

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM 1991: двойная победа  
AMG и Mercedes-Benz

Болид Бернда Шнайдера



Гоночные трассы DTM:  
Зандвоорт



Премьера сезона 1963 года:  
Mercedes-Benz W 113



ISSN 2218-5410



9 772218 541774



DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

44

# AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Сезон 1991 года сложился для AMG и Mercedes-Benz удачно: AMG победил в командном зачете, а Mercedes – в кубке конструкторов. Однако Клаус Людвиг, уверенно шедший к победе, так и не сумел завоевать титул чемпиона.

117-120

Одну из самых сложных кольцевых гоночных трасс DTM – Зандвоорт, расположенную на побережье Северного моря, пилоты в шутку называют «песок и вылет». Когда поднимается ветер, асфальт покрывается песком и становится очень скользким.

121-122

## MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

Универсальный спорткар W 113 оснащался съемным жестким верхом, края которого слегка выступали вверх над дугами крыши. За эту стилистическую особенность он получил прозвище «пагода».

157-158

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Сегодня мы завершим сборку трансмиссии и установку валов, а также познакомимся с задней крышкой двигателя – сложной деталью, обеспечивающей герметичность мотора и одновременно играющей роль опоры стартера.

143-146



## AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №44, 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

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:

☎ 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. 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 Агостині»

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

### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «РЭМ-ИНФО»,  
г. Минск, пер. Козлова, д. 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:  
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 04.10.2011

# Сезон DTM 1991 года: победа AMG в командном зачете и Mercedes-Benz в кубке конструкторов

На счету AMG и Mercedes-Benz в сезоне 1991 года – впечатляющая двойная победа: AMG победил в командном зачете, а Mercedes – в кубке конструкторов. Однако Клаусу Людвигу в последнем заезде в Хоккенхайме все же не удалось во второй раз завоевать звание чемпиона.

Зима 1990–1991 годов выдалась такой же напряженной, как и основной спортивный сезон: в национальном спортивном комитете Германии развернулась не менее жесткая борьба, чем на гоночном треке.

Камнем преткновения стала классификация болидов Audi с 8-цилиндровым двигателем объемом 3,6 л, выступавших против 4-цилиндровых Mercedes-Benz и BMW. Организаторы пытались уравнивать шансы участников при помощи весового гандикапа.

Спорткомитет обязал все Audi V8 quattro к началу сезона 1991 года установить дополнительный балласт (40 кг свинца), в то время как Mercedes и BMW было разрешено «похудеть».

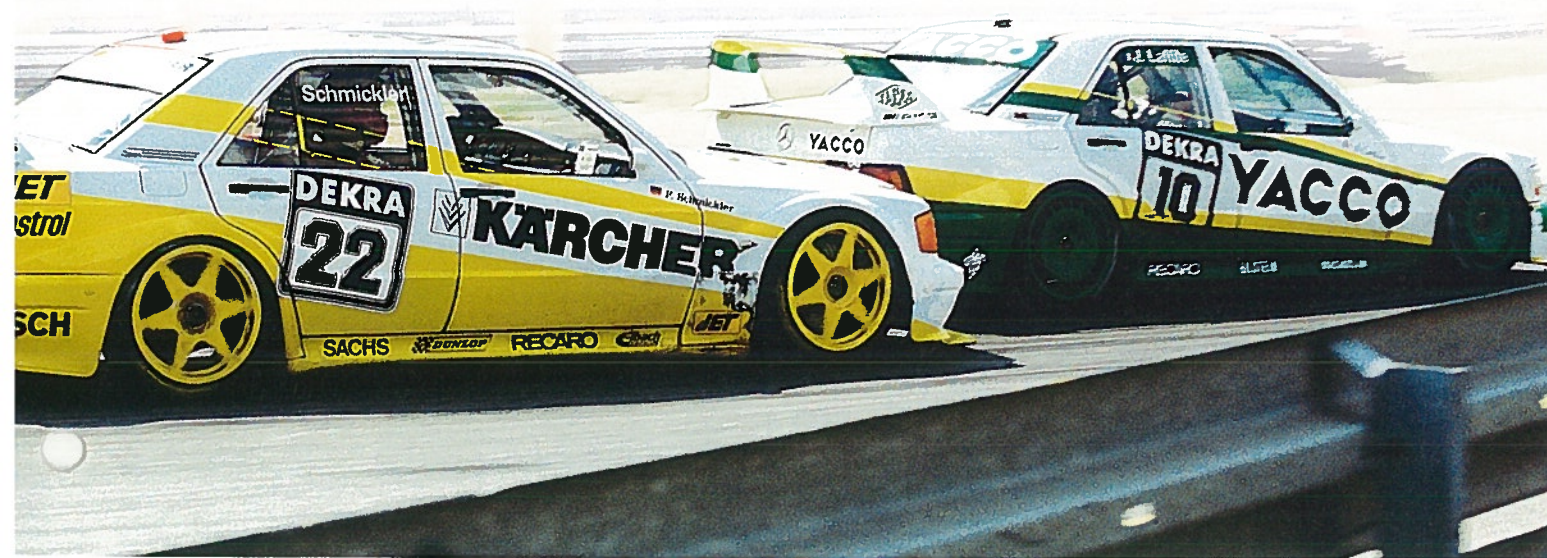
## Великолепное начало

Поскольку теперь пилотам Mercedes уже не приходилось «сражаться тупыми мечами», они сразу же вступили

в борьбу за победу, тем более что команда выступала на усовершенствованных Mercedes 190 E 2.5–16 Evo 2.

Клаус Людвиг с самого начала показал свою решимость повторить результат 1988 года и вернуть себе звание чемпиона. Руководитель автоспортивного подразделения Норберт Хауг основательно пересмотрел организационную

Группа Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2 в гонке «200 миль Нюрнберга» на Норисринге. Франк Шмиклер преследует бывшего пилота Формулы-1 Жака Лафита.



структуру. Разработка и производство всех гоночных «сто девяностых» были поручены AMG. Одновременно AMG представлял свою гоночную команду. В сезоне 1991 года в комбинезоне со звездой выступала женщина-пилот Эллен Лор, очень скоро заставившая говорить о себе и специалистов, и поклонников автоспорта.

