

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания



DTM 1992: звездный час
Клауса Людвига

Болид Бернда Шнайдера



Mercedes-Benz C 111: две версии
экспериментального автомобиля



Эрих Ваксенбергер:
инженер, пилот и менеджер



ISSN 2218-5410



9 772218 541774

00045

DeAGOSTINI

Болид Бернда Шнайдера

45

AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Радиоуправляемая модель с двигателем внутреннего сгорания

ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM

Сезон 1992 года для Mercedes-Benz сложился на редкость удачно. Пилоты команды одержали 16 побед в кузовном чемпионате, а Клаус Людвиг наконец-то завоевал звание чемпиона DTM.

123-126

MERCEDES В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА

В 1968 году в Daimler-Benz начались работы по созданию нового спортивного автомобиля. Mercedes-Benz C 111 обладал прекрасными динамическими характеристиками и имел все шансы стать преемником легендарного 300 SLR.

159-162

Эрих Ваксенбергер был инженером, гонщиком и успешным менеджером. Под его руководством автомобили Mercedes-Benz побеждали в самых престижных соревнованиях.

163-164

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

Мы познакомимся с новой деталью – колоколом сцепления – и продолжим сборку заднего амортизатора нашей радиоуправляемой модели.

147-148



AMG Mercedes C-Class DTM 2008

Выпуск №45, 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 «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. 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»
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. 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 11.10.2011

DTM

DTM 1992: звездный час Клауса Людвига и команды Mercedes-Benz

В сезоне 1992 года пилоты Mercedes одержали 16 побед в кузовном чемпионате, а Клаус Людвиг завоевал звание чемпиона. Кеке Росберг стал первым экс-чемпионом мира Формулы-1, выигравшим гонку в DTM, а Эллен Лор — первой женщиной-гонщицей, одержавшей триумфальную победу.

Когда Клаус Людвиг, завоевав в 1988 году титул чемпиона DTM на автомобиле Ford, перешел в команду Mercedes-Benz, многие из его коллег с удивлением качали головой. Ведь он уходил от чемпионов к дебютантам, только что создавшим свою заводскую команду. Однако чутье не подвело Людвиг: после окончания сезона 1989 года Ford покинул

кузовной чемпионат, в то время как Mercedes-Benz шаг за шагом приближался к победе.

Под звездой Mercedes

В течение четырех лет гонщик с берегов Рейна сражался за каждый метр

трассы. Однако завоевать второй чемпионский титул в DTM ему никак не удалось в силу разных причин (в том числе и из-за операции на почках).

Звездный час Клауса Людвиг и всей команды Mercedes пробил в 1992 году. Три первых места в кузовном чемпионате завоевали пилоты на Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2. Вслед за Людвигом второе и третье места заняли Курт

На узких улочках Зингена 6 сентября 1992 года доминировали пилоты Mercedes. Людвиг (впереди слева) сошел с трассы в первом заезде и пришел четвертым во втором.



Тиим и восходящая звезда DTM Бернд Шнайдер. В предыдущем сезоне Шнайдер заменил Михаэля Шумахера в команде Zakspeed, продемонстрировав высочайшее водительское мастерство и показав неплохие результаты.

И награда не заставила себя ждать: Шнайдер вошел в состав заводской команды AMG-Mercedes.

Великолепные результаты были достигнуты благодаря кропотливой работе инженеров AMG: еще зимой им удалось сделать гигантский шаг вперед в усовершенствовании Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2. Мощность была увеличена еще на 20 л.с. — до 373 л.с., максимальное число оборотов — до 10 100 об/мин. Эти характеристики восхищают и сегодня, если учесть, что речь идет о 4-цилиндровом двигателе объемом 2,5 л. Кроме того, в сезоне 1992 года впервые был применен усилитель рулевого управления, за счет чего пилотам стало легче вести дуэли «колесо к колесу».

В распоряжении пилотов Mercedes-Benz оказался перспективный автомобиль, с которым можно было все-таки претендовать на победу.

Клаус Людвиг и его товарищи использовали его возможности «на все сто», и уже в первой гонке, традиционно проходившей на автодроме «Бергский лев» в бельгийском Зольдере, оба заезда завершились двойной победой. Курт Тиим продемонстрировал высочайшее водительское мастерство и дважды первым пересек финишную черту. Клаус Людвиг и Роланд Аш заняли вторые места.

Победная премьера ван Оммена

Последовавшее затем состязание на Нюрбургринге, как это часто бывало на этой легендарной трассе, оказалось

лотереей, выигрыш в которой целиком зависел от погоды и покрышек. Под дождем полноприводные Audi в первом заезде смогли великолепно реализовать преимущество в тяге: победу одержал Франк Била.

Второй заезд проходил на сухом асфальте. Роланд Аш изменил ход борьбы и выиграл состязание.

Насколько ровно и мощно выступала армада Mercedes-Benz в сезоне 1992 года, прекрасно продемонстрировала гонка на аэродроме Вунсторф. В первом заезде свою первую победу в DTM после ста двух попыток праздновал Йорг ван Оммен, опередивший трех других пилотов Mercedes (Людвига, Тиима и Росберга). Во второй гонке команда заняла с первого по пятое места! На этот раз победу одержал бывший чемпион мира в Формуле-1 Кеке Росберг, опередивший ван Оммена, Людвига, Шнайдера и Тиима.

Лор входит в историю

Новый 190 Evo 2 был создан побеждать! В сезоне 1992 года на верхнюю ступень пьедестала поднимались семь пилотов Mercedes-Benz.

На берлинском автодроме Аvus настала очередь Бернда Шнайдера. Гонщик из Саарланда отпраздновал первую в своей карьере победу в DTM. Второй пришла Эллен Лор: до сегодняшнего дня

Экс-чемпион мира в Формуле-1 Кеке Росберг (в центре) одержал блестящую победу, выйдя на старт чемпионата DTM всего лишь в шестой раз (Вунсторф, май 1992 года).





это лучший результат, показанный женщиной в DTM.

