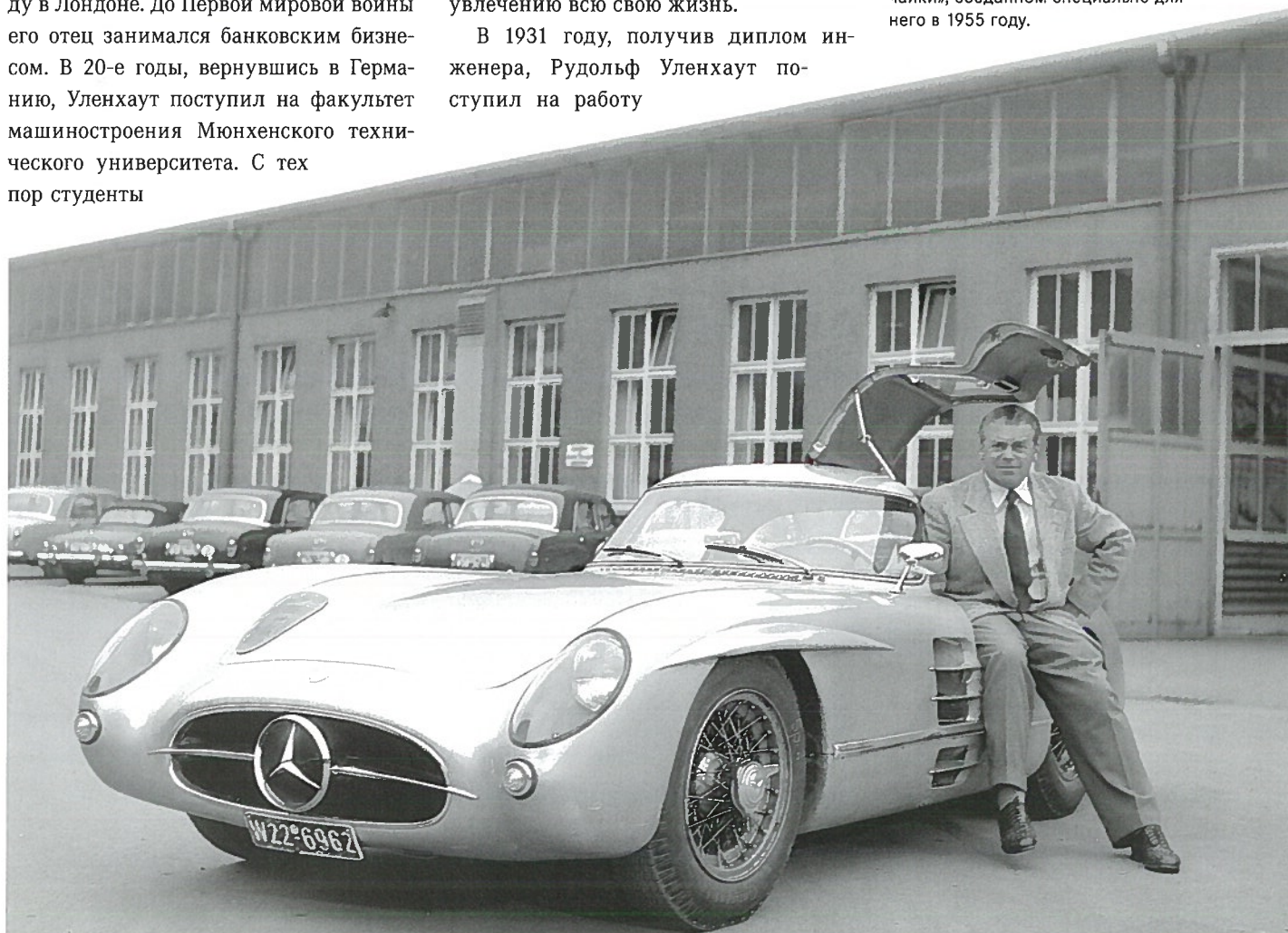
Техника интересовала Уленхаута гораздо больше, чем финансы. Мюнхенский технический университет он выбрал еще и потому, что оттуда было проще добираться до Альп, а он обожал горные лыжи и оставался верен этому увлечению всю свою жизнь.

В 1931 году, получив диплом инженера, Рудольф Уленхаут поступил на работу

в Daimler-Benz AG. Он любил не только зимние виды спорта, но и быстрые машины, такие как Mercedes-Benz SSK.

Уленхаут получил должность в конструкторском отделе и уже через три года стал руководителем отдела

Рудольф Уленхаут в купе 300 SLR с «крылом чайки», созданном специально для него в 1955 году.



ПОРТРЕТ

РУДОЛЬФ УЛЕНХАУТ



1906: родился 15 июля в Лондоне.

Отец – немец, директор банка, мать – англичанка

1927: поступил на машиностроительный факультет Мюнхенского технического университета

1931: принят на работу в компанию Daimler-Benz AG

1934: возглавляет отдел ходовых испытаний и доводки автомобилей

1936: назначен техническим руководителем автоспортивного подразделения

1937: создание болида Гран-при W 125 на базе модели W 25; на этом автомобиле Караччиола завоевывает звание чемпиона Европы

1938: под руководством Уленхаута разрабатывается модель W 154 с двигателем V12, а также модель W 165 для гонок малолитражных автомобилей

1940: руководит отделом разработки авиационных двигателей

1949: возглавляет отдел испытаний легковых автомобилей

1952: создание 300 SL с крылом чайки

1954: участвует в разработке моделей W 196 и 300 SLR W 196-S

1968: создание прототипа C111 для проведения испытаний и установления рекордов под руководством технического директора Ханса Шеренберга

1972: выходит на пенсию

1989: скончался 8 мая в Штутгарте.

ходовых испытаний и доводки автомобилей. В октябре 1936 года его назначили техническим руководителем автоспортивного подразделения. О такой работе Руди мог только мечтать.

Рудольф Уленхаут был человеком практического склада, обладавшим феноменальным инженерным чутьем, способным анализировать сложные технические процессы. Его словам доверяли больше, чем показаниям логарифмической

линейки. Несмотря на то что Уленхаут занимал должность инженера, а не пилота заводской команды, он проводил в кокпите гоночного болида Mercedes гораздо больше времени, чем, например, Рудольф Караччиола или Хуан Мануэль Фанхио. Уленхаут руководил всеми стендовыми испытаниями и разбирался в металлургии не хуже, чем в термодинамике.