Первый этап, традиционно стартовавший в Зольдере, был отмечен долгой и упорной дуэлью Клауса Людвига и Джонни Чекотто (BMW). В результате Людвиг пришел вторым, уступив победителю всего 0,73 секунды. Победа в следующем этапе опять ускользнула от Людвига — на этот раз из-за фальстарта. В Хоккенхайме снова повезло BMW, а вторым пришел Ален Кудини, названный лучшим пилотом Mercedes. Однако в третьей гонке, на Нюрбургринге, Клаус Людвиг подкрепил свою заявку на чемпионство уверенной двойной победой.

Несмотря на триумф Audi на берлинском автодроме Авус, где высокая скорость обеспечивала больше преимуществ, чем маневренность, звездная команда с образцовым «королем Людвигом» продолжила серию успешных выступлений. На автомобилях и пилотов возлагались большие надежды — и небезосновательно: уже в следующей гонке на аэродроме в Вунсторфе Клаус Людвиг и Ален Кудини снова поднялись на пьедестал. Людвиг, опять занявший третье место, продолжал упорно набирать очки.

### Короткая гастроль «Шуми»

На трассе Норисринг в Нюрнберге звезда команды Mercedes Курт Тийм снова приветствовал публику с верхней ступени подиума. Кроме того, произошла смена пилотов, замеченная только

инсайдерами: вместо француза Фабьена Жируа, выступавшего на «сто девяностом» в команде Zakspeed, две гонки провел чрезвычайно талантливый молодой автогонщик Михаэль Шумахер.

Юниор Mercedes сразу ощутил, насколько высок уровень DTM. Показав довольно посредственные результаты в тренировочном заезде, в первой основной гонке «Шуми» занял 25-е место, а во второй сошел с трассы.

В Дипхольце результат восходящей звезды Mercedes был не лучше. Вначале Шумахера «затормозила» поломка двигателя, но затем ему все же удалось прийти четырнадцатым. Правда, это было уже в самом конце гастрольей молодого немца в DTM. Зато после состоявшегося через несколько недель дебюта в Формуле-1 выступления Михаэля Шумахера всегда сопровождал успех.

В DTM 1991 гораздо ярче проявили себя его товарищи по команде — Курт Тийм (первое и второе места



На крутых виражах Норисринга главным козырем был хороший контакт с покрытием: датчанин Курт Тийм на Evo 2 блистательно проходит поворот. В первом заезде он занял первое место, опередив Криса Ниссена (BMW). Во второй гонке ему пришлось пропустить вперед Ханса-Йоахима Штука (Audi) с преимуществом всего лишь в 1,05 секунды.

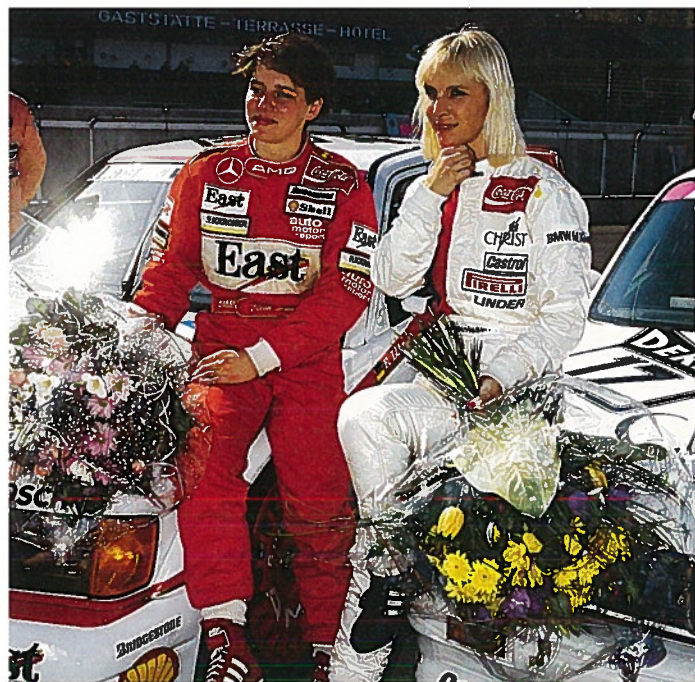
DTM 1991



Первое место  
Франк Биела  
(Германия)  
Audi V8 quattro  
174 очка



Место	Пилот	Машина	Очки
2.	Клаус Людвиг (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	166
3.	Ханс-Йоахим Штук (D)	Audi V8 quattro	158
4.	Джонни Чекотто (YV)	BMW M3 Sport Evolution	147
5.	Стив Соупер (GB)	BMW M3 Sport Evolution	133
6.	Ален Кудини (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	106
7.	Й. Винкельхок (D)	BMW M3 Sport Evolution	101
8.	Курт Тиим (Дания)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	97
9.	Роланд Аш (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	91
10.	Франк Йелински (D)	Audi V8 quattro	83
11.	Жак Лаффит (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	81
12.	Крис Ниссен (DK)	BMW M3 Sport Evolution	46
13.	Йорг ван Оммен (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	39
14.	Армин Хане (D)	BMW M3 Sport Evolution	36
15.	Хуберт Хаупт (D)	Audi V8 quattro	26
16.	Бернд Шнайдер (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	26
17.	Вальтер Рерль (D)	Audi V8 quattro	22
18.	Альфريد Хегер (D)	BMW M3 Sport Evolution	18
19.	Ф. Кройтцпойнтнер (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2	17
20.	Отто Рензинг (D)	BMW M3 Sport Evolution	8



Эллен Лор (слева) после недолгого пребывания в команде BMW в 1987 году вышла на старт на автомобиле Mercedes. Аннет Меувиссен в сезоне DTM 1991 управляла BMW M3.

на Норисринге) и Клаус Людвиг (третье место в Дипхольце и самый быстрый круг). А во время выступления на «домашнем» Нюрбургринге Людвиг снова отметился двойной победой.