Автогонщицу из Менхенгладбаха, однажды ощутившую вкус победы, уже ничто не могло остановить. В Хоккенхайме она сделала мощный рывок на верхнюю ступень подиума. Эта победа вписала имя Эллен Лор в историю автоспорта. И сегодня Лор — единственная женщина, показавшая

столь высокий результат в гонках германского кузовного чемпионата. Вместе с ней победный душ из шампанского на подиуме устроили еще два пилота Mercedes — Шнайдер и Росберг.

Во втором заезде ее товарищ по команде Кеке Росберг из-за ошибки при торможении лишил Лор шанса на вторую победу. В результате столкновения оба вылетели с трассы.

DTM 1991



Первое место
Кlaus Ludwig (D)
Mercedes 190 E
2.5-16 Evo 2
228 очков



Место	Пилот	Машина	Очки
2.	К. Тиим (DK)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	192
3.	Б. Шнайдер (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	191
4.	Дж. Чекотто (YV)	BMW M3 Sport Evolution	185
5.	К. Росберг (FIN)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	147
6.	Р. Аш (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	143
7.	Р. Равалья (I)	BMW M3 Evolution	134
8.	Й. Винкельхок (D)	BMW M3 Evolution	110
9.	С. Соупер (GB)	BMW M3 Evolution	109
10.	Й. ван Оммен (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	106
11.	Э. Лор (D)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	105
12.	Э. Пирро (I)	BMW M3 Evolution	85
13.	Ж. Лаффит (F)	Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2	43
14.	А. Хегер (D)	BMW M3 Evolution	38
15.	Ф. Била (D)	Audi V8 quattro	35
16.	Ф. Энгштер (D)	BMW M3 Evolution	26
17.	К. Ниссен (DK)	BMW M3 Evolution	24
18.	Ханс-Йоахим Штук (D)	Audi V8 quattro	21
19.	Ф. Йеллински (D)	Audi V8 quattro	12
20.	Х. Беккер (D)	BMW M3 Evolution	3

Женская сила. 24 мая 1992 года Эллен Лор вписала свою страницу в историю автогонок. Она стала первой (и пока единственной) женщиной, победившей в гонке германского кузовного чемпионата.

Наконец-то Людвиг!

Вместо Росберга и Лор первое и второе места заняли Роланд Аш и Клаус Людвиг.

Людвиг усердно набирал очки, и его тактика оправдала себя. На Северной петле Нюрбургринга он показал превосходный результат, выиграв оба заезда в своей неподражаемой манере.

Эта двойная победа обеспечила Клаусу Людвигу лидерство в личном зачете.

Однако уже совсем скоро спорт как таковой отошел на второй план. Перед гонкой на Норисринге марка Audi



Динамичный дуэт в динамичном автомобиле. Mercedes Benz 190 E 2.5-16 Evolution 2: Элли Лор (слева) и быстрый финн Кеке Росберг.

добывать усилиями всей команды. Лидировавший в гонке Росберг пропустил вперед Людвига, чтобы тот обеспечил себе преимущество в борьбе за чемпионский титул.

Тотальная победа AMG

неожиданно объявила о том, что прекращает свое участие в DTM. Предыстория такова: в 1992 году ингольштадтцы применили модифицированный коленчатый вал, который в ходе сезона подвергался постоянной критике со стороны BMW.

После того как Высший национальный комитет по автоспорту (ONS) признал эту деталь двигателя непригодной, разразился скандал. Это не повлияло на исход чемпионата, поскольку лучший пилот Audi, Франк Била, отставал от лидировавшего Клауса Людвига на 88 очков.

Без риска

То, что Клаус Людвиг был лучшим в вопросах тактики, показали следующие гонки. Он не шел на неоправданный риск, набирал максимально возможное число очков и терпеливо ждал своего шанса.

Этот шанс он получил в гонке на аэродроме в Дипхольце. Людвиг стартовал с поула и выиграл оба заезда. Этот двойной удар помог

«королю Людвигу» оторваться от своих соперников.

Насколько важной была эта двойная победа, стало ясно во время гонки в Зингене на приз ADAC, когда Людвиг выбыл из-за поломки заднего моста и во втором заезде вынужден был стартовать из последнего ряда. При этом он доказал бойцовские качества истинного фаворита чемпионата. Даже в такой ситуации Людвиг смог пробиться на четвертое место. Для сравнения: его главный соперник, Джонни Чекотто на BMW M3, которому также пришлось стартовать из задних рядов, смог прийти лишь двенадцатым.

В предпоследней гонке на Нюрбургринге звание чемпиона пришлось

Вначале Клаус Людвиг (слева) одержал мощную победу на гоночной трассе, а затем устроил не менее мощный душ из шампанского. Во втором заезде на Нюрбургринге (в гран-при кузовных прототипов) гонщик с берегов Рейна завоевал свою пятую победу в сезоне.

В финале на Хоккенхаймринге лидеру турнирной таблицы было достаточно занять третье место в первом заезде, чтобы досрочно выиграть чемпионат. Таким образом, «король Людвиг» стал первым пилотом, дважды завоевавшим чемпионский титул в гонках DTM. Особенно порадовала победа AMG-Mercedes в командном зачете. Как выяснилось несколько недель спустя, эта победа стала грандиозным «заключительным аккордом» германского кузовного чемпионата, проводившегося по старому регламенту. С 1993 года появился так называемый Класс-1, а у Mercedes — новый интересный соперник в лице итальянской Alfa Romeo.





Mercedes-Benz C 111: две версии экспериментального автомобиля

Mercedes-Benz C 111 с трех- и четырехдисковым двигателем Ванкеля обладал прекрасными тягово-динамическими характеристиками и имел все шансы стать преемником легендарного 300 SLR. Ходили упорные слухи, что C 111 будет выпускаться серийно.