Универсальные способности Уленхаута проявились не только при создании и оптимизации гоночных болидов. С начала войны он работал в компании Daimler-Benz в качестве главного инженера по разработке авиационных двигателей, отвечая, в частности, за адаптацию моторов к арктическим температурам (для ведения военных действий в районе полярного круга).

Второй этап карьеры

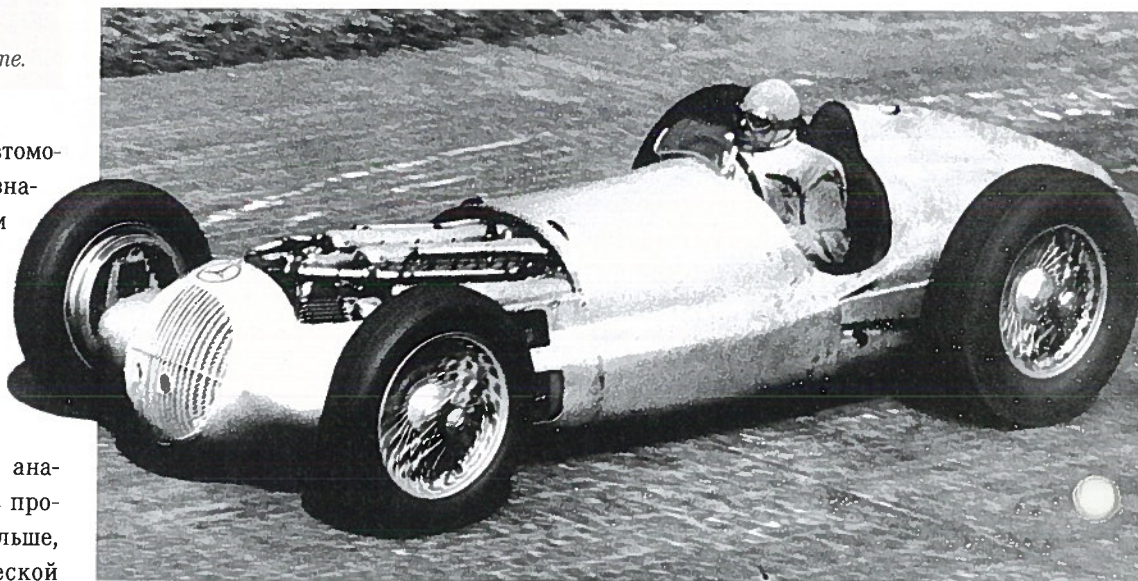
После войны Рудольф Уленхаут принимает активное участие в создании

легковых автомобилей серий 170, 220 и 300 и их преемников – моделей 180, 220S и SE.

С 1949 года Уленхаут руководит подразделением испытаний легковых автомобилей. Вместе с инженером-исследователем Белой Берени он создает легковые автомобили Mercedes-Benz, не знающие себе равных по безопасности и долговечности. В 1951 году начинается работа над моделью 300 SL и болидом Формулы-1 W 196. Знания и опыт Уленхаута стали залогом успеха этих автомобилей.

«Венцом творения» Рудольфа Уленхаута стало создание в 1968-1969 годах болида C111 – «испытательной лаборатории на колесах». На этом автомобиле в 1972 году, через два года после выхода Уленхаута на пенсию, пилоты Daimler-Benz еще устанавливали мировые рекорды скорости.

Монца, 1938 год. Уленхаут в кокпите болида W 154. В ходе испытаний он наматывал больше километров, чем автогонщики, нередко показывая лучшее время.





Катастрофа в Ле-Мане: Daimler-Benz покидает автоспорт

11 июня 1955 года произошла страшная трагедия, потрясшая весь мировой автоспорт. В результате столкновения нескольких автомобилей на гоночной трассе Ле-Мана, среди которых был и один 300 SLR, погибли 84 болельщика и пилот Mercedes Пьер Левег.



Для гонки «24 часа Ле-Мана» Daimler-Benz подготовил на заводе в Штутгарте три автомобиля. Пилотировать болиды должны были Хуан Мануэль Фанхио (запасной пилот — Стирлинг Мосс), Карл Клинг и Пьер Буаллен, больше известный под псевдонимом Левег. Буаллен обратил на себя внимание руководителя автоспортивного подразделения и шефа команды Mercedes Альфреда

Нойбауэра своим мастерством и выдержкой — в 1952 году он в одиночку проехал 23 часа из 24.

Чтобы болид максимально долго сохранял скорость перед поворотом и быстрее разогнался на выходе из поворота, был усовершенствован аэродинамический тормоз, опробованный в 1952 году. Тормоз состоял из алюминиевого листа, плотно прилежавшего к задней части кузова; скругленные

Старт гонки «24 часа Ле-Мана» 1955 года. Пилоты ждут сигнала, чтобы сделать рывок к своим машинам. В гонке участвуют три Mercedes-Benz 300 SLR.

края предотвращали его непроизвольный подъем. Для управления им использовался гидравлический привод.

Лист соединялся с кузовом на четырех шарнирах и снабжался амортизатором для уменьшения давления при установке в вертикальное положение.



Вместе с барабанными тормозами он обеспечивал надежное и эффективное торможение.

Ходовые испытания в Хоккенхайме

Болиды, предназначавшиеся для гонки в Ле-Мане, прошли испытания на Хоккенхаймринге. Рудольфа Уленхаута интересовало, прежде всего, как поведет себя изобретенный им аэродинамический тормоз.

В качестве главного испытателя выступал англичанин Джон Фитч. Он отметил улучшенную курсовую устойчивость при подтормаживании в скоростных поворотах. «Хотя возникающий внезапно воздушный подпор сильно встряхивает машину, результат кажется мне более чем удовлетворительным», — сказал Фитч.

Mercedes-Benz 300 SLR 1955 года с установленным на нем аэродинамическим тормозом с гидравлическим приводом. Сзади у него имелись два маленьких окошка из оргстекла.

Карл Клинг во время остановки в боксах в Ле-Мане. Он лишь немного отставал от Хуана Мануэля Фанхио.