Гран-при туринговых автомобилей в Айфеле стал триумфом Evo 2 – пятикратная победа в первом и трехкратная во втором заезде.

### Звездная команда

Общий результат команды Mercedes можно считать великолепным, учитывая, что в интересах Audi базовая масса болидов Quattros снова была снижена перед июньской гонкой в Вунсторфе.

В ряды пилотов Mercedes на Нюрбургринге влился бывший пилот

Формулы-1 Бернд Шнайдер, сменивший Михаэля Шумахера в команде Zakspeed. Новичок сразу же показал неплохие результаты, заняв одиннадцатое и шестое места.

В состязаниях на городской трассе в Зингене протяженностью 2800 м дело приняло серьезный оборот: на узкой полоске асфальта начались столкновения с повреждением кузовов. Особенно досталось лидировавшему в гонке Курту Тииму: его буквально «выбил» с трассы юниор Audi Хуберт Хаупт. В результате Хаупт простоял в боксе несколько кругов, пока механики проклеивали его поврежденный болид, а потом снова вышел на трассу. Тиим после «контакта с врагом» смог занять только второе место.

Хаупта дисквалифицировали и больше не допустили к участию в гонке.

В последнем состязании сезона в Хоккенхайме мюнхенца сменил Вальтер Рерль.

Другой пилот Audi, Франк Биела, в предыдущем году выступавший за команду Mercedes, отпраздновал в Зингене свою вторую победу в сезоне. Биела превратил дуэль Клауса Людвига и Ханса-Йоахима Штука за чемпионский титул в увлекательную битву трех равных соперников.

Бернд Шнайдер, занявший второе место во втором заезде и показавший самый быстрый круг, сумел доказать, что его хорошие результаты в первом выступлении за команду Mercedes не были случайностью.

Все решил последний заезд в Хоккенхайме. Клаус Людвиг отправился на финальный этап в качестве лидера, имея на руках все козыри.



В 1991 году Михаэль Шумахер второй раз гастролировал в DTM (первые гастроли состоялись в сезоне-1990). Гонщик из Керпена заменил Фабьена Жируа в составе команды Mercedes Zakspeed. Позже он перешел в Формулу-1, где выступал гораздо успешнее, чем в DTM.

Соотношение сил трех команд на этой легендарной трассе было практически равным — правда, только при нормальной погоде, то есть когда не было дождя.

Дождь расстроил все планы гонщика из Райнланда и команды Mercedes.

### Драматичный финал

На мокром асфальте полноприводные автомобили из Ингольштадта получили явное преимущество. Кроме того, товарищи по команде Audi обеспечивали Франку Биле, претендовавшему на чемпионский титул, прикрытие с тыла. Первый заезд завершился тройным триумфом.

Во втором заезде автомобили с эмблемой из четырех сплетенных колец заняли все четыре первых места! Такой командный результат позволил одержавшему двойную победу Франку Биле обойти Клауса Людвига и обеспечил ему звание чемпиона DTM.

Для команды Mercedes этот грандиозный сезон тоже закончился неплохо: штутгартцы заняли первое место в кубке конструкторов, а AMG победил в командном зачете. Правда, для Клауса Людвига, который, несмотря на четыре победы и многочисленные первые позиции, в последний момент был лишен шансов на чемпионский титул, это стало слабым утешением. Час «короля Людвига» еще не пробил — это случится позднее.

Храбро сражался, но проиграл: в сезоне-1991 Клаус Людвиг приехал в Хоккенхайм в качестве лидера. Однако дождь не оставил ему ни единого шанса в борьбе против полноприводных Audi.



# Гоночные трассы DTM: Зандвоорт

На живописном побережье Северного моря, среди песчаных дюн, расположена одна из самых сложных кольцевых трасс в календаре DTM – Зандвоорт.

Эти «американские горки», требующие от пилотов не только высочайшего мастерства, но и настоящего мужества, гарантируют захватывающее зрелище.

Автогонщики в шутку называют кольцевую трассу в голландском Зандвоорте «песок и вылет». Чем объяснить столь мрачный юмор?

Дело в том, что эта кольцевая трасса пролегает среди живописных дюн у самого берега моря. Однако у пилотов нет времени любоваться великолепными пейзажами. Едва поднимется ветер, а на голландском побережье он дует почти всегда, как асфальт покрывается песком.

Это значительно усложняет гонку, ведь покрытие трассы сразу становится скользким.

## Награда за мужество

При малейшей ошибке так и бывает: сначала «песок», потом «вылет». Удерживать болид DTM на правильном курсе при таком сложном характере трассы и скользком покрытии очень трудно. Зандвоорт – типичная трасса для проверки водительского мастерства.

В Зандвоорте сочетание поворотов различного радиуса требует идеальной настройки подвески и гармоничной развесовки по осям.

Некоторые повороты приходится проходить буквально вслепую. Здесь недостаточно одного только знания трассы – от пилотов требуется настоящее мужество, талант и самоотдача. Борьба идет за одну-две десятых секунды – значит, по-настоящему захватывающее зрелище гарантировано. Для

Болельщики на естественных трибунах. Во время гастролей DTM на живописном побережье Голландии всегда царит атмосфера спокойствия и отдыха.



пилотов гонка среди песчаных дюн — это колоссальное напряжение.

«Американские горки» в дюнах с их чередой подъемов и спусков требуют максимальной концентрации внимания: у гонщиков практически нет ни секунды на отдых. Самый длинный отрезок, который можно пройти не поворачивая руля, это прямая «старт-финиш». Поворот на 180° в конце этого отрезка, именуемый Tarzanbocht,

Еще в 50-е годы в Зандвоорте проводились гонки Формулы-1. В 1955 году Стирлинг Мосс на Mercedes-Benz W 196 R занял второе место в Гран-при Голландии. Меры безопасности были несопоставимы с сегодняшними. Отбойники? Об этом не было и речи.



#### ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ: ЗАНДВООРТ (НИДЕРЛАНДЫ)

**Длина:** 4307 м

**Ширина:** 10 м

**Поворотов:** 15

**Прямых:** 1

**Открытие:** 1948 год

**Мест для зрителей:** около 50 тысяч

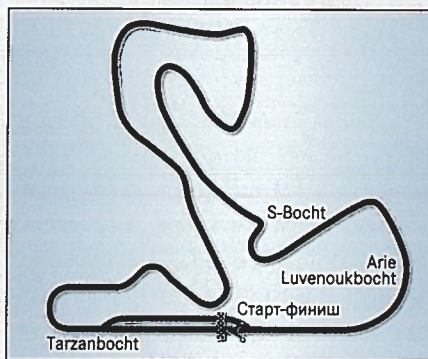
**Дистанция:** 41 круг (176,5 км)

**Рекордный круг:** Том Кристенсен (Audi), 1.33,729 мин (2008)

С 2001 года Зандвоорт занимает прочное место в календаре DTM.

Благодаря сложному характеру трассы и идиллическим ландшафтам проходящий здесь этап DTM считается самой популярной гонкой за пределами Германии. До 1985 года в Зандвоорте проходили гонки Формулы-1.

На время их проведения трек укорачивался. В 1998 году трасса была расширена и отремонтирована с учетом современных требований к безопасности автоспорта.



автомобиля. На подъемах из-за многочисленных неровностей приходится ехать спокойно, а в верхней точке подъема машина становится очень легкой. Это заметно ухудшает реакцию на поворот рулевого колеса. Поэтому для болидов, выступающих в Зандвоорте, крайне важна точность настроек.

#### Все решает сцепление с покрытием

Центральный сектор — аэродинамическая часть трассы. Он состоит из четырех скоростных правых поворотов и одного левого виража. Без хорошей прижимной силы здесь можно потерять много времени. Последний отрезок — шикана S-Bocht — настоящее испытание и для человека, и для машины. Здесь важны хорошие тормоза и уверенная тяга на выходе из поворота. Сцепление с покрытием определяет и скорость прохождения последнего поворота. Тому, кто даст слабину в повороте Arie Luvencoukbocht, не избежать атаки идущего сзади пилота в конце прямой «старт-финиш». И хотя Зандвоорт дает некоторые возможности для контактной борьбы, тот, кто проявит неосторожность, рискует вылететь в дюны.



идеально подходит для обгона. Однако, внимание: здесь трасса начинает петлять. Поэтому при подтормаживании усиленно дает о себе знать инерция автомобиля. К тому же если на асфальте песок, ухудшается сцепление с покрытием. Поэтому вылеты с трассы случаются здесь довольно часто.

На поворотах разного радиуса становятся видны все недостатки

Зандвоорт, 27 августа 2005 года. Очередной этап DTM. Будущий победитель Гари Паффетт (Daimler-Chrysler Bank AMG-Mercedes) во время квалификационного заезда.





## Премьера сезона 1963 года: купе-пагода Mercedes-Benz W 113

Преемником легендарных купе Mercedes-Benz-Coupes 300 SL и 190 SL стал двухместный спортивный автомобиль W 113, он же 230 SL. Премьера новой модели состоялась в июле 1963 года. Эта машина оставила заметный след в истории мировых ралли.

Создавая 230 SL, разработчики не собирались делать жесткий, «бескомпромиссный» родстер. 230 SL, названный автожурналистом Херибертом Хофнером «двухместным спортивным автомобилем с отличными тягово-динамическими характеристиками и оптимальной управляемостью», оснащенный 6-цилиндровым двигателем мощностью 150 л.с., не был «добродушным вторым авто для милых дам». Он подтверждал свои отменные раллийные качества на гоночных трассах.

Универсальный спорткар оснащался съемным жестким верхом, края которого слегка выступали вверх над дугами крыши. За эту стилистическую особенность 230 SL, он же W 113, получил прозвище «пагода». По сравнению с седаном колесная база была уменьшена, благодаря чему двухместное спортивное купе, созданное дизайнером Полем Браком и инженером-конструктором Белой Барени, получилось очень компактным, а запатентованная Daimler-Benz крыша-пагода облегчала посадку в машину.

В декабре появилась модель 250 SL, несколько позднее — 230 SL, а в январе 1968 года — 280 SL мощностью 170 л.с.

Ралли Льеж-София-Льеж 1963 года. Будущий победитель Ойген Берингер и штурман Клаус Кайзер в Mercedes-Benz 230 SL на одном из альпийских перевалов.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

**MERCEDES-BENZ W 113/230 SL 1963 года**  
в раллийном исполнении

**ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ:** 6-цилиндровый рядный двигатель M 127 водяного охлаждения, два клапана на цилиндр, верхний распределительный вал, привод от двухрядной цепи, подвесная установка клапанов, привод клапанов при помощи коромысла; диаметр цилиндра × ход поршня 87×72,8 мм, рабочий объем 2281 см<sup>3</sup>, коэффициент сжатия 9,3:1; 4-опорный кованый стальной коленчатый вал. Головка цилиндров из литого чугуна, головка цилиндров из легкого сплава, алюминиевые поршни, циркуляционная система смазки, приводимая шестеренным насосом (5,5 л масла). Впрыск во впускной коллектор, шесть поршней Bosch; объем топливного бака 82 л (варьировался в зависимости от гонки)

**МОЩНОСТЬ:** 150 л.с. при 5800 об/мин; насос подачи топлива; однодисковое сухое сцепление; 4-ступенчатая механическая коробка передач, привод на заднюю ось; рычаг переключения передач в центре автомобиля; расход топлива примерно 16–18 л/100 км

**КУЗОВ И ПОДВЕСКА:** самонесущий стальной кузов; передняя подвеска — двойные поперечные рычаги с винтовыми пружинами, стабилизатор, гидравлические телескопические амортизаторы; сзади — маятниковый мост с качающимся дифференциалом, реактивными штангами, винтовыми пружинами и гидравлическими амортизаторами

**ТОРМОЗА И РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** двухконтурная гидравлическая тормозная система (передние тормоза — дисковые, задние — барабанные); ручной тормоз воздействует на задние колеса; рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка»