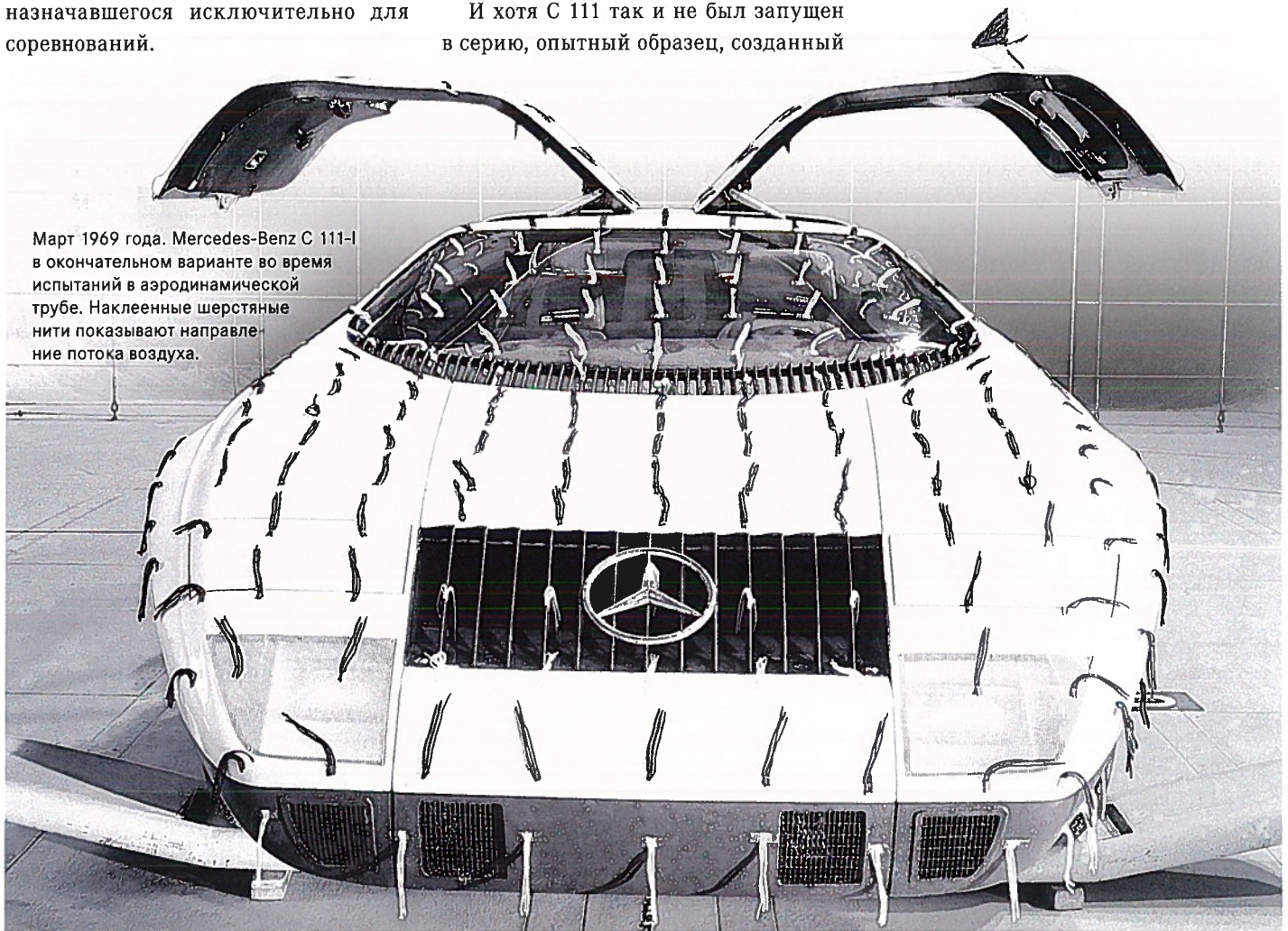
Через тринадцать лет после ухода из автоспорта в компании Daimler-Benz начались работы по созданию нового двухместного спортивного автомобиля, предназначенного исключительно для соревнований.

Как подчеркивал Рудольф Уленхаут в одном из своих интервью, эта машина должна была стать чем-то средним между автомобилем класса GT и гоночным болидом.

И хотя C 111 так и не был запущен в серию, опытный образец, созданный

в конце 1960-х, действительно обладал характеристиками автомобилей обоих типов. Среднемоторное купе намного превосходило купе легендарного

Март 1969 года. Mercedes-Benz C 111-I в окончательном варианте во время испытаний в аэродинамической трубе. Наклеенные шерстяные нити показывают направление потока воздуха.





300 SLR по динамике, разгону и максимальной скорости.

На международном автосалоне во Франкфурте-на-Майне, проходившем в сентябре 1969 года, был представлен единственный экземпляр С 111, который сразу привлек к себе внимание. Автомобиль с открывающимися вверх дверями, окрашенный в ярко-оранжевый цвет, был буквально напичкан множеством новинок. Разумеется, сразу же стал активно обсуждаться

вопрос о том, когда начнется выпуск этой машины и начнется ли он вообще. Однако представители Daimler-Benz не давали однозначных ответов: по их словам, С 111 был экспериментальным автомобилем.

В ноябре 1968 года было решено установить на машину трехдисковый роторно-поршневой двигатель Ванкеля. Вместе с тем у конструкторов было достаточно места, чтобы разместить и более крупный мотор. Двигатель был установлен за сиденьями; в силовую структуру кокпита включена мощная дуга безопасности. Основу автомобиля теперь составляла не трубчатая рама, а платформа из стального листа. Это было сделано в целях повышения безопасности пассажиров.

Проекту под руководством Рудольфа Уленхаута и его ассистента, доктора Ханса Либольда, был присвоен

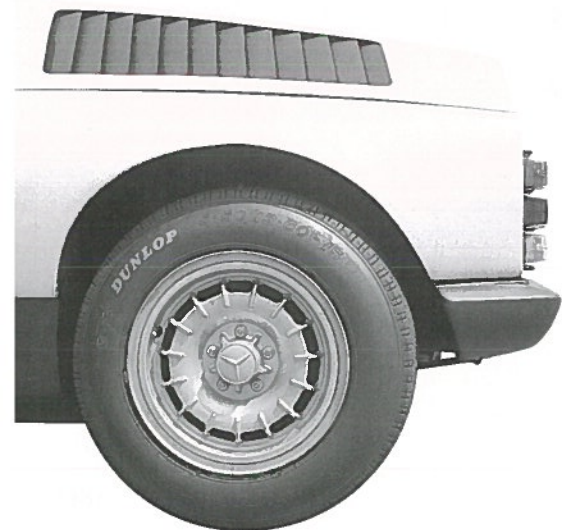
Три поколения С 111. Впереди – модель С 1970 года, в центре – 1969 года, на заднем плане – первая опытная модель 1967 года, получившая шуточное прозвище «рубанок».