Уленхаут, контролировавший ход испытаний и сам наматывавший бесчисленные круги по трассе, отметил еще и увеличение прижимной силы, воздействующей на задние колеса при торможении.

Это был очень важный момент, позволявший выиграть время в поворотах: как показали измерения, на длинных прямых 300 SLR ехал со скоростью 292 км/ч, то есть примерно на 10 км/ч медленнее своего основного соперника — Майка Хоторна на Jaguar D-Туре, автомобиль которого развивал максимальную скорость 300 км/ч.

Mercedes должен был завоевать победу не за счет мощности, а за счет более эффективных тормозов.

То, что основным соперником Mercedes в 1955 году стал Jaguar, а не Ferrari, как предполагалось первоначально,

объяснялось многочисленными отказами 4,4-литровых болидов из Маранелло. По сравнению с ними 3,4-литровые Jaguar в течение года показали себя уверенными, быстрыми и необычайно выносливыми.

Опасный маневр

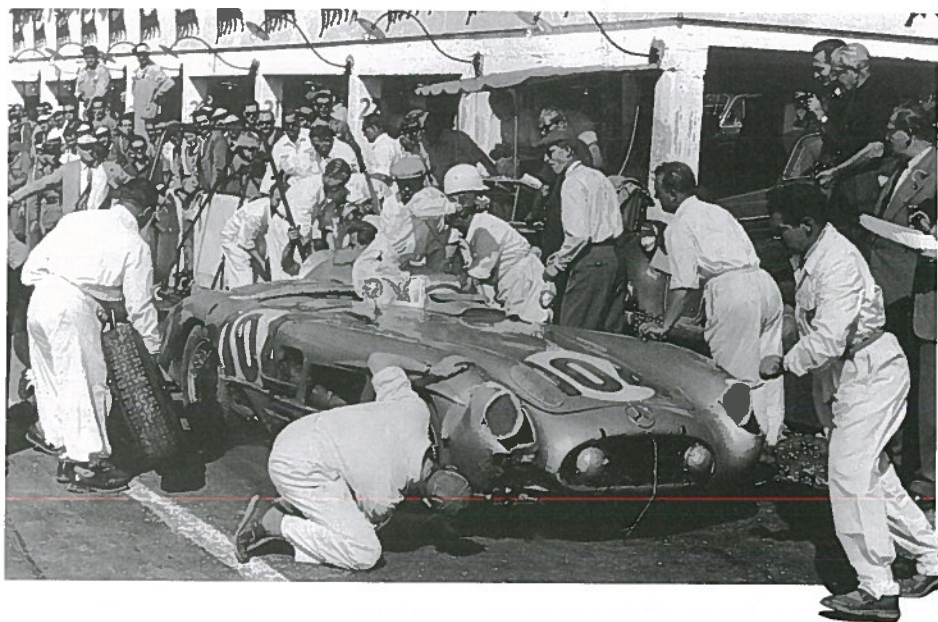
Гонка в Ле-Мане стартовала 22 июня в 16 часов. Пилоты побежали к автомобилям, выстроившимся в ряд на противоположной стороне трассы.

Расстановка болидов соответствовала времени, показанному гонщиками в тренировочном заезде.

После старта Майк Хоторн (Jaguar), Эугенио Кастеллотти (Ferrari) и Хуан Мануэль Фанхио (Mercedes-Benz), оставив позади всех остальных, повели между собой «захватывающую, жесткую борьбу, накал которой не снизился даже после того, как лидировавший



67759



300 SLR британца Стирлинга Мосса во время остановки в боксах в гонке Тарга Флоридо 1955 года. В итоге Мосс победил в общем зачете, а команда Mercedes-Benz завоевала звание чемпиона мира.

В отличие от Daimler-Benz команда Jaguar не стала снимать свои болиды с гонок, поскольку она не чувствовала себя ответственной за случившееся после резкого маневра Хоторна. Однако из уважения к многочисленным жертвам трагедии все команды отказались от чествования победителей. На следующее утро в кафедральном соборе Ле-Мана состоялась большая поминальная служба.

Ferrari был вынужден сдать», — писал репортер Г.У. Визельманн.

Около 18 часов 15 минут на 35-м круге Хоторн, которого вплотную преследовали обогнавший всех на круг Пьер Левег и шедший вторым Фанхио (оба на Mercedes-Benz), решил обойти ехавшего заметно медленнее Ланса Маклина на Austin-Nealey на прямом отрезке у боксов. Очевидно во время обгона Хоторну пришла в голову мысль захватить в боксы для дозаправки. Он сильно затормозил и резко дернулся в направлении бокса Jaguar, вынудив Austin принять влево.

Однако слева на огромной скорости приближался Левег на 300 SLR. Он не успел среагировать и врезался сзади в Austin. Mercedes резко взлетел на воздух и приземлился на земляной насыпи перед зрительскими трибунами. При ударе автомобиль разорвало на части. Двигатель, передний мост и другие детали, словно снаряды, полетели в толпу зрителей. Погибло 84 болельщика, многие получили ранения, в том числе крайне тяжелые.

Пилот Пьер Левег, выброшенный из кабины, погиб на месте.

Гонка продолжается

Организатор соревнований в Ле-Мане Шарль Фаро, несмотря на катастрофу, не стал прерывать гонку, опасаясь паники среди перепуганных зрителей.

Кроме того, он хотел обеспечить свободный проезд машинам скорой помощи.

Когда стал известен масштаб трагедии, руководство команды Mercedes связалось с правлением компании Daimler-Benz AG. Компания приняла решение снять свои автомобили с соревнований. В воскресенье утром 300 SLR вернулись в боксы. Команды Фанхио/Мосс и Клинг/Саймонс к тому времени претендовали на первое и третье места.

1955 год. Пьер Левег (слева) перед началом гонки в Ле-Мане беседует с шефом команды Daimler-Benz Альфредом Нойбауэром.

Jaguar и Mercedes обмениваются ударами

Проведя две гонки после трагедии, команда Daimler-Benz окончательно покинула автоспорт. Бытует мнение, что это было вызвано событиями в Ле-Мане. Однако документы говорят о том, что такое решение было принято еще



весной 1955 года, то есть за несколько месяцев до аварии.

После трагических событий в Ле-Мане организаторы получили указание сократить сезон на несколько гонок.