**КОЛЕСА:** дисковые 5,5 J×14 с радиальными шинами 185 HR 14 (впереди и сзади)

**МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ:** колесная база 2400 мм, колея передняя/задняя 1490/1490 мм; общие размеры 4285×1760×1300 мм; снаряженная масса 1295 кг (+ крыша купе 80 кг); общая масса увеличена с 1720 до 1760 кг

**ТЯГОВО-ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:** разгон с 0 до 100 км/ч — 11 с; максимальная скорость до 230 км/ч

Глядя на 230 SL, трудно было заподозрить в нем «боевую машину» для крупных соревнований. Эта модель, аналогично Mercedes 190 SL, действительно позиционировалась скорее как «второй автомобиль». В кольцевых гонках и соревнованиях с подъемом на гору 230 SL не участвовал. Однако

в 1963 году Ойген Берингер и штурман Клаус Кайзер на такой машине выиграли марафон Льеж-София-Льеж. После еще нескольких побед 230 SL и Ойген Берингер прошли квалификацию для участия в чемпионате Европы по ралли. И только ничтожная поломка — обрыв электропровода распределителя зажигания — не позволила экипажу Берингер/Кайзер одержать общую победу в марафоне 1964 года: они пришли третьими.

В марафоне Лондон-Сидней в 1968 году принимал участие 280 SL, заявленный одной из австралийских команд; кроме того, дистанцию 17 тысяч км прошли четыре седана Mercedes. Ни у одной из машин не возникло технических проблем, однако экипажи не смогли уложиться во время, отведенное на прохождение этапов.

## Не уступая в скорости Ferrari

Mercedes-Benz W 113 не был легким автомобилем: в зависимости



Клаус Кайзер (слева), Ойген Берингер и их 230 SL после победы в ралли Льеж-София-Льеж 1963 года.

от экипировки его масса могла достигать 1415 кг. К этой цифре необходимо добавить еще 450 кг — вес пилота, штурмана, топлива и багажа вместе взятых. Все это влияло на среднюю скорость. Тем не менее, «пагода» была очень быстрым автомобилем, что ярко продемонстрировал главный конструктор Рудольф Уленхаут на устроенной для журналистов презентации этой модели во время проведения женеvского автосалона в марте 1963 года. Он проехал на демонстрационной машине несколько кругов по гоночной трассе в расположенном неподалеку французском местечке Юра, не уступив в скорости британскому гонщику Формулы-1 Майку Парксу на Ferrari 250 GT.



Марафон Спа-София-Льеж, проходивший 25–29 августа 1964 года. Дитер Глемсер и Мартин Браунгард на 230 SL были на волосок от победы, и только из-за дефекта распределителя зажигания они в итоге заняли третье место.

# Сборка трансмиссии и установка валов

Задняя крышка двигателя, которую вы получили с этим номером, обеспечивает герметичность агрегата и одновременно играет роль опоры стартера. Сегодня мы познакомимся с устройством задней крышки и завершим сборку трансмиссии и установку валов.

С данным выпуском вы получили заднюю крышку двигателя вашей радиоуправляемой модели. Основная функция задней крышки – обеспечение герметичности, необходимой для нормальной, полноценной работы двигателя. Эта деталь идет с двумя предустановленными уплотнительными кольцами. В настоящий момент мы не готовы установить заднюю крышку двигателя на место. Мы познакомимся с устройством задней крышки, займемся сборкой трансмиссии и установкой валов.

## ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуется:

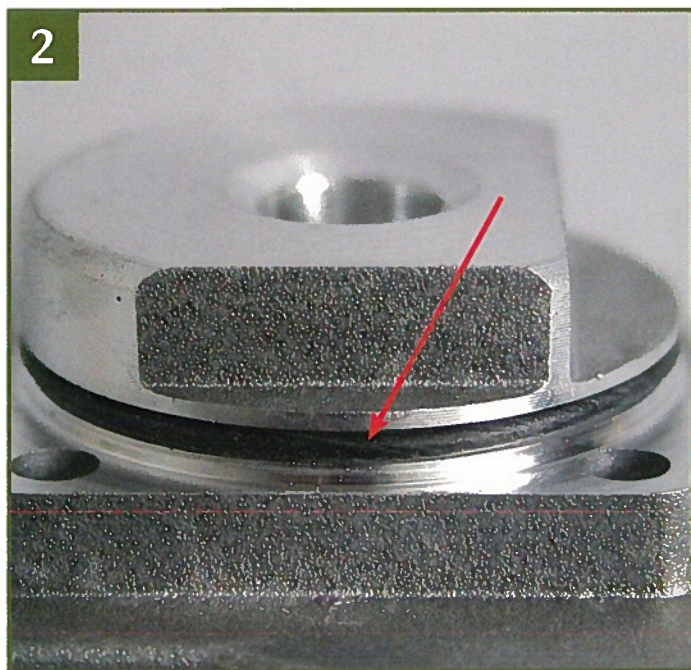
- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА

1 Задняя крышка

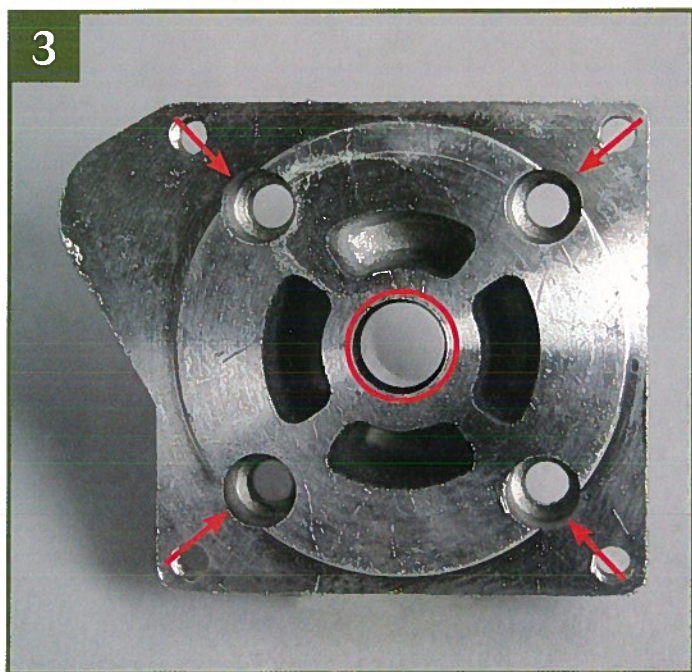




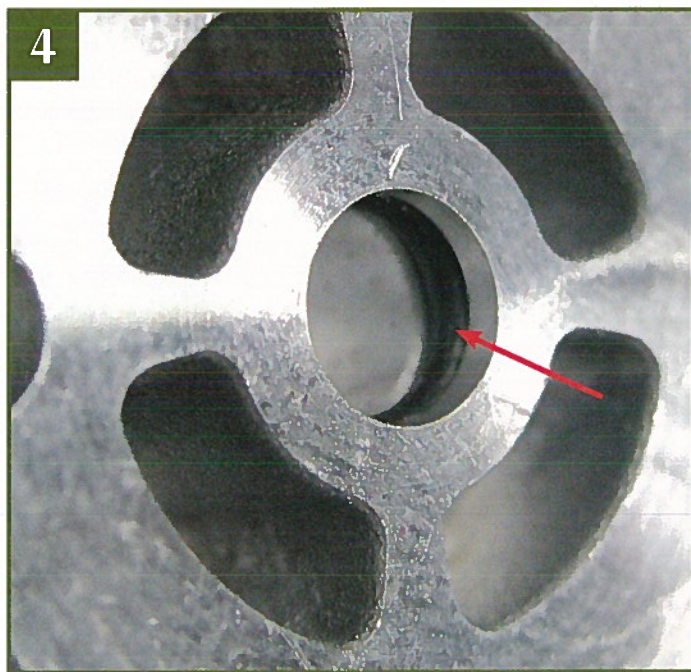
**1** По своей конструкции задняя крышка является сложной деталью.



**2** Красная стрелка указывает на большее из двух уплотнительных колец, обеспечивающее необходимую герметизацию картера.



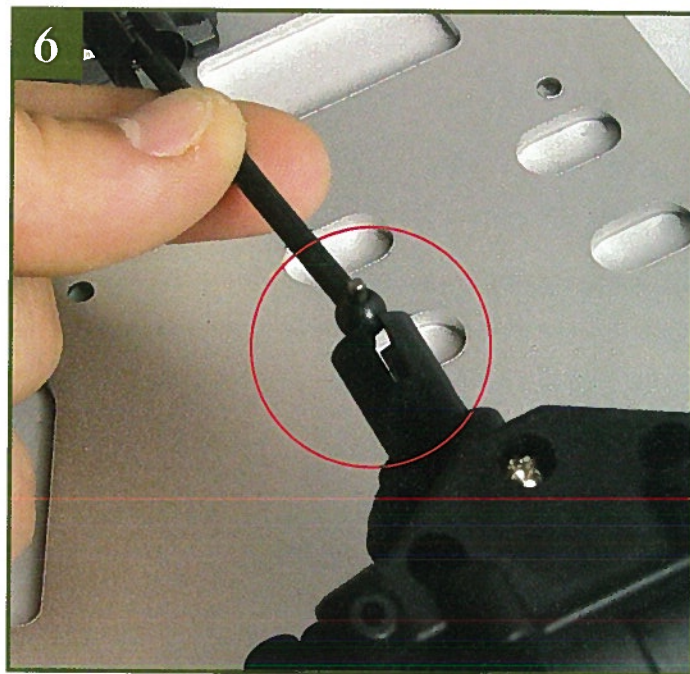
**3** С нижней стороны задней крышки есть большое отверстие по центру, предназначенное для вала стартера. Четыре красных стрелки указывают на отверстия для соединения задней крышки с картером.



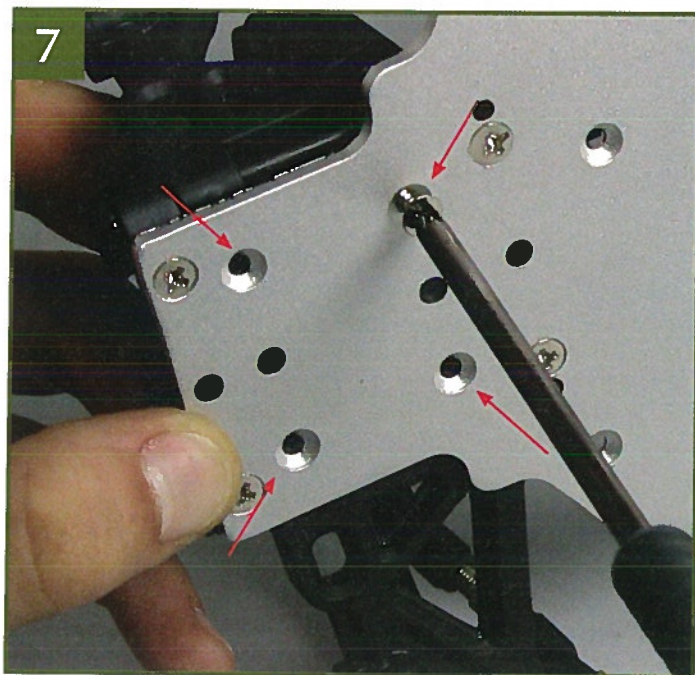
**4** В отверстии для вала стартера стоит малое уплотнительное кольцо, обозначенное красной стрелкой.