код С 101, который весной 1969 года изменили на С 111.

На Нюрбургринге и Хоккенхаймринге, а также на испытательном полигоне, С 111, получивший шуточное прозвище «рубанок» из-за своего угловатого кузова, проявил себя как универсальный и чрезвычайно маневренный автомобиль. По результатам каждого ходового испытания проводились многочисленные доработки отдельных деталей, многие из которых основывались на компьютерных расчетах.

С 111 представлял собой настоящую испытательную лабораторию на колесах, оснащенную целым набором инструментов и приборов. Благодаря этому он постоянно совершенствовался. Над улучшением формы «рубанка»

Задняя часть С 111-1 1969, оснащенная трехдисковым двигателем Ванкеля.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ МОДЕЛИ

MERCEDES-BENZ C 111, версия 1970 года

ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЯ: 4-дисковый роторно-поршневой двигатель Ванкеля, установленный за сиденьями, тип M 950, жидкостная система охлаждения; объем камеры 600 см³, общий объем четырех дисков (при трех камерах на диск 4×1800 см³) 7200 см³; коэффициент сжатия 9,3:1; внутренние поверхности корпуса ротора (трохоида) с молибденовым покрытием, ротор из литого чугуна; механическая система впрыска топлива (Bosch), приводимый цепью топливный насос высокого давления с дроссельной заслонкой; одна свеча зажигания на диск; система смазки с сухим картером; многодисковое сухое сцепление (9 дисков); 5-ступенчатая механическая коробка передач (ZF), переключение передач рычагом на шаровой опоре, кулиса; электрическая блокировка передачи заднего хода

МОЩНОСТЬ: эксплуатационная мощность 350 л. с. при 7500 об/мин, 370 л. с. брутто (без навесных агрегатов); макс. крутящий момент 393 Нм при 4400 об/мин. Расход топлива: нет данных

ШАССИ: платформа из стального листа с двухдверным пластиковым кузовом, двери, открывающиеся вверх, два сиденья

ТОРМОЗА: двухконтурная тормозная система, гидравлическая педаль тормоза воздействует на передние и задние колеса (тормоза вентилируемые дисковые, усилитель тормозов); легкосплавные барабаны

с турбированным охлаждением; ручной тормоз, воздействующий на задние колеса

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка»; двойные треугольные поперечные рычаги с винтовыми пружинами

ПОДВЕСКА: газонаполненные телескопические амортизаторы, торсионные поперечные стабилизаторы; сзади — диагональный мост с независимой подвеской колес, с десятью реактивными штангами, дополнительная винтовая компенсационная пружина; легкосплавные дисковые колеса с пятью колесными болтами; шины 205 VR 14

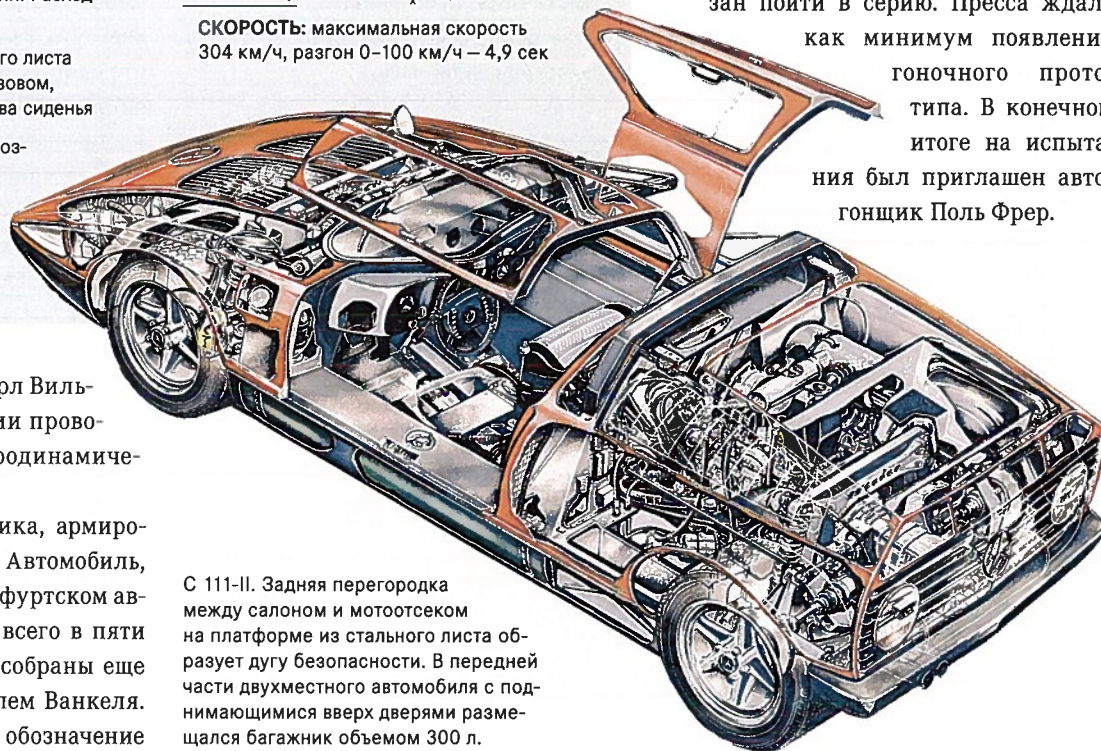
МАССА И ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ: колесная база 2620 мм, колея передняя/задняя 1410/1405 мм, общие габариты 4440×1825×120 мм; сухая масса автомобиля 1240 кг; масса двигателя с навесными агрегатами 180 кг; коэффициент аэродинамического сопротивления $C_x = 0,325$

СКОРОСТЬ: максимальная скорость 304 км/ч, разгон 0–100 км/ч — 4,9 сек

аэродинамического сопротивления был снижен еще на 8%, замер максимальной скорости показал 304 км/ч.