Гран-при в Реймсе был отменен. Не состоялся Гран-при Германии, а затем и Гран-при Швейцарии. «Я лично охотно бы прервал гонку, — сказал Майк Хоторн, — но соревнования принято продолжать даже после аварии» (тем более что руководство команды дало ему соответствующие указания).

Рассматривавший обстоятельства аварии суд признал Хоторна невиновным. В январе 1959 года пилот погиб в возрасте 29 лет.

24 октября. Торжественное закрытие гоночного сезона 1955 года на заводе в Унтертюркхайме. Гоночные болиды 300 SLR, W 196 R и W 196 Daimler-Benz AG накрывают белыми тентами. Завершилась целая эпоха...

Хоторн устроил дуэль с шотландским любителем автоспорта Робом Уолкером на 300 SL. Его Jaguar Mk. I сорвался в занос на загородном шоссе, изобиловавшем крутыми поворотами: Хоторн не смог удержать машину, и она врезалась в дерево.

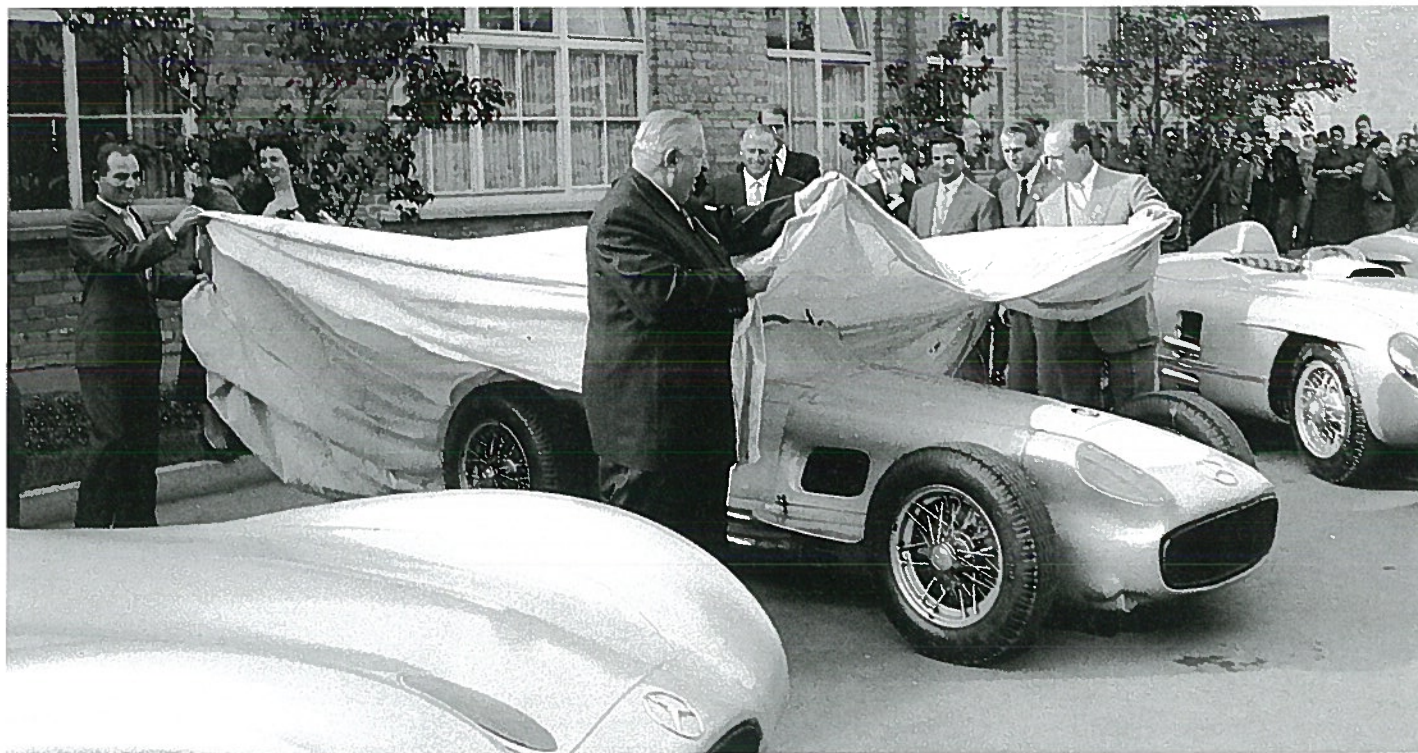
Прощание с автоспортом — это навсегда?

Поскольку гонка в Ле-Мане продолжалась несмотря на трагедию, были названы победители. Общую победу одержала команда Хоторн/Биб на Jaguar. Второе место занял еще один Jaguar, третье — Aston Martin, четвертое — команда Поленски/Франкенберг на болиде Porsche (Германия), которая победила по так называемому индексу

результативности — соотношению результата и времени.

После трагедии многие вспомнили о необычном событии, которое можно было истолковать как недоброе предзнаменование. Когда перед стартом на мачтах за пит-лейном стали поднимать флаги всех стран-участниц, германский флаг поднялся только до середины флагштока. Так, в припущенном состоянии, он и провисел до конца соревнований.

В знак прощания с автоспортом 24 октября в Штутгарте гоночные болиды заводской команды были торжественно накрыты тентами. Альфред Нойбауэр с мрачным юмором прокомментировал тяжелое для него решение: «У автоспорта, как у колбасы, две веревочки — одна в начале, другая в конце... Но, может быть, однажды мыотрежем кусок от новой колбасы».



Продолжение сборки модели

С этим номером вы получили восемь новых деталей вашей радиоуправляемой модели DTM: набор для крепежа двигателя, заднюю стойку крепления амортизаторов, четыре винта и два самореза. Сегодня мы соединим рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов.