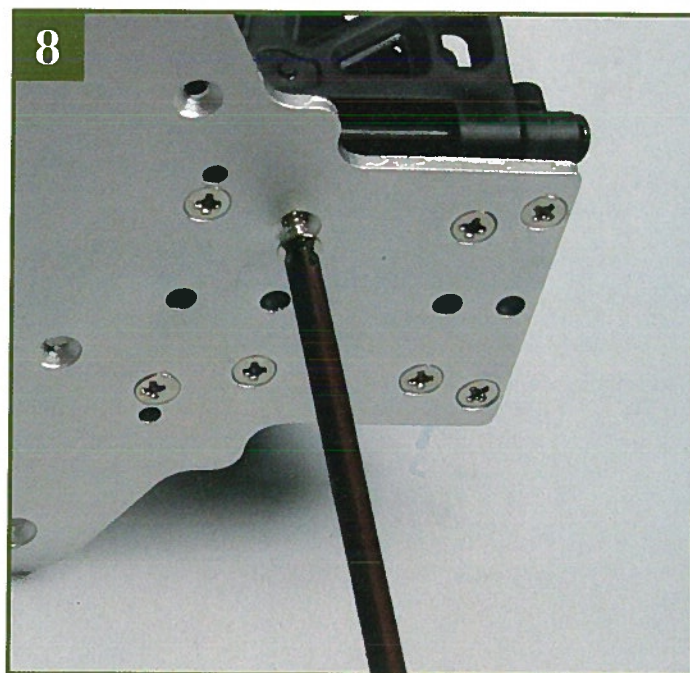
5 Положите перед собой раму вашей модели. Возьмите полученный с № 11 задний вал трансмиссии и соедините один из его концов с полуосью.



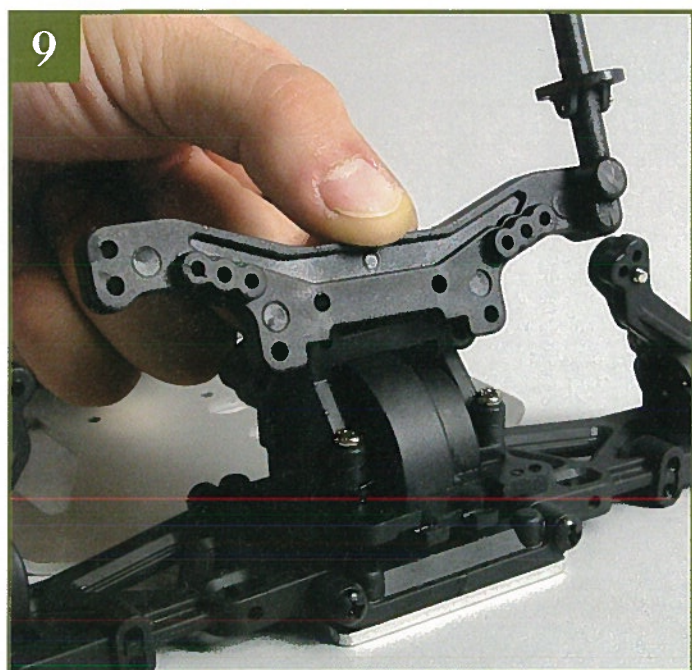
6 Поставьте второй дифференциал на заднюю часть рамы и соедините задний конец заднего вала трансмиссии с полуосью второго дифференциала.



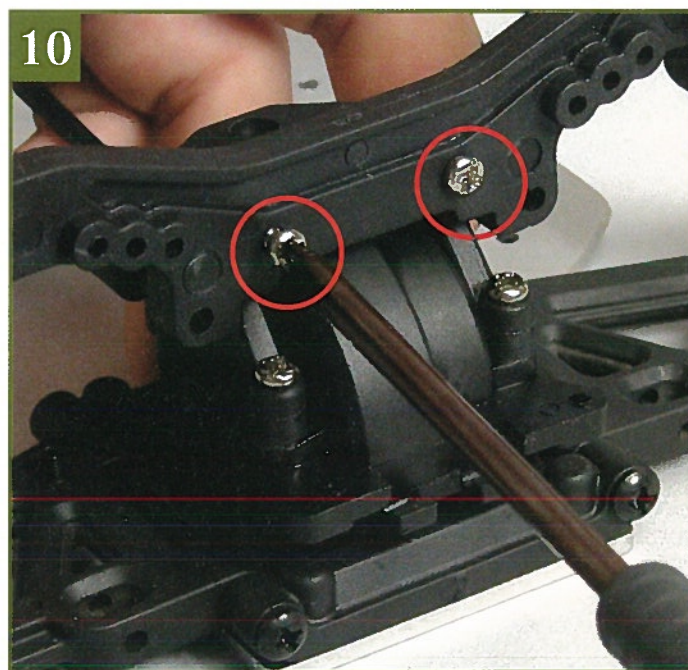
7 Закрепите второй дифференциал на раме при помощи четырех из восьми саморезов 3×10 мм, полученных вами с № 22.



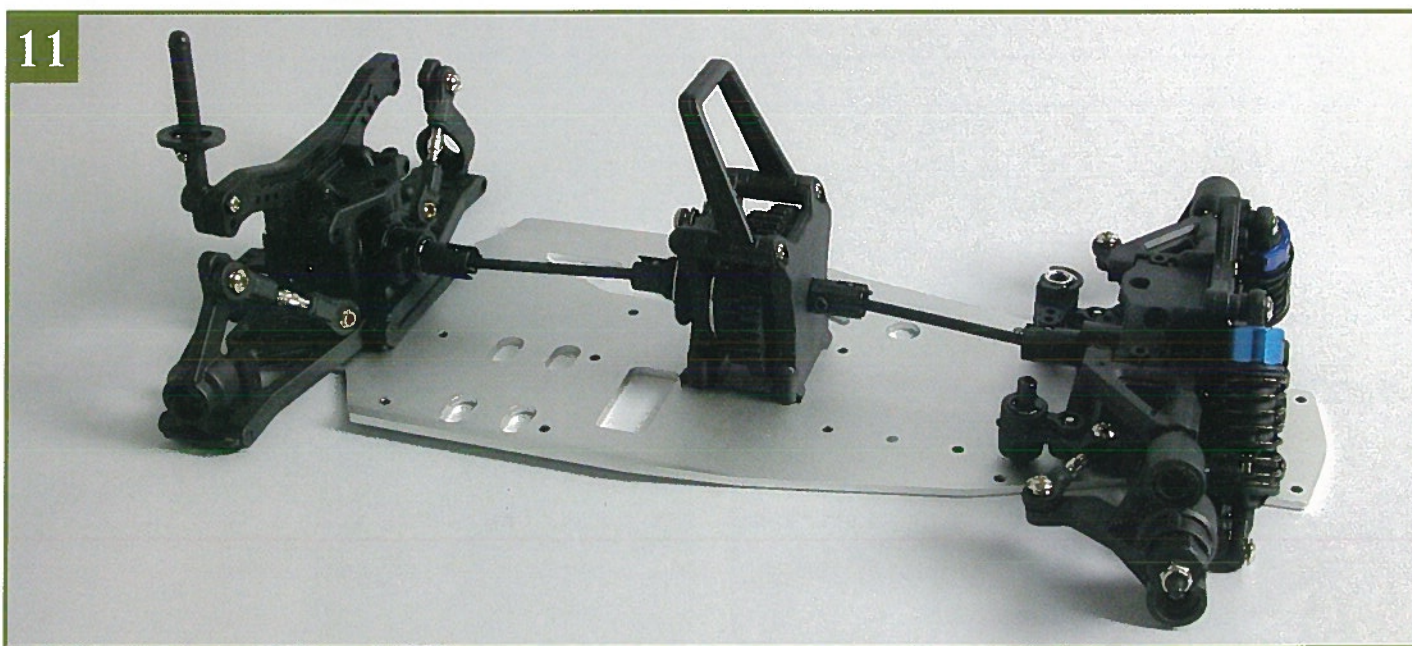
8 Возьмите отвертку и затяните четыре винта крест-накрест.