На Женевском автосалоне в марте 1970 года представители Daimler-Benz подчеркивали, что автомобиль с 4-дисковым двигателем Ванкеля также является всего лишь опытным образцом.

Вместе с тем высочайшее качество материалов и сборки, а также привлекательный набор опций позволяли предположить, что C 111-II просто обязан пойти в серию. Пресса ждала как минимум появления гоночного прототипа. В конечном итоге на испытания был приглашен автогонщик Поль Фрер.



C 111-II. Задняя перегородка между салоном и мотоотсеком на платформе из стального листа образует дугу безопасности. В передней части двухместного автомобиля с поднимающимися вверх дверями размещался багажник объемом 300 л.

работал шеф-дизайнер Карл Вильферт. В целях оптимизации проводились испытания в аэродинамической трубе.

Кузов делали из пластика, армированного стекловолокном. Автомобиль, представленный на Франкфуртском автосалоне, был изготовлен всего в пяти экземплярах, затем были собраны еще два с 4-дисковым двигателем Ванкеля. Эти машины, получившие обозначение C 111-II, с марта 1970 года были готовы к испытаниям.

Ни серии, ни гонок

C 111-II отличался от своих предшественников во многих отношениях. У него был другой задний мост,

измененный рулевой механизм, другая подвеска колес и колесные диски и, прежде всего, очень комфортный кокпит, снабженный даже радио и системой отопления.

Кроме того, изменилась передняя часть, были увеличены боковые стекла, а ручной привод крышек фар заменили на электрический. Коэффициент

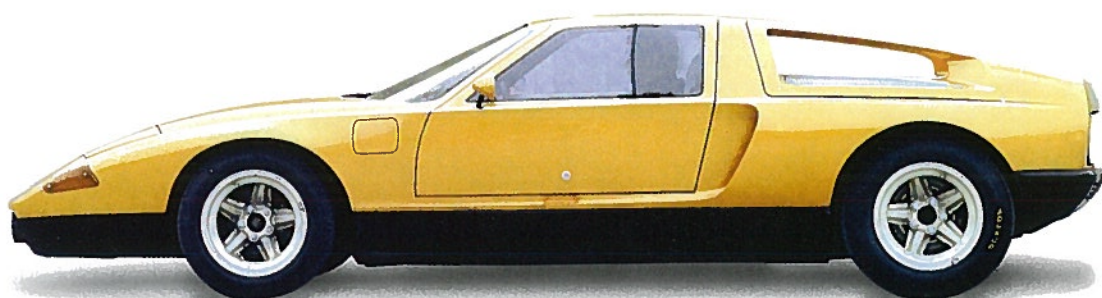
Однако доктор Ханс Шеренберг, технический директор Daimler-Benz AG, озвучил официальное заявление: ни серийного выпуска, ни гонок не будет. Тем не менее, слухи продолжали распространяться, получая все новую подпитку: якобы теперь работа шла над более компактной версией C 111, сверхбыстрым GT. Подобные предположения

Силуэт Mercedes-Benz C 111-II
с 4-дисковым двигателем
Ванкеля образца 1970 года.

не были беспочвенными, поскольку действительно велись эксперименты по установке поршневого двигателя V8 собственной разработки. Рассматривалась идея выпуска малой серии автомобилей — от 30 до 50 штук.

В 1971-1972 годах были созданы еще пять C 111-II, получившие ABS и другие технические новинки. В 1975 году один из C 111-II был оснащен серийным 5-цилиндровым турбодизельным двигателем объемом 3 л. На этой машине

Mercedes-Benz C 111-IID в исполнении для установления рекордов (без откидных крышек фар) с 3-литровым турбодизельным двигателем. В 1976 году такой автомобиль, оснащенный серийным 5-цилиндровым двигателем, установил несколько рекордов в своем классе и развил среднюю скорость 252,87 км/ч.



в итальянском городе Нардо было установлено несколько рекордов скорости.

C 111-IID побил несколько мировых рекордов для 3-литровых дизельных автомобилей. Болид развивал среднюю скорость 252,87 км/ч.

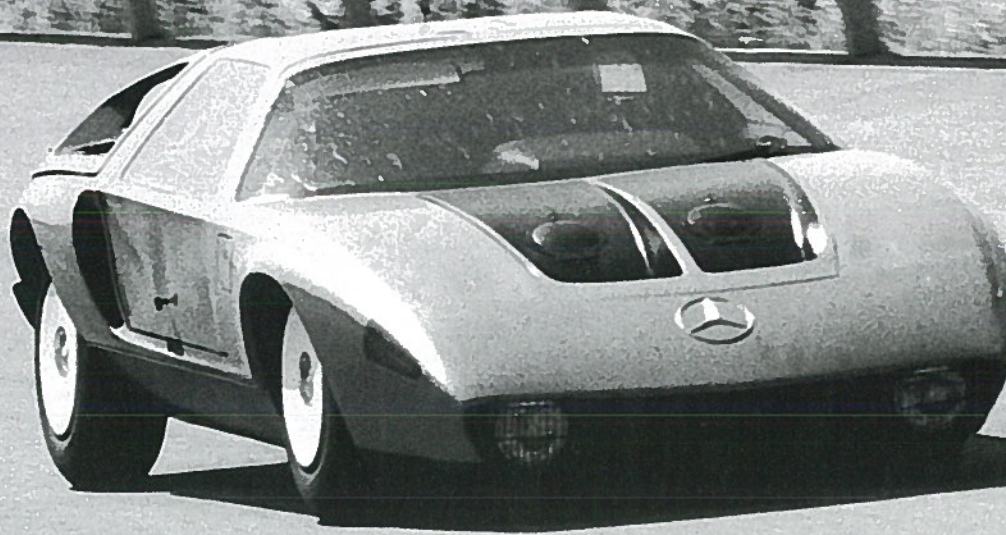
Дистанция, пройденная C 111-II в погоне за рекордами, составила 16 тысяч километров за 64 часа.