Двигатель внутреннего сгорания, устанавливаемый в том числе и на ваш радиоуправляемый DTM Mercedes, является источником сильных вибраций и потому должен быть надежно закреплен на раме. Помимо набора для крепежа двигателя с этим номером журнала вы получили заднюю стойку крепления амортизаторов, четыре винта и два самореза. Сегодня нам понадобится только задняя стойка крепления амортизаторов. Уберите остальные детали в надежное место. Мы соединим

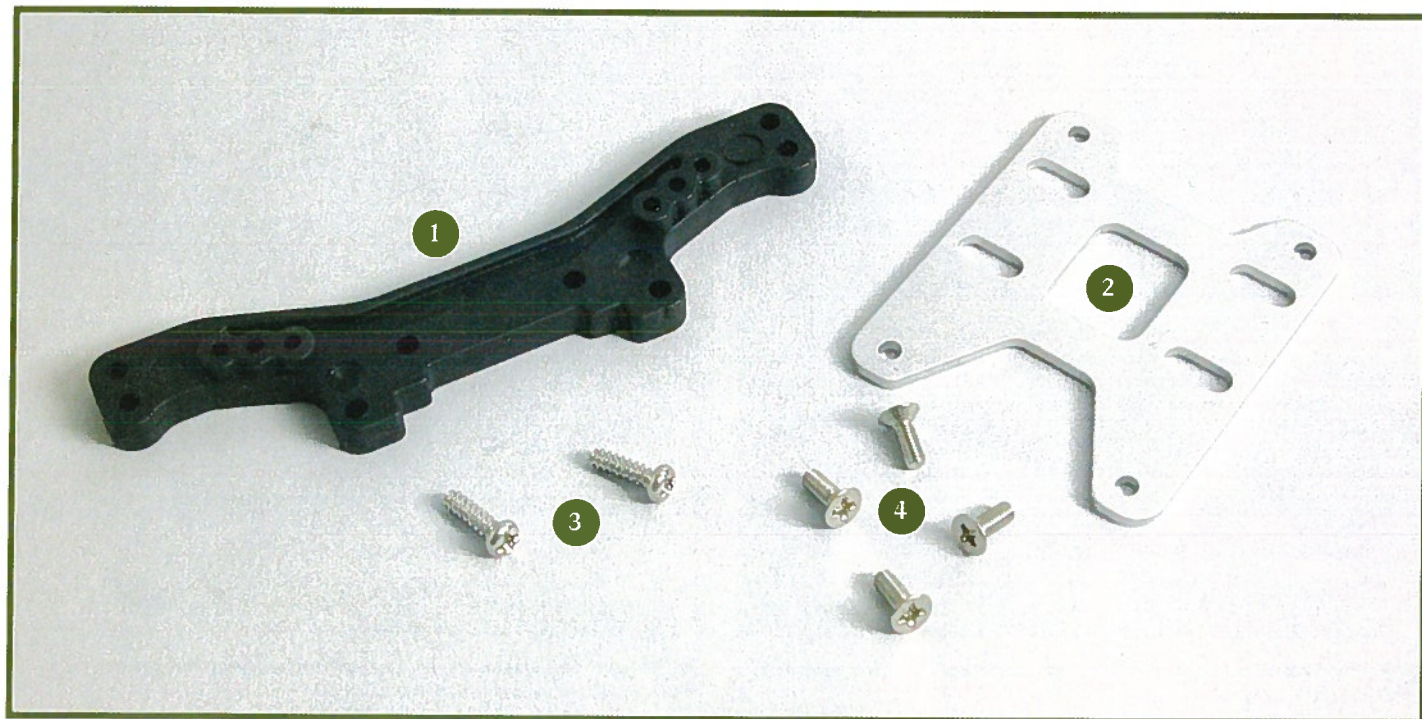
рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов. Данная инструкция по сборке не содержит сложных шагов, однако советуем в точности выполнять указания и сверяться с приведенными фотографиями.

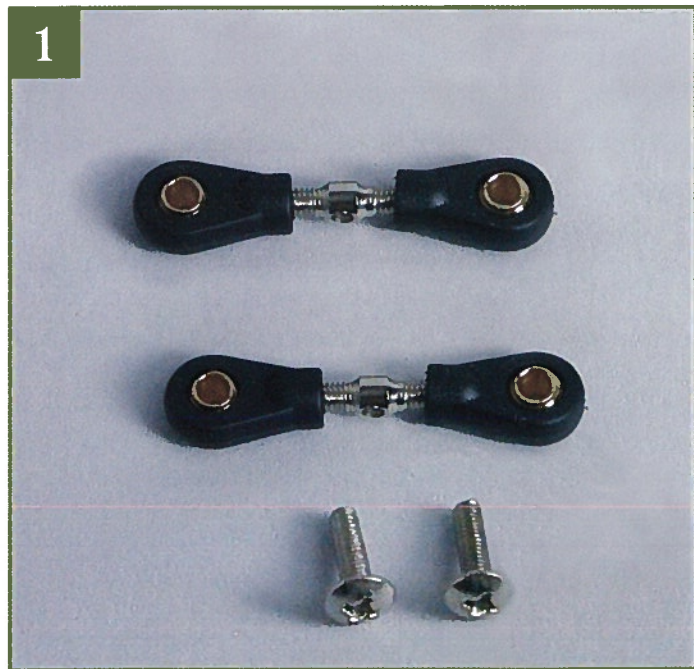
- 1 Задняя стойка крепления амортизаторов
- 2 Набор для крепежа двигателя
- 3 Саморез с крестообразным шлицем 3×10 мм (2 шт.)
- 4 Винт с крестообразным шлицем 3×8 мм (4 шт.)

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

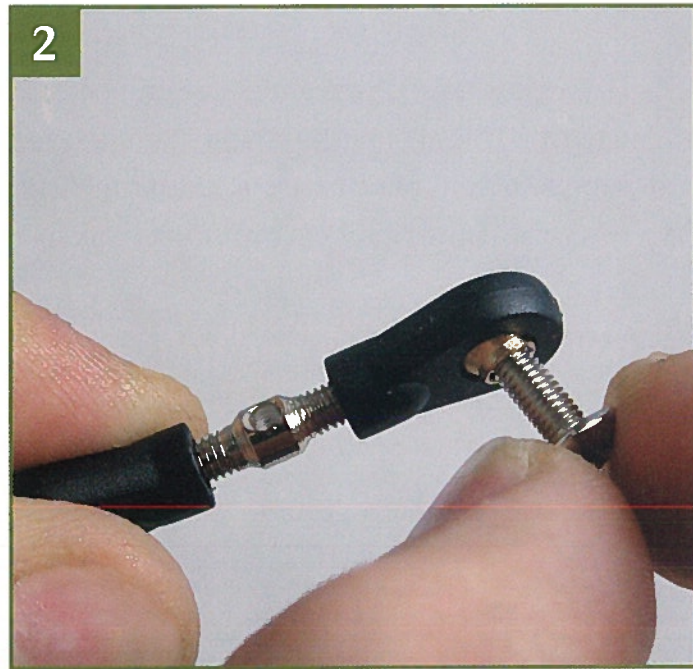
Для сборки вам потребуется:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