**9** Возьмите заднюю стойку крепления амортизаторов в сборе с задней стойкой кузова из № 41 и два самореза 3×10 мм. Соедините заднюю стойку крепления амортизаторов с дифференциалом.

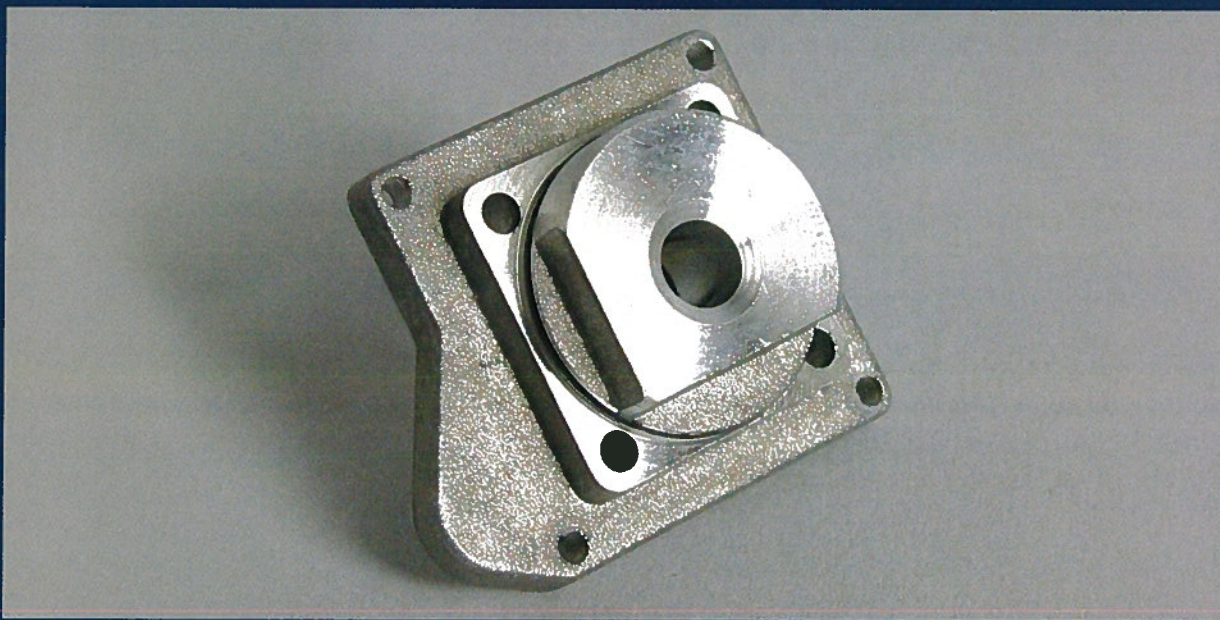


**10** Воспользуйтесь крестовой отверткой и двумя саморезами, чтобы закрепить заднюю стойку крепления амортизаторов на втором дифференциале.



**11** На фотографии вы видите результат данного этапа сборки. Ваша радиоуправляемая модель начинает приобретать очертания автомобиля.

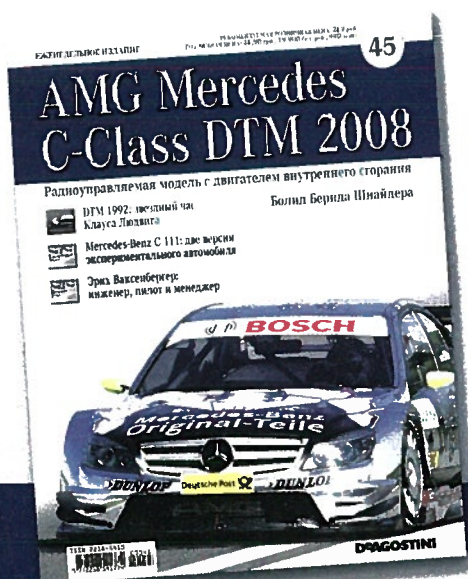
# В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы познакомимся с устройством задней крышки двигателя и завершим сборку трансмиссии и установку валов.



# В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 45)

и комплект деталей:

- колокол сцепления
- шестерня сцепления 17Т
- шестерня сцепления 22Т.



## ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



В сезоне DTM 1992 года пилоты Mercedes одержали 16 побед, а Клаус Людвиг завоевал звание чемпиона.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Mercedes-Benz C 111 с его прекрасными динамическими характеристиками прочили в преемники легендарного 300 SLR.

## MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



Под руководством Эриха Ваксенбергера автомобили Mercedes-Benz побеждали в самых престижных соревнованиях.

## ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы познакомимся с новыми деталями и продолжим работу с задним амортизатором.

ISSN 2218-5410



9 772218 541774