Недоработанный двигатель Ванкеля

Mercedes-Benz еще долго оставался в центре дискуссий: появлялись отчеты

о ходовых испытаниях и интервью с Рудольфом Уленхаутом, почти каждый автомобильный журнал по обе стороны Атлантики посвящал этому автомобилю несколько страниц.

В конечном итоге идея выпуска малой серии из 30-50 машин была отвергнута. Решающим оказался тот факт, что двигатель Ванкеля еще не был окончательно доработан. Ни один экземпляр не преодолел 100 тысяч км без проблем. Установка двигателя V8 привела бы к тому, что C 111 лишился статуса особенного автомобиля и встал в один ряд с Lamborghini Miura или de Tomaso Pantera. А именно этого руководство Daimler-Benz хотело меньше всего.





Эрих Ваксенбергер: создатель 300 SEL 6.3 L

Он был инженером, гонщиком и отличным менеджером. Он объединял в себе качества Рудольфа Уленхаута и Альфреда Нойбауэра. Под руководством Эриха Ваксенбергера автомобили Mercedes-Benz побеждали в самых престижных соревнованиях.

Пик популярности классических соревнований туринговых автомобилей пришелся на конец 60-х годов. В марте 1968 года на Женевском автосалоне был представлен Mercedes-Benz 300 SEL

с двигателем V8. Знатоки сразу увидели в этом автомобиле огромный потенциал. Американский водитель-испытатель Том МакКэхилл назвал Mercedes-Benz 300 SEL «лучшей машиной в мире, ...способной победить любой автомобиль из всех, что ездят по дорогам».

Идея оснастить появившийся в 1966 году 6-цилиндровый седан Mercedes-Benz 300 SEL (W 109/III) 8-цилиндровым двигателем пришла в голову инженеру Эриху Ваксенбергеру. Высокий темноволосый баварец, родившийся 9 апреля 1931 года в Мисбахе, работал в инженерно-конструкторском отделе Daimler-Benz с 1954 года. Он был не только талантливым инженером, но и отличным водителем, чувствующим и понимающим «душу» автомобиля. Кстати, именно эти способности отличали и Рудольфа Уленхаута.

Поистине впечатляющие качества 300 SL 6.3 L были продемонстрированы во время его премьеры в США, после чего Ваксенбергер подверг автомобиль первому спортивному испытанию.

Родившийся в Верхней Баварии Эрих Ваксенбергер был разносторонним человеком и талантливым организатором, который более десяти лет руководил выступлениями заводской раллийной команды Daimler-Benz.

Весной 1969 года инженер принял участие в 6-часовой гонке туринговых автомобилей в Макао. Как и ожидалось, Ваксенбергер победил.

Затем он подготовил команду из трех автомобилей для 24-часовой гонки в Спа-Франкоршам; в числе пилотов были Ханс Херрманн и Джеки Икс. Однако в ходе тренировок выяснилось, что для автомобиля, способного двигаться с такой высокой скоростью, нет соответствующих шин; поэтому от старта пришлось отказаться. Позднее 6.3 L прошел омологацию с расширителями колесных арок и увеличенными шинами.

Главный водитель-испытатель и менеджер команды

Эрих Ваксенбергер входил в штаб, готовивший в Унтертюркхайме автомобили для участия в гонках и ралли. В 1970 году он взял на себя организацию раллийных соревнований. Он руководил всеми выступлениями в европейском кузовном чемпионате и лично тщательно испытывал каждый автомобиль.

В африканских ралли 1978 и 1979 годов он показал себя еще и великолепным стратегом. Проходившее





Эрих Ваксенбергер (в комбинезоне команды Mercedes-Benz) организовал установление мировых рекордов скорости на автомобилях С 111 и 190 Е 2.3 -16 в Южной Италии.

Не удивительно, что общее руководство престижными проектами, нашедшими широкий отклик в прессе, было поручено именно ему.

Серия побед в ралли

в 1979 году в Кот-д'Ивуар ралли Бандама, участникам которого предстояло преодолеть 5668 км среди залитых дождями реликтовых тропических лесов, закончилось победой четырех экипажей на серийных Mercedes-Benz с 5-литровым двигателем. Затем последовали и другие победы заводской команды под руководством Ваксенбергера.

Эрих Ваксенбергер неоднократно принимал участие и в установлении мировых рекордов скорости – на автомобиле С 111 в 1978 году и на Mercedes-Benz 190 Е 2.3-16 в 1983-м.

До конца 1980 года «Ваксль», как называли его друзья, руководил всеми раллийными выступлениями заводской команды и внедрил ряд новинок, в числе которых и система телематики – беспроводного обмена данными о работе двигателя и режиме движения между автомобилем и диспетчерской по радиосвязи. В его команде были такие талантливые автогонщики, как

Ханну Миккола, Бьерн Вальдегаард и Эндрю Коэн.

Команды под руководством Ваксенбергера блистали на престижных раллийных трассах Европы, Южной Америки и Новой Зеландии. Однако бывали и неудачи. Поэтому в декабре 1980 года совет директоров Daimler-Benz заморозил планы Ваксенбергера в отношении участия команды в ралли. Технический директор компании профессор Вернер Брайтшвердт посчитал несерьезным, чтобы аналогичные автомобили Mercedes-Benz продолжали именоваться «серийными».

В конце 1996 года Эрих Ваксенбергер вышел на пенсию.

Праворульный Mercedes-Benz 6.3 L, полностью соответствовавший серийной версии (за исключением снятых колесных колпаков и бамперов), на котором Эрих Ваксенбергер и Альберт Пун 18 мая 1969 года выиграли 6-часовую гонку в Макао.