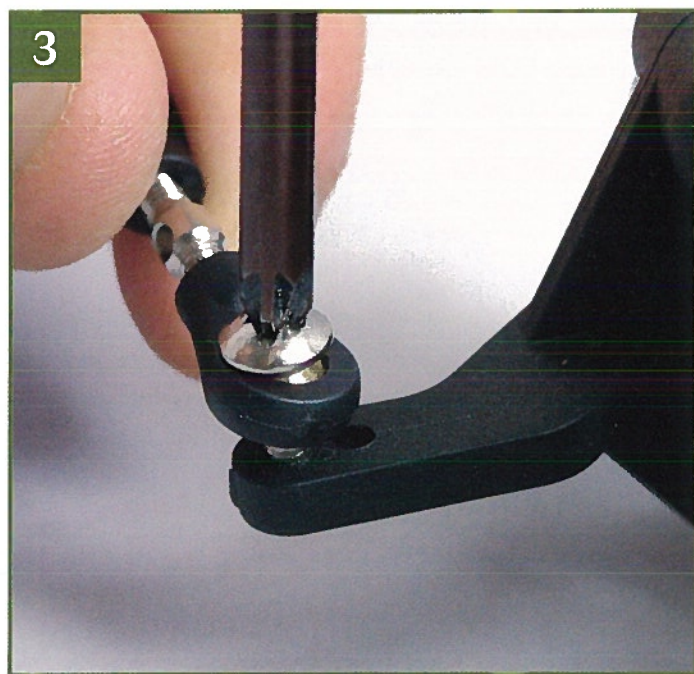




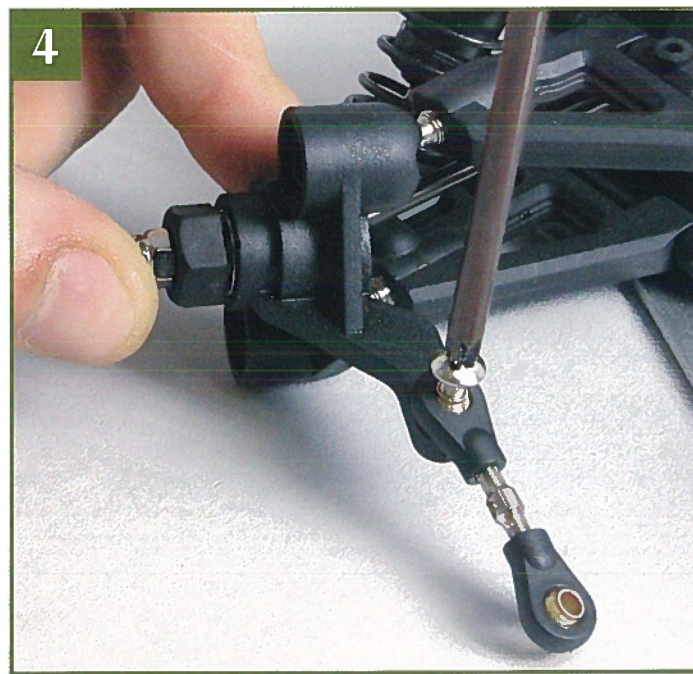
1 В предыдущем выпуске мы собрали две рулевые тяги. Возьмите тяги и два винта 3×10 мм, прилагающиеся к № 40.



2 Положите модель на рабочий стол, возьмите одну из двух рулевых тяг и вставьте винт 3×10 мм в соответствующее отверстие в латунной шаровой пластикового шарового наконечника.



3 При помощи отвертки заведите винт в крайнее отверстие левого рулевого кулака.

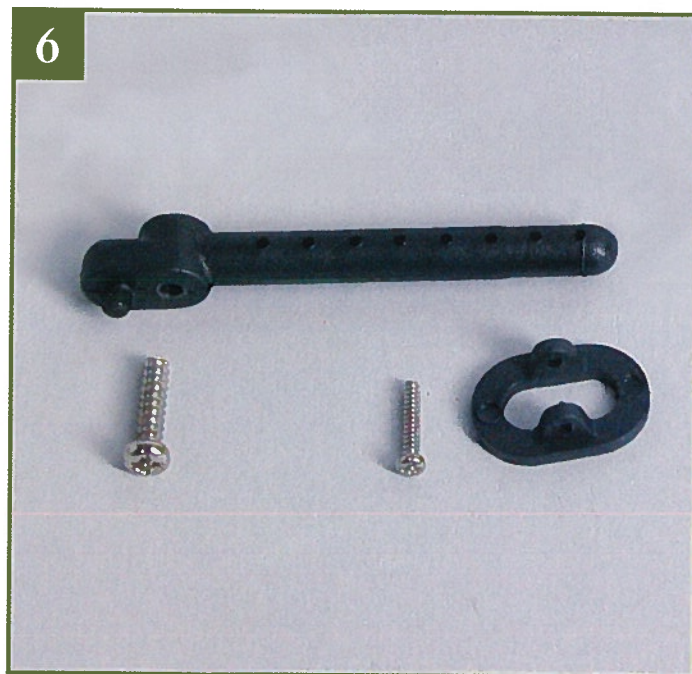


4 Тщательно затяните винт. Во время выполнения этой операции вам придется удерживать рулевой кулак.



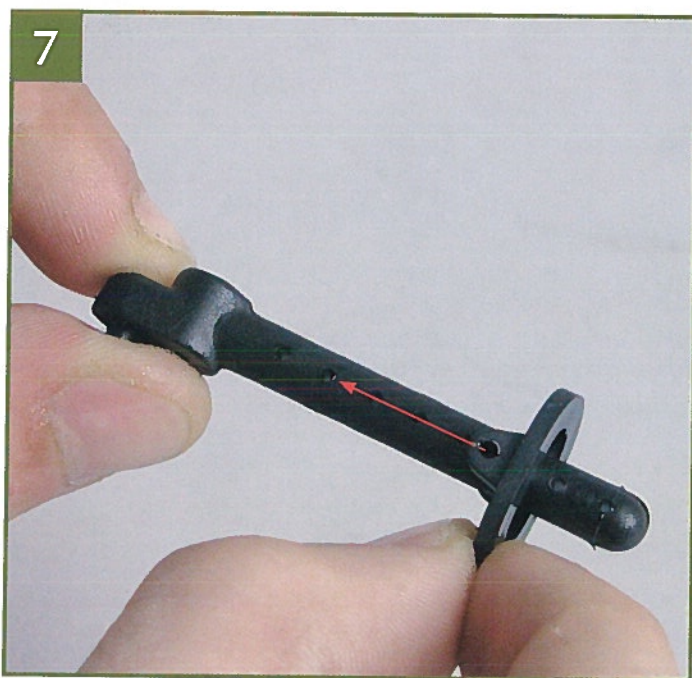
5

5 Повторите эту операцию и установите вторую рулевую тягу на правый рулевой кулак.



6

6 Возьмите заднюю стойку кузова, прокладку под кузов и два самореза (3×12 и 2×10 мм), полученные с № 32.



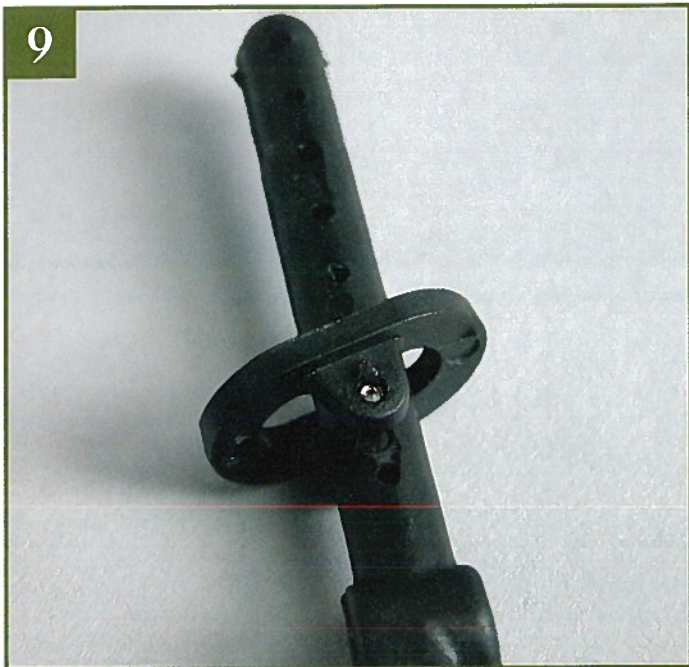
7

7 Наденьте прокладку на стойку, как показано на фото. Совместите отверстия прокладки с шестой дырочкой от вершины задней стойки кузова.

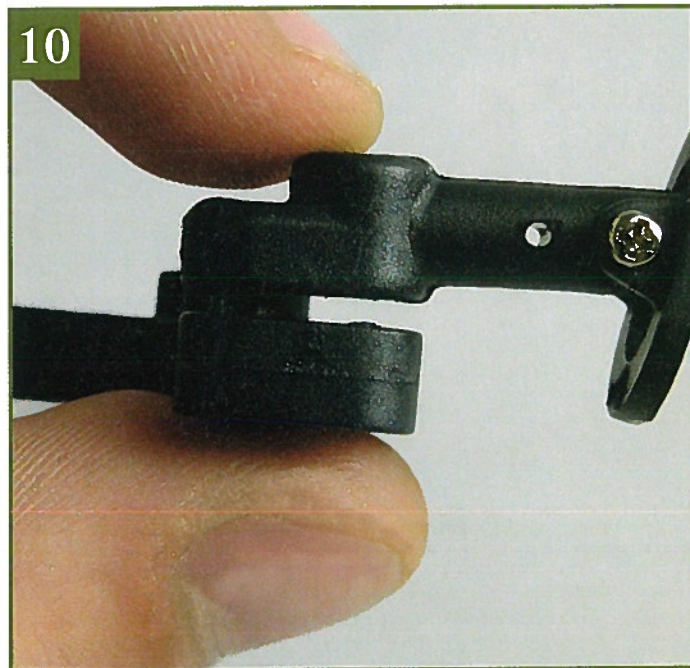


8

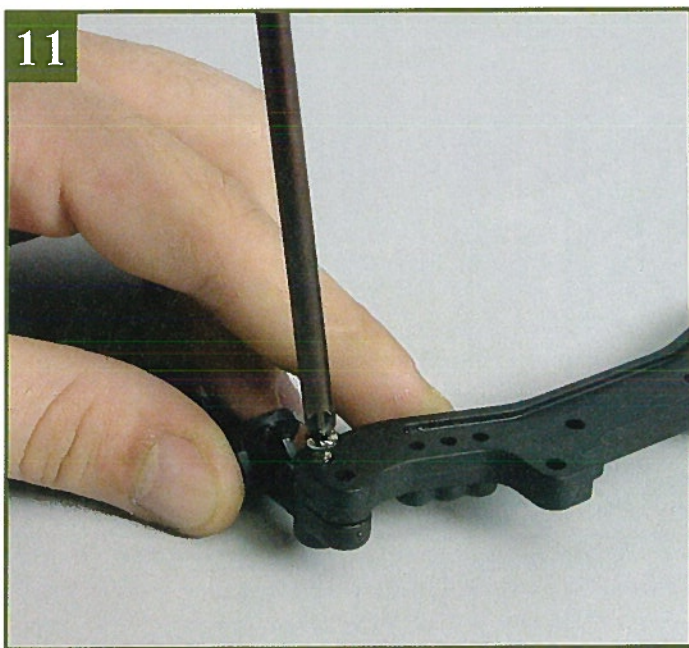
8 Воспользуйтесь крестовой отверткой и саморезом 2×10 мм, чтобы закрепить прокладку на задней стойке кузова. Не перетяните саморез.