Сборка заднего амортизатора

Полученный вами с этим выпуском колокол сцепления является своего рода корпусом для компонентов сцепления и одновременно основанием для двух шестерен. Эта деталь нам пока не понадобится. Сегодня мы продолжим работу с задним амортизатором.

С данным выпуском вы получили колокол сцепления, ключевой элемент, необходимый для нормального функционирования двигателя вашей радиоуправляемой гоночной модели. Эта деталь сделана из металла и имеет форму колокола. Она дополняется двумя шестернями,

на 17 и на 22 зубца. На данном этапе сборки мы не можем использовать колокол сцепления. Поэтому сегодня мы продолжим работу с задним амортизатором, полученным вами с № 36.

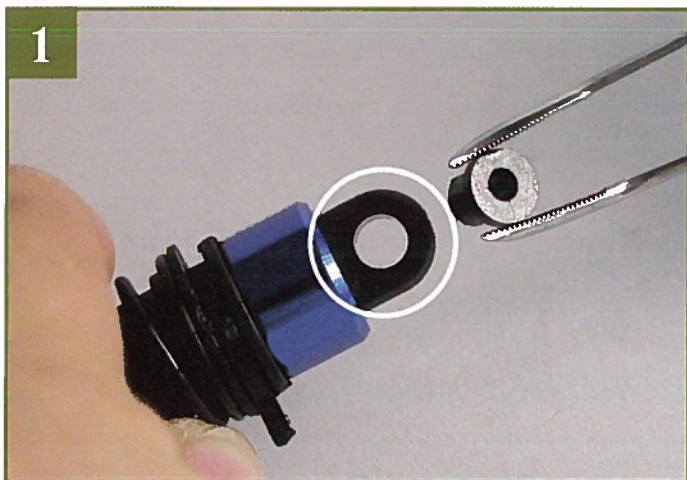
1 Колокол сцепления с двумя шестернями

ИНСТРУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

Для сборки вам потребуются:

- КРЕСТОВАЯ ОТВЕРТКА МАЛОГО/СРЕДНЕГО РАЗМЕРА
- ДЛИННОГУБЦЫ

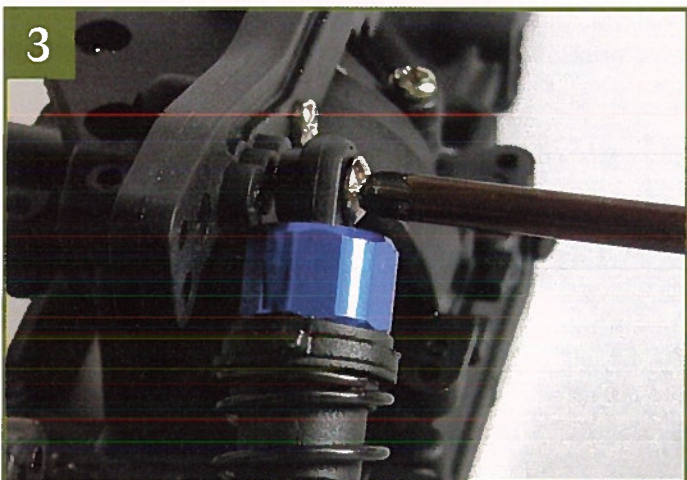




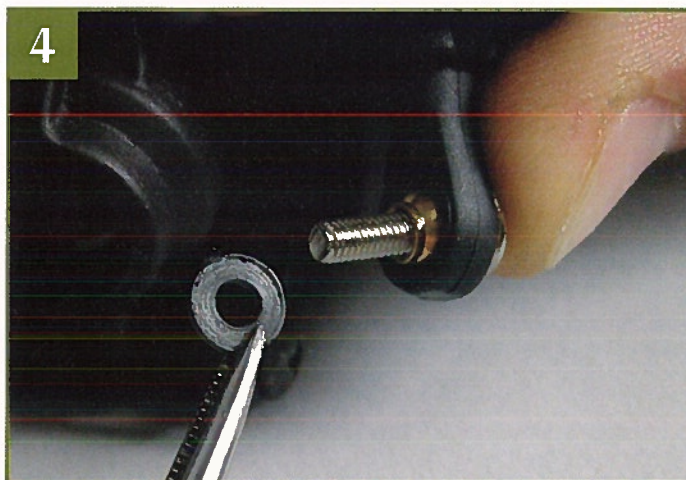
1 Возьмите амортизатор в сборе из № 36 и установите на него втулку крепления амортизатора (деталь 9 из перечня на стр. 115).



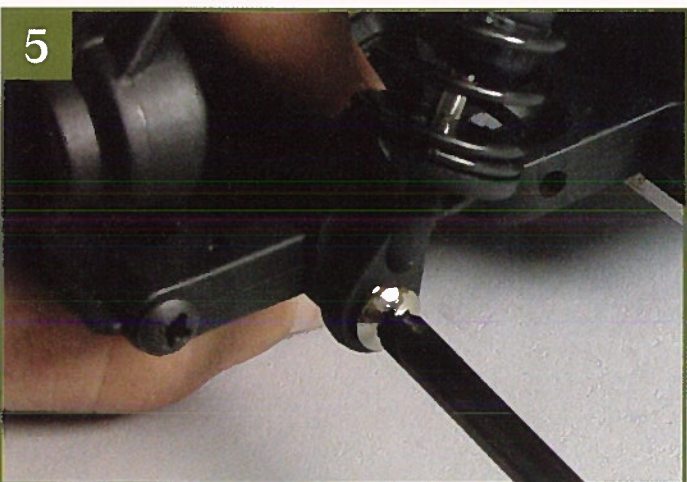
2 Вставьте винт с полукруглой головкой (деталь 8 из перечня на стр.115) во втулку. Затем положите перед собой раму вашей радиоуправляемой модели.