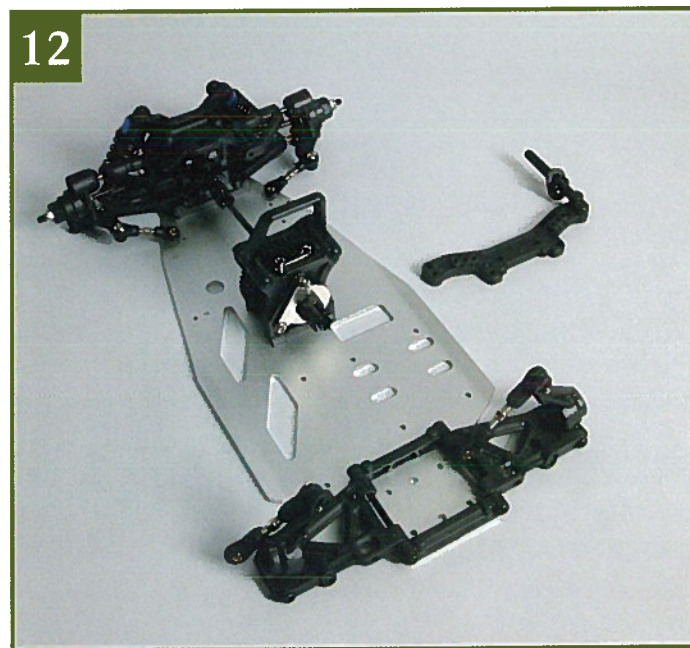
9 На фото сверху показан результат сборки задней стойки кузова. Сравните его с тем, что получилось у вас.



10 Совместите нижнюю часть задней стойки кузова с соответствующим гнездом на задней стойке амортизаторов.

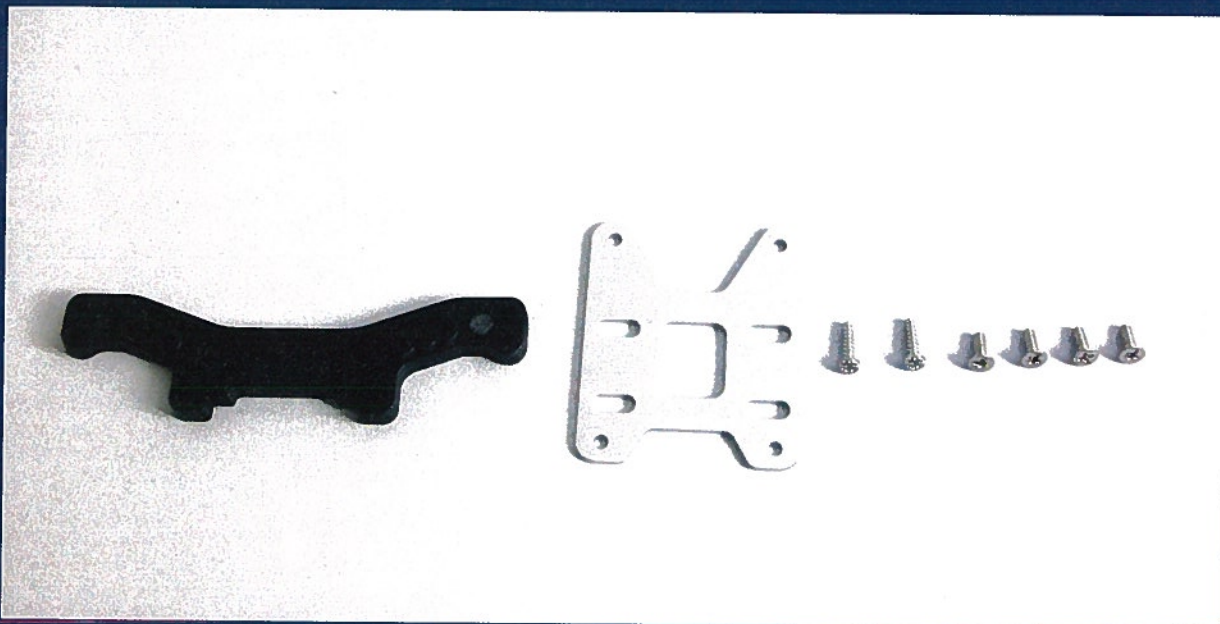


11 Соедините детали между собой при помощи самореза 3×12 мм. Сверьтесь с фото, чтобы обеспечить правильное расположение деталей.



12 На последней фотографии вы видите результат данного этапа сборки: два передних рулевых кулака обзавелись рулевыми тягами, задняя стойка амортизаторов соединена с правой задней стойкой кузова.

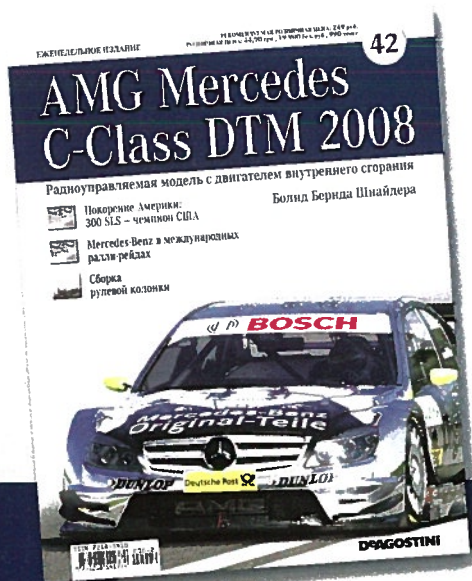
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Вы получили набор для крепежа двигателя, заднюю стойку крепления амортизаторов, четыре винта и два самореза. Сегодня мы соединим рулевые тяги с передними рулевыми кулаками и заднюю стойку кузова с задней стойкой крепления амортизаторов.



В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 42)
и комплект деталей:

- шайбы стопорные пружинные 4 мм (3 шт.) и 7 мм (2 шт.)
- цилиндры рулевой колонки (3 шт.)
- винты с крестообразным шлицем 3×8 мм (2 шт.)
и 3×10 мм (2 шт.)
- тяга рулевой колонки
- качалки рулевых колонок
- пружина.



MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Родстер 300 SLS задумывался как спортивный кабриолет, однако пилот Пол О'Ши доказал, что 300 SLS может побеждать в автогонках.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



В 50-е годы серийные автомобили Mercedes-Benz с успехом выступали в международных ралли-рейдах.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим прилагающиеся детали и соберем рулевую колонку нашей радиоуправляемой модели.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774