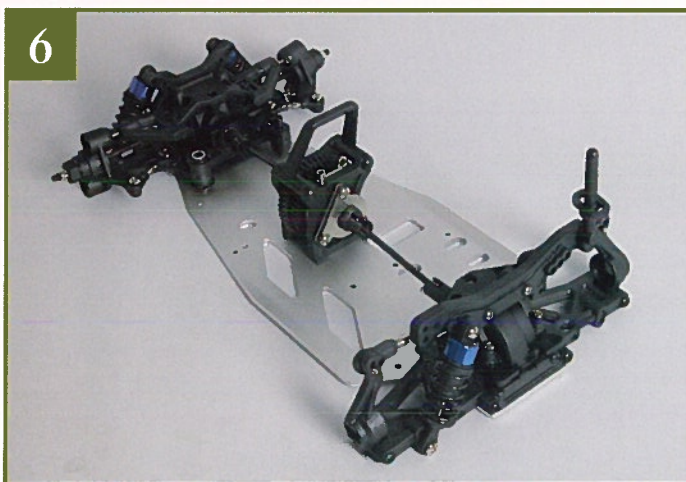
3 Воспользуйтесь отверткой, чтобы закрепить верхний конец амортизатора на задней стойке крепления амортизаторов. Установите винт в среднее отверстие.



4 Установите второй винт (деталь 8 из перечня на стр.115) в нижнее отверстие амортизатора. Наденьте на винт большую пластиковую шайбу (деталь 12 на стр.115).



5 Воспользуйтесь отверткой, чтобы затянуть, но не до конца, винт в нижней части амортизатора, соединив ее с нижним рычагом подвески.



6 Перед вами результат данного этапа сборки. Теперь ваша радиоуправляемая модель оборудована тремя амортизаторами.

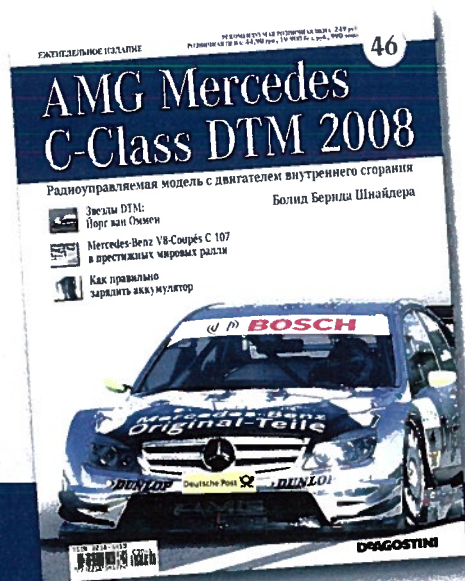
В ЭТОМ ВЫПУСКЕ



Мы познакомимся с новой деталью — колоколом сцепления — и продолжим работу с задним амортизатором.

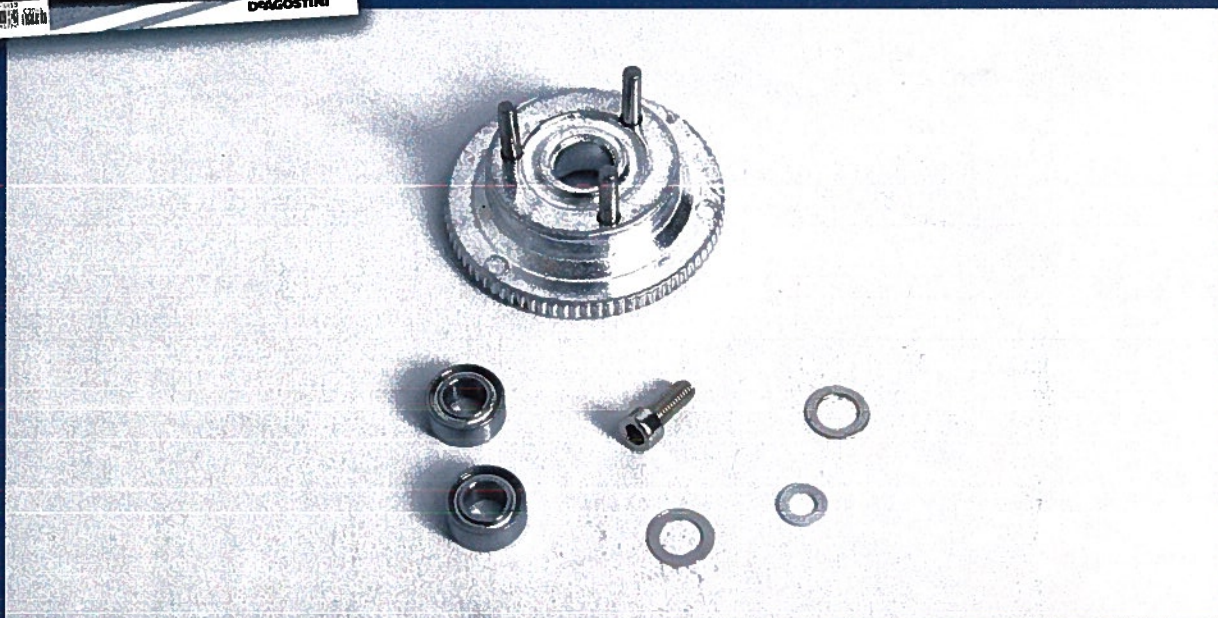


В следующем выпуске



Журнал «AMG Mercedes C-Class DTM 2008» (№ 46)
и комплект деталей:

- маховик
- подшипник 5×10 мм (2 шт.)
- болт с головкой под шестигранник 3×8 мм
- шайба 5×8 мм (2 шт.)
- шайба 3×6 мм.



ГОНОЧНАЯ СЕРИЯ DTM



Тихий и невозмутимый Йорг ван Оммен был одним из самых популярных пилотов DTM своего времени.

MERCEDES: ИСТОРИЯ УСПЕХА



С 1977 по 1980 год мощные Mercedes-Benz 450 SLC и 500 SLC принимали участие в самых престижных мировых ралли.

ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ



Мы рассмотрим новые детали, полученные с этим номером, и проведем их предварительную сборку.

АВТОМОДЕЛИЗМ. ТЕХНОЛОГИИ



Для оптимальной работы аккумулятора необходимо правильно его заряжать, используя подходящее зарядное устройство.

ISSN 2218-5410



00045

9 772218 